



FACULTAD DE DERECHO

**REVISIÓN DE LA DELINCUENCIA VIAL
EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO
ESPAÑOL TRAS LA ENTRADA EN
VIGOR DE LA LO 1/2015**

Autora: Lda. D^a. Gabriela Pallín Ibáñez

Directora: Prof^a. Dra. D^a. Concepción Molina Blázquez

Madrid

Abril 2017

ÍNDICE

NOTA PRELIMINAR	7
ABREVIATURAS	10
INTRODUCCIÓN.....	13
1.- JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN DESARROLLADA	13
2.- ESTRUCTURA Y OBJETIVOS DEL TRABAJO	15
3.- CUESTIONES METODOLÓGICAS Y FUENTES UTILIZADAS.....	18
PARTE I: APROXIMACIÓN AL FENÓMENO DE LA DELINCUENCIA VIAL.....	21
CAPÍTULO 1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL	21
CAPÍTULO 2.- ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS DE LA CUESTIÓN	23
2.1.- LA PROBLEMÁTICA DE LA SINIESTRALIDAD VIAL	23
2.2.- ESTADÍSTICAS JUDICIALES SOBRE DELINCUENCIA VIAL.....	32
2.3.- EL COSTE ECONÓMICO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL	35
2.4.- EL DELINCUENTE VIAL	41
CAPÍTULO 3.- MARCO NORMATIVO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	45
3.1.- EN ESPAÑA.....	45
3.2.- EN NUESTRO ENTORNO JURÍDICO	55
PARTE II: LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DEL CAPÍTULO IV, DEL TÍTULO XVII, DEL LIBRO II DEL CÓDIGO PENAL	68
CAPÍTULO 1.- ASPECTOS COMUNES A LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	68
1.1.- EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	68
1.1.1.- CONSIDERACIONES GENERALES, A MODO DE RECORDATORIO	68
1.1.2.- LA SEGURIDAD VIAL COMO BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN EL CAPÍTULO IV, DEL TÍTULO XVII, DEL LIBRO II DEL CP Y POSICIONES DOCTRINALES AL RESPECTO.....	73
1.2.- CONDUCTA TÍPICA DE CONDUCIR.....	77
1.3.- SUJETO ACTIVO.....	79
1.4.- SUJETO PASIVO	80

1.5.- VEHÍCULO A MOTOR O CICLOMOTOR.....	81
1.6.- CONCEPTO DE VÍA PÚBLICA A EFECTOS DE COMISIÓN DE ESTOS DELITOS.....	83
1.7.- EL COMISO.....	85
1.8.- LA REBAJA EN GRADO DEL ART. 385 TER DEL CÓDIGO PENAL	85
CAPÍTULO 2.- ANÁLISIS DE LOS TIPOS PENALES CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	87
2.1.- ESTUDIO DEL ART. 379 DEL CÓDIGO PENAL	87
2.1.1.- ESTUDIO DEL ART. 379.1 DEL CÓDIGO PENAL: EL DELITO DE CONDUCCIÓN CON VELOCIDAD EXCESIVA	87
2.1.1.1.- <i>Cuestiones generales</i>	87
2.1.1.2.- <i>La prueba del Art. 379.1 del Código Penal</i>	91
2.1.2.- ESTUDIO DEL ART. 379.2 DEL CÓDIGO PENAL	96
2.1.2.1.- <i>Estudio del inciso primero del Art. 379.2 del Código Penal: conducción bajo la influencia de alcohol o drogas. Especial referencia al problema de su prueba.</i>	98
2.1.2.2.- <i>Estudio del inciso segundo del art. 379. 2 del Código Penal: la conducción ética. Especial referencia al problema de su prueba.</i>	108
2.1.3.- EXENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CRIMINAL Y CIRCUNSTANCIAS ATENUANTES EN LOS DELITOS DEL ART. 379 DEL CÓDIGO PENAL	119
2.1.4.- PENALIDAD DE LOS DELITOS DEL ART. 379 DEL CÓDIGO PENAL	122
2.2.- EL ART. 380 DEL CÓDIGO PENAL: EL DELITO DE CONDUCCIÓN MANIFIESTAMENTE TEMERARIA.....	124
2.2.1.- CUESTIONES GENERALES.....	124
2.2.2.- EL AUTOENCUBRIMIENTO IMPUNE.....	128
2.3.- EL ART. 381 DEL CÓDIGO PENAL: DELITO DE CONDUCCIÓN SUICIDA	130
2.3.1.- DIFERENCIAS Y SIMILITUDES DEL LOS TIPOS PENALES DE LOS ARTS. 380 Y 381 DEL CÓDIGO PENAL Y EL PROBLEMA DE SU PRUEBA.....	134
2.3.2.- INIMPUTABILIDAD Y EL ART. 381 DEL CÓDIGO PENAL	140
2.4.- EL ART. 383 DEL CÓDIGO PENAL: EL DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS PARA COMPROBAR LAS TASAS DE ALCOHOL Y PRESENCIA DE DROGAS	142
2.4.1.- CUESTIONES GENERALES	142
2.4.2.- EL DELITO DE NEGATIVA DEL ART. 383 DEL CP A LOS EFECTOS DE LA APLICACIÓN DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA	150
2.5.- ART. 384 DEL CÓDIGO PENAL: CONDUCCIÓN SIN PERMISO O LICENCIA.....	153

2.6.- EL ART. 385 DEL CÓDIGO PENAL: LA CREACIÓN DE GRAVES RIESGOS PARA LA CIRCULACIÓN	159
2.7.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	164
2.7.1.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE EL ART. 379.1 Y EL ART. 379.2 DEL CÓDIGO PENAL	164
2.7.2.- RELACIONES CONCURSALES DEL ART. 379 CON LOS ARTS. 380 Y 381 DEL CÓDIGO PENAL	166
2.7.3.- RELACIONES CONCURSALES DEL ART. 379 CON EL ART. 383 DEL CÓDIGO PENAL.....	167
2.7.4.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE LOS ARTS. 380, 381 y 384 CON EL ART. 383 DEL CÓDIGO PENAL	170
2.7.5.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE LOS ARTS. 379, 380 Y 381 CON EL ART. 384 DEL CÓDIGO PENAL	171
2.7.6.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE EL ART. 385.1 Y EL ART. 385.2 DEL CÓDIGO PENAL	172
PARTE III: LA LESIÓN DE LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA COMO CONSECUENCIA DE LA INFRACCIÓN DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIAL.....	173
CAPÍTULO 1.- SITUACIÓN ANTERIOR A LA REFORMA DE LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO, QUE MODIFICA LA LO 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL	173
1.1.- CONCEPTO DE IMPRUDENCIA.....	173
1.2.- LA REGULACIÓN DEL HOMICIDIO IMPRUDENTE Y LAS LESIONES IMPRUDENTES ANTES DE LA REFORMA DE LA LO 1/2015	176
1.2.1.- LA IMPRUDENCIA EN EL CÓDIGO PENAL DE 1973; EL SISTEMA DE <i>CRIMEN CULPAE</i> , LA IMPRUDENCIA TEMERARIA Y LA IMPRUDENCIA SIMPLE	176
1.2.2.- LA IMPRUDENCIA EN EL CÓDIGO PENAL DE 1995; EL SISTEMA DE <i>CRIMINA CULPOSA</i> , LA IMPRUDENCIA GRAVE Y LA IMPRUDENCIA LEVE	180
1.3.- LOS DELITOS DE ABORTO Y LESIONES AL FETO POR IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS	191
1.4.- EL ANTIGUO LIBRO III DEL CÓDIGO PENAL DE 1995	193
1.5.- LA ANTIGUA FALTA DEL ART. 621 DEL CÓDIGO PENAL DE 1995; TRANSCENDENCIA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL.....	197
1.6.- LA REGLA CONCURSAL DEL ART. 382 DEL CÓDIGO PENAL	203

CAPÍTULO 2.- LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO, QUE MODIFICA LA LO 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL 210

2.1.- TRABAJOS PARLAMENTARIOS.....	210
2.1.1.- INTRODUCCIÓN.....	210
2.1.2.- LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY NÚM. 121/000065	212
2.1.3.- ENMIENDAS PRESENTADAS EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS AL PROYECTO DE LEY NÚM. 121/000065	218
2.1.3.1.- <i>Enmiendas a la totalidad del Proyecto</i>	219
2.1.3.2.- <i>Enmiendas al articulado del Proyecto</i>	225
2.1.4.- COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO	246
2.1.5.- VOTACIÓN.....	254
2.1.6.- ENTRADA EN VIGOR	258
2.2.- LOS NUEVOS TIPOS PENALES IMPRUDENTES DE LOS ARTS. 142 y 152 DEL CÓDIGO PENAL; LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DE LAS FALTAS	261
2.2.1.- LA DESAPARICIÓN DEL LIBRO III DEL CÓDIGO PENAL Y LOS NUEVOS DELITOS LEVES. CONSECUENCIAS GENERALES.....	261
2.2.2.- LOS NUEVOS TIPOS PENALES DE LOS ARTS. 142 Y 152 DEL CP; CONSECUENCIAS DE LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DEL ART. 621 DEL CP	271
2.2.3.- LA NUEVA REGLA CONCURSAL DEL ART. 382 DEL CP A LA LUZ DE LA REFORMA DE LA LO 1/2015.....	287
2.3.- LA NUEVA CLASIFICACIÓN DE LA IMPRUDENCIA.....	291
2.3.1.- LA IMPRUDENCIA GRAVE, MENOS GRAVE Y LEVE.....	291
2.3.2.- CRITERIOS PARA DETERMINAR LA GRAVEDAD DE LA IMPRUDENCIA	299
2.3.2.1.- <i>Aspectos generales</i>	299
2.3.2.2.- <i>Propuesta</i>	320
2.4.- DERECHO TRANSITORIO DE LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO, CON ESPECIAL REFERENCIA AL AUTO DE CUANTÍA MÁXIMA	327

CAPÍTULO 3.- OTROS ASPECTOS RELEVANTES DE LAS ÚLTIMAS MODIFICACIONES LEGISLATIVAS CON INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL 342

3.1.- LA LEY 41/2015, DE 5 DE OCTUBRE, QUE MODIFICA LA LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL PARA LA AGILIZACIÓN DE LA JUSTICIA PENAL Y EL FORTALECIMIENTO DE LAS GARANTÍAS PROCESALES: ESTUDIO DEL NUEVO PROCESO POR ACEPTACIÓN DE DECRETO.....	342
---	-----

3.2.- 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	349
CAPÍTULO 4.- TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL APLICADAS A LOS DISTINTOS OPERADORES JURÍDICOS INTERVINIENTES EN EL DESARROLLO DE LAS REFORMAS ANALIZADAS	364
4.1.- CUESTIONARIO A LOS DIFERENTES GRUPOS PARLAMENTARIOS.....	366
4.1.1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	366
4.1.2.- METODOLOGÍA EMPLEADA	366
4.1.3.- RECOGIDA DE DATOS O INFORMACIÓN	370
4.1.4.- ANÁLISIS DE DATOS Y PRODUCCIÓN DE RESULTADOS.....	390
4.2.- ENCUESTA A LOS JUECES, MAGISTRADOS Y FISCALES DE LOS JUZGADOS DEL ORDEN JURISDICCIONAL PENAL DEL PARTIDO JUDICIAL DE MÓSTOLES.....	395
4.2.1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	395
4.2.2.- METODOLOGÍA EMPLEADA	396
4.2.3.- RECOGIDA DE DATOS O INFORMACIÓN	404
4.2.4.- ANÁLISIS DE DATOS Y PRODUCCIÓN DE RESULTADOS.....	412
4.3.-CUESTIONARIO A LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES REPRESENTATIVAS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA	415
4.3.1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	415
4.3.2.- METODOLOGÍA EMPLEADA	416
4.3.3.- RECOGIDA DE DATOS O INFORMACIÓN	419
4.3.4.- ANÁLISIS DE DATOS Y PRODUCCIÓN DE RESULTADOS.....	439
CONCLUSIONES.....	443
ÍNDICE CRONOLÓGICO DE RESOLUCIONES JUDICIALES CITADAS	456
BIBLIOGRAFÍA.....	460

NOTA PRELIMINAR

Este trabajo de investigación no podría haberse llevado cabo sin la inestimable ayuda de muchas personas e instituciones.

En primer lugar, quiero dar las gracias a las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico que han colaborado en nuestro estudio: STOP Accidentes, Fundación A de Víctimas de Tráfico, Asociación DIA de Víctimas de Accidentes, Fundación AVATA y Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT). A estas organizaciones y a cada una de las víctimas de accidentes de tráfico va dedicada mi investigación, siempre las he tenido en mi pensamiento durante la redacción del presente trabajo y quiero expresar mi apoyo y solidaridad a su causa, la defensa de la seguridad vial, que también es la mía.

Asimismo, quiero dar las gracias a su Señoría Doña Susana González de la Varga, Magistrada Decana del partido judicial de Móstoles y a su Señoría Doña Margarita Rossignoli Arriaga, Fiscal Jefe del la Fiscalía de Área de Móstoles por la implicación e interés que han mostrado en esta investigación. Gracias también a los Jueces, Magistrados y Fiscales del partido judicial de Móstoles por su participación en la encuesta realizada.

Gracias también al Grupo Parlamentario Popular, al Grupo Parlamentario Socialista, al Grupo Parlamentario de Podemos-*En Comú Podem*-En Marea, al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al Grupo Parlamentario Izquierda Plural, al Grupo Parlamentario Vasco y al Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia por su participación en esta investigación y en concreto, quiero expresar mi gratitud a los Excmos. Sres. Diputados María Concepción Bravo Ibáñez, Juan Carlos Corcuera Plaza, Juan Antonio Delgado Ramos, Josep Pérez Moya y Emilio Olabarría Muñoz que contestaron a la entrevista de investigación.

Gracias a toda la comunidad de la Universidad Pontificia Comillas, a la Facultad de Derecho, a su Departamento de Derecho Público y al Área de Derecho Penal. Gracias al personal de administración y servicios de esta Universidad.

Gracias al Profesor Dr. Miguel Martínez Muñoz, por su compañerismo, consejos y amistad durante estos años de duro trabajo investigador.

Gracias a los Directores de Unidad de Publicaciones Periódicas de la biblioteca de esta Universidad, Javier Domingo Ballesteros y Marta Soto González, por su amabilidad y eficacia. Gracias, de hecho, a todo el personal de la biblioteca de la Universidad Pontificia Comillas.

Dentro del ámbito bibliotecario, también quería dar las gracias al personal de la biblioteca del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid y en concreto a Sergio Torres Díaz, por su amabilidad y eficacia.

Quiero también dar las gracias a los muchos profesionales del ámbito de la justicia, con los que he tenido la suerte de ejercer, por ayudarme a mejorar en el conocimiento y aplicación del derecho.

Gracias a Laura Arana Carranza por su ayuda para resolver los retos que la informática me ha planteado a lo largo de esta investigación, siempre de la manera más amable y eficiente que uno pueda imaginar.

Gracias a mi amigo Pablo Pelayo Martínez, sociólogo y documentalista, por orientarme respecto a la bibliografía que debía consultar para poder llevar a cabo la parte de investigación empírica que he desarrollado en este trabajo, sin duda me ayudó a encontrar el camino de las Técnicas de Investigación Social que tan útiles me han resultado.

Gracias a mi amiga Paula Nevado López que, con su experiencia profesional en el ámbito de la comunicación, me aconsejó sabiamente sobre cómo contactar con los Grupos Parlamentarios del Congreso de los Diputados.

Gracias a mi querida cuñada Sílvia Mas García, por su ayuda a la hora de traducir los textos en francés que he necesitado para la parte del estudio de derecho comparado que he desarrollado en la investigación.

De hecho, todo mi agradecimiento a mis amigos y a mi familia. A mi padre, gracias por transmitirme el amor por el Derecho. A mi madre, gracias por ser siempre mi mayor y más incondicional fan. Gracias a Toni, mi marido, por todo, él ha sido, es y será mi mayor apoyo. Gracias a mis hijas Julia y Anna, que nacieron durante el desarrollo de esta investigación, por ser mi mayor alegría.

Y por último, gracias a mi maestra, la Profesora Dra. Concepción Molina Blázquez, mi querida Concha, por dirigir esta investigación. Gracias por su complicidad, su sabiduría, sus consejos, recomendaciones bibliográficas e indicaciones, siempre acertadas, sin las cuales esta obra no habría sido posible. Gracias por darme la confianza para sacar adelante esta investigación, por mostrarme el camino para ello, desde el momento de elegir la temática de este estudio hasta las últimas indicaciones que tanto han mejorado y facilitado mi labor. Solo puedo calificar de providencial que nuestros caminos en la vida se cruzaran.

ABREVIATURAS

AP	Audiencia Provincial
Art.	Artículo
Arts.	Artículos
ATS	Auto del Tribunal Supremo
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
CE	Constitución Española
CENDOJ	Centro de Documentación Judicial
CGPJ	Consejo General del Poder Judicial
cm ³	Centímetros cúbicos
Coord.	Coordinador
Coords.	Coordinadores
CP	Código Penal, aprobado por Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre
DGT	Dirección General de Tráfico
ECLI	European Case Law Identifier
Ed.	Edición
Eds.	Editores
etc.	Etcétera
Excma. Sra.	Excelentísima Señora
Excmo. Sr.	Excelentísimo Señor
Excmos. Sres.	Excelentísimos Señores
FGE	Fiscalía General del Estado

g/L	Gramos por litro
g/dl	Gramos por decilitro
Ilmo. Sr.	Ilustrísimo Señor
INE	Instituto Nacional de Estadística
km	Kilómetro
km/h	Kilómetro hora
kW	Kilowatios
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LECrím.	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LO	Ley Orgánica
LOPJ	Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial
mg	Miligramo
mg/L	Miligramo por litro
Núm.	Número
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONG	Organización no Gubernamental
ONU	Organización de las Naciones Unidas
Op. cit.	Obra citada
p.	Página
PIB	Producto Interior Bruto
pp.	Páginas
PPS	Penalty Points System
RACC	Real Automóvil Club de Cataluña
RACE	Real Automóvil Club de España

ROJ	Repertorio Oficial de Jurisprudencia
SAP	Sentencia de Audiencia Provincial
ss.	Siguientes
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TC	Tribunal Constitucional
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
Vol.	Volumen

INTRODUCCIÓN

1.- JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN DESARROLLADA

Dentro del ámbito científico, la Seguridad Vial se encuentra entre las materias más debatidas, controvertidas y estudiadas de lo que llevamos de siglo XXI dada su importante incidencia en la sociedad actual, su proyección pluridisciplinar y las numerosas reformas legislativas por las que se ve afectada.

Se trata de una materia que no puede dejarnos indiferentes como ciudadanos, si tenemos en cuenta que una de cada tres personas resultará herida durante su vida en un accidente de circulación¹. En este sentido, de los numerosos riesgos generados por la actividad humana, el específico de la conducción aparece como uno de los más habituales, con el que todos de alguna manera coexistimos.

El objeto de esta tesis doctoral es realizar un profundo estudio de la delincuencia vial en España, que sin lugar a dudas es un tipo de delincuencia compleja.

Consideramos que la utilidad técnico-jurídica de esta investigación se justifica por los siguientes motivos:

En primer lugar, por la frecuencia del enjuiciamiento de delitos relacionados con la delincuencia vial en la práctica de nuestros tribunales. Más del cincuenta por ciento de las diligencias urgentes incoadas en los juzgados los

¹ MORAGAS MORAGAS, R. (Director)/et al.: "La formación del conductor joven responsable", recurso electrónico disponible en https://www.fundacioabertis.org/rcs_est/estudioconductorjoven.pdf, p. 25.

son por delitos contra la seguridad vial y supone el tipo de delitos con más víctimas mortales o lesionadas graves².

En segundo lugar, para realizar una actualización de los estudios de estos delitos a la luz de la reforma que ha llevado a cabo la LO 1/2015 de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

La reforma del 2015 aporta numerosas e importantes novedades en la regulación de las infracciones en materia de delincuencia vial, modificando el delito de homicidio y el de lesiones graves por imprudencia, regulados respectivamente en los artículos 142 y 152 del Código Penal, que cambian su contenido en relación a la utilización de vehículos a motor o ciclomotor y además suprime la regulación de las faltas del art. 621 del Código Penal. Este precepto castigaba la causación de muerte por imprudencia leve utilizando vehículos a motor y ciclomotores (art. 621. 2º y 4º), las lesiones de menor gravedad causadas por imprudencia grave utilizando vehículos a motor y ciclomotores (art. 621. 1º y 4º) y también la causación por imprudencia leve, usando estos mismos medios, de lesiones que para su sanidad objetivamente requieran tratamiento médico o quirúrgico (art. 621. 3º y 4º). Este es, sin duda, el eje central de nuestra investigación, dada la necesidad de analizar los aciertos y deficiencias de la nueva regulación, así como de profundizar en el alcance de la nueva tipología de imprudencia (grave, menos grave y leve) que la reforma ha establecido y en los problemas de derecho transitorio que la reforma plantea.

Dentro de las novedades legislativas en materia de delincuencia vial estudiamos también la Ley 41/2015, de 5 de octubre, de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para la agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales, que introduce una novedosa figura

² DEL MORAL GARCÍA, A. (Director)/AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E./HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A./LANZAROTE MARTÍNEZ, P./PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, p.1.

procesal llamada Proceso por aceptación de decreto, también conocida como Procedimiento Monitorio Penal y que supone una nueva herramienta procesal para el enjuiciamiento de los delitos contra la seguridad vial, cuyo alcance y consecuencias prácticas estudiamos.

El 1 de enero de 2016 entró en vigor la Ley 35/2015 que introduce el nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las víctimas de accidentes de tráfico que se produzcan desde el 1 de enero de 2016. Analizamos también este nuevo baremo, cuya regulación guarda relación directa con el ámbito de la seguridad vial, ya que a través del mismo las víctimas de los accidentes de circulación podrán ser indemnizadas de los perjuicios sufridos.

2.- ESTRUCTURA Y OBJETIVOS DEL TRABAJO

Este trabajo de investigación se encuentra dividido en tres Partes, que pasamos a explicar a continuación.

La Parte I está dedicada al estudio de la delincuencia vial como fenómeno. Para ello hacemos un análisis de los antecedentes históricos del tráfico y la seguridad vial, ahondamos en los aspectos criminológicos de la cuestión, profundizando en la realidad de la siniestralidad vial, empleando un estudio estadístico sobre la delincuencia vial en nuestro país, analizando el coste económico de esta realidad social y reflexionando sobre la figura del delincuente vial. En esta parte también analizamos el marco normativo de los delitos contra la seguridad vial en España y en nuestro entorno jurídico, con un estudio de derecho comparado.

La Parte II está dedicada al estudio de los delitos contra la seguridad vial regulados en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal. Para ello estudiamos los elementos comunes a todos ellos, las peculiaridades, aciertos y problemática de su regulación y terminamos con un análisis de las relaciones concursales que se dan entre todos estos tipos penales.

La Parte III se centra en el estudio de la lesión de la vida y de la integridad física como consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad vial a la luz de las nuevas reformas en la materia.

En primer lugar, analizamos la situación penal en la materia antes de la entrada en vigor de la LO 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Después abordamos en profundidad la reforma de la LO 1/2015 en materia de seguridad vial. Para ello estudiamos los trabajos parlamentarios llevados a cabo por las Cortes para pasar a centrarnos en las consecuencias de la desaparición del Libro III del CP y la aparición de los nuevos tipos penales de los arts. 142 y 152 del CP. Analizamos los nuevos conceptos de imprudencia (grave, menos grave y leve) que la reforma ha establecido, haciendo una labor interpretativa sobre los mismos. Asimismo, estudiamos los problemas de derecho transitorio que la reforma plantea, con especial detenimiento en la figura del auto de cuantía máxima.

En segundo lugar nos centramos en el análisis de otras dos reformas que afectan a nuestro objeto de estudio: la Ley 41/2015, de 5 de octubre, de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para la agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales, que introduce una novedosa institución procesal, el Proceso por aceptación de decreto y la Ley 35/2015 que introduce el nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las víctimas de accidentes de tráfico que se produzcan desde el 1 de enero de 2016.

El último Capítulo de esta Parte III está dedicado a la investigación empírica, a través de la aplicación de técnicas de investigación social, de la valoración de las tres reformas mencionadas (LO 1/2015, Ley 41/2015 y Ley 35/2015) por los distintos operadores jurídicos relacionados con las mismas, en

concreto nos centramos en el legislador, en los jueces y fiscales, y en las víctimas de los accidentes de tráfico.

Nuestra investigación concluye con las conclusiones alcanzadas, aportando nuestra visión de la temática tratada.

Se incluye, finalmente, un índice cronológico de las resoluciones judiciales analizadas en este trabajo y de la bibliografía utilizada.

En cuanto a los objetivos de esta investigación citamos los siguientes:

1.- Entender y dar a conocer el complejo fenómeno de la delincuencia vial en nuestro país y fuera de nuestras fronteras.

2.- Análisis del Derecho comparado en materia de Seguridad Vial.

3.- Analizar el concepto, la naturaleza, el fundamento, los elementos del tipo y las relaciones concursales entre los distintos delitos que integran la llamada delincuencia vial, así como su tratamiento doctrinal y jurisprudencial, poniendo de manifiesto tanto los aciertos como las deficiencias encontradas en la regulación patria de esta materia y su derecho transitorio, tras las últimas reformas en la materia, fundamentalmente la llevada a cabo por la LO 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

4.- Analizar si la supresión de estas faltas consigue efectivamente descargar a los Tribunales de la tramitación de asuntos menores y demás objetivos que pretendía el legislador con la entrada en vigor de la LO 1/2015 o si por el contrario, se han conseguido efectos contrarios a los deseados.

En esta línea también pretendemos descubrir si los objetivos que tenía el legislador al crear la nueva figura del Proceso por aceptación de decreto, de la Ley 41/2015, se están cumpliendo.

5.- Identificar las consecuencias prácticas que esta nueva regulación para los diversos operadores jurídicos. En esta línea, queremos comprobar si se han materializado los peligros, de los que advertían algunos expertos durante la tramitación parlamentaria de la LO 1/2015, principalmente, si aquellas víctimas de tráfico con menos recursos económicos han sido perjudicadas con esta nueva regulación.

6.- Aportar mayor seguridad jurídica en relación a los criterios que deben seguir los distintos operadores jurídicos y en especial los jueces y tribunales, a la hora de definir los nuevos conceptos de imprudencia grave, imprudencia menos grave e imprudencia leve.

7.- Conocer y difundir el criterio de los distintos operadores jurídicos relacionados con la seguridad vial sobre las reformas de la LO 1/2015, la Ley 41/2015 y Ley 35/2015, en concreto conocer la postura del legislador, de los jueces y fiscales, y de las víctimas de los accidentes de tráfico.

8.- Realizar una propuesta de mejora de la actual legislación que contribuya a la reducción de la siniestralidad vial.

3.- CUESTIONES METODOLÓGICAS Y FUENTES UTILIZADAS

A lo largo de este trabajo hemos empleado distintas estrategias de investigación:

En el análisis de la normativa analizada se ha utilizado el método exegético para el examen de los textos legales a estudiar, fundamentalmente el Código Penal, la Ley de Enjuiciamiento Criminal, la LO 1/2015, la Ley 41/2015, la Ley 35/2015, así como la regulación civil y administrativa patria conectada a esta materia. Este método también lo hemos empleado junto con el método comparatista para abordar el estudio de cómo es la protección penal de la Seguridad Vial en otros países, centrándonos fundamentalmente en el ámbito de la Unión Europea, para lo que analizamos la legislación comunitaria y la de

los países que tomamos como modelos (Alemania, Francia, Italia y Reino Unido), dado que el problema de la Seguridad Vial no es exclusivo de nuestro país, si no que es una problemática a nivel mundial.

Asimismo, hemos empleado, en toda la investigación, el método dogmático-sistemático, pues los trabajos doctrinales anteriores sobre esta materia, en todas sus modalidades, nos han resultado de gran utilidad en nuestro estudio.

Hemos aplicado el método del caso para poner en valor nuestra jurisprudencia, como complemento de nuestro ordenamiento jurídico, de conformidad con el art. 1.6 del CC. En este sentido hemos elaborado un índice cronológico de las resoluciones judiciales analizadas en este trabajo, tanto de resoluciones del Tribunal Constitucional como del Tribunal Supremo como de Tribunales inferiores. Para facilitar su consulta hemos optado por referenciar estas sentencias y autos a través de las referencias de jurisprudencia de la editorial Aranzadi, al considerar que estas referencias son las más extendidas, fundamentalmente, porque al nacer la editorial a comienzos de los años 30 del siglo pasado, fue la primera recopilación privada y porque fue declarada de utilidad pública en la década posterior a su creación. Es cierto, que en los últimos años se están introduciendo para la citación de Jurisprudencia unas referencias nuevas, como el número ROJ (Repertorio Oficial de Jurisprudencia), impulsada por el CENDOJ, y también el número ECLI (*European Case Law Identifier*) impulsado por la Unión Europea, pero al ser muy recientes no permiten citar documentos antiguos y además el repertorio Aranzadi al poseer un fondo histórico superior al del resto de colecciones privadas siempre se ha venido utilizando como el estándar de las referencias.

A lo largo de toda la investigación se ha hecho uso del método histórico-evolutivo ya que para poder conocer las instituciones actuales estudiadas es

necesario conocer su origen y antecedentes históricos y cómo las mismas han evolucionado a lo largo del tiempo.

Por último, hemos considerado necesario para complementar el estudio de este tipo de delincuencia, el método sociológico, para conectar la norma a estudiar con la realidad social de la seguridad vial. En concreto, hemos aplicado Técnicas de Investigación Social tradicionales, como son las técnicas cuantitativas, entre las que destaca la encuesta, o las técnicas cualitativas, como la entrevista, para conocer el criterio de los distintos operadores jurídicos relacionados con la seguridad vial, en concreto el legislador, los jueces, fiscales y las víctimas de los accidentes de tráfico.

Como no podía ser de otra manera en un trabajo de estas características, nuestra investigación se ha llevado a cabo bajo el prisma del método crítico, definido por la aplicación de la disciplina de la razón.

En consecuencia con todo lo anterior, las fuentes utilizadas han sido las propias de la investigación jurídica en materia de Derecho Penal: Derecho positivo tanto nacional como extranjero, Jurisprudencia, Consultas, Instrucciones y Circulares de la Fiscalía General del Estado, tratados, manuales, comentarios, monografías y artículos doctrinales, así como estudios empíricos, informes gubernamentales e informes y documentos de trabajo de otras entidades públicas y privadas y de organismos internacionales.

PARTE I:

APROXIMACIÓN AL FENÓMENO DE LA DELINCUENCIA VIAL

CAPÍTULO 1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL

Siguiendo a MONTORO GONZÁLEZ³ la historia del tráfico puede dividirse en cinco grandes etapas:

La primera etapa comienza con el descubrimiento de la rueda en la antigua Mesopotamia unos 4.000 años antes de Jesucristo y llega hasta el inicio del Imperio Romano. En esta etapa había una rudimentaria tecnología en los vehículos con ruedas y una ausencia total de normas de circulación y de vías por las que circular.

La segunda etapa abarca desde el auge del Imperio Romano hasta su desaparición. Se caracteriza por la aparición de las primeras normas reguladoras del tráfico y la consolidación de una amplia red de vías de comunicación terrestre en Europa y parte de Asia.

La tercera etapa se sitúa desde la caída del Imperio Romano hasta el final de la Edad Media, en la cual se destruye o abandona la sofisticada red de caminos de los romanos y surgen en los diferentes reinos una serie de normas para la circulación muy dispares entre sí.

La cuarta etapa se inicia en el Renacimiento hasta mediados del siglo XIX, en la que destaca la alta sofisticación técnica que alcanzan los vehículos tirados por animales, el incremento y mejora de la red viaria en Europa y la aparición de una gran normativa para regular el tráfico de estos vehículos.

³ MONTORO GONZÁLEZ, L.V.: "Tráfico y seguridad vial: 6.000 años de historia", recurso electrónico disponible en https://www.fundacioabertis.org/rcs_jor/montoro_2.pdf, pp.1-11.

La quinta etapa va desde finales del siglo XIX hasta nuestros días. Es la etapa donde se inventa el motor de explosión, generalizándose los vehículos a motor a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En concreto, el 29 de enero de 1886, Karl Benz patentaba el primer vehículo propulsado por un motor de explosión, que alcanzaba hasta 15 km por hora. Esta patente supuso a la postre una verdadera revolución para nuestra sociedad y su estilo de vida. Los vehículos a motor se convirtieron en algo más que un medio de transporte, suponen un nuevo sistema económico y cultural, que cambió para siempre nuestro concepto de distancia y tiempo, los intercambios comerciales y las relaciones humanas.

En esta etapa también se produce el primer accidente de tráfico⁴ documentado de la historia, acontecido en Londres, el 17 de agosto de 1896 y causado por un exceso de velocidad. En el accidente murió atropellada Bridget Driscoll, una mujer de 44 años con dos hijos, que tristemente se convirtió en la primera víctima mortal de un accidente de tráfico, de la que se tenga constancia.

⁴ MUÑOZ RUIZ, J.: *El delito de conducción temeraria. Análisis dogmático y jurisprudencial*, Dykinson, Madrid, 2014., p. 24.

CAPÍTULO 2.- ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS DE LA CUESTIÓN

2.1.- LA PROBLEMÁTICA DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

La correcta persecución de la delincuencia en ámbito de la seguridad vial tiene una gran relevancia en una sociedad tan dependiente del uso de vehículos a motor y ciclomotores como la nuestra.

Las estadísticas⁵ de los últimos años de la Dirección General de Tráfico⁶ referidas a datos del año 2011⁷ y siguientes⁸ ponen de manifiesto la importancia de la protección de la seguridad vial.

En 2011⁹ el número de accidentes con víctimas en España informados por los distintos Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado fueron de 83.027, estos accidentes ocasionaron 104.280 heridos leves, 11.347 heridos graves y 2.060 fallecidos. Aún siendo esta cifra muy elevada, arroja un notable descenso en el

⁵ La información recabada por la DGT es relativa a los accidentes con víctimas, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, conforme a las definiciones de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. En base a lo anterior, la DGT considera accidentes de tráfico con víctimas los que se producen, o tienen su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que cuentan con la implicación de al menos un vehículo en movimiento y a consecuencia de los mismos, una o varias personas resultan muertas y/o heridas. La DGT considera fallecido toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, excluyendo los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio. La DGT considera herido a los hospitalizados (toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas, excluyendo las personas fallecidas en los 30 días posteriores al accidente) y a toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.

⁶ En adelante DGT.

⁷ A partir del año 2011 la DGT utiliza una metodología más precisa para el cálculo a 30 días de fallecidos que se realiza en dos fases. En la primera fase se contrastan los registros de accidentes de tráfico de la DGT con el Registro de defunciones del INE y en la segunda fase se aplica un factor de corrección, únicamente respecto de aquellos heridos hospitalizados de los que existen datos para su identificación precisa.

⁸ Datos obtenidos a través de la Dirección General de Tráfico en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/>, siendo la fecha de último acceso 11 de diciembre de 2016.

⁹ Datos obtenidos a través de la Dirección General de Tráfico en http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/princip_cifras_siniestral, siendo la fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

número de fallecidos por accidente de tráfico desde el año 1989 que registró en nuestro país 9.344 fallecidos por esta causa, las cifras más altas que se registran. En el caso de accidentes mortales en 2011 en un 24% de ellos se apreció que la velocidad fue un factor concurrente en su producción. Conforme a los datos ofrecidos por la DGT, conducir después del consumo de sustancias psicoactivas es un hecho frecuente en España, alcanzando un porcentaje del 17% de los conductores españoles.

En 2012 el número de accidentes con víctimas en España fueron de 83.115, estos accidentes ocasionaron 115.890 heridos y 1.903 fallecidos.

En 2013 el número de accidentes con víctimas en España fueron de 89.519, estos accidentes ocasionaron 124.720 heridos y 1.680 fallecidos, siendo esta la cifra histórica con menos fallecidos en nuestro país desde que se tienen datos.

En 2014 el número de accidentes con víctimas en España fueron de 91.570, estos accidentes ocasionaron 126.632 heridos y 1.688 fallecidos.

En 2015 el número de accidentes con víctimas en España fueron de 97.756, estos accidentes ocasionaron 134.455 heridos y 1.689 fallecidos (de los cuales 120 eran peatones y 48 ciclistas).

En los dos últimos años se observa un breve pero importante repunte en el número total de accidentes de tráfico con víctimas en España, que repercute en las cifras de heridos y de fallecidos, rompiéndose la tendencia favorable de los últimos tiempos.

Año	Total accidentes con víctimas	Heridos	Fallecidos
2012	83.115	115.890	1.903
2013	89.519	124.720	1.680
2014	91.570	126.632	1.688
2015	97.756	134.455	1.689

**Datos oficiales de la DGT*

Es muy pronto para saber si las últimas reformas en materia de delincuencia vial que vamos a estudiar en esta investigación (la LO 1/2015 de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y la Ley 41/2015, de 5 de octubre, de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para la agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales, que introduce una novedosa figura procesal llamada Proceso por aceptación de decreto) tendrán impacto en las cifras de siniestralidad que se registren en los próximos años en España pero sí que podemos apuntar a una posible causa de este repunte en el número de accidentes, heridos y de fallecidos en los años 2014 y 2015 en nuestro país. Existen estudios (MÁRQUEZ/GONZÁLEZ LUQUE¹⁰) que señalan que la introducción del carné por puntos en España el 1 de julio de 2006 tuvo un efecto muy positivo al reducir significativamente el número de fallecidos en carretera, si bien este efecto ha tenido una duración limitada y vinculada al incremento en las medidas de vigilancia y control de carreteras. Por tanto, se trataría de un efecto transitorio con amortiguamiento, teniendo el carné por puntos un impacto inicial positivo que va disminuyendo a lo largo del tiempo. Este estudio señala que el éxito de permiso por puntos puede deberse también al incremento de las medidas de vigilancia y sanciones, así como al creciente y significativo interés que tienen los medios de comunicación sobre la seguridad vial desde que se ha introducido la medida en cuestión, lo que en su conjunto, conlleva cambios positivos en el comportamiento de los conductores, que tienen una mayor conciencia acerca de la seguridad vial.

La siniestralidad vial no es un problema exclusivo de nuestro país, es un problema de carácter mundial.

¹⁰ Véase el estudio realizado por MÁRQUEZ, P./GONZÁLEZ LUQUE, J.C. (proponente y revisor del Proyecto): "Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España", 2016, recurso electrónico disponible en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/investigacion/estudios-informes/2016/revision-bibliografica-efecto-ppp-06-16.shtml>, pp. 1-14, siendo la fecha de último acceso el 11 de diciembre de 2016.

En este sentido, el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial elaborado por la Organización Mundial de la Salud¹¹ en el año 2009¹², ponía de manifiesto que todos los años morían en el mundo 1,3 millones de personas como consecuencia de accidentes en vías de tránsito y otros 50 millones sufrían traumatismos, produciéndose más del 90% de estas defunciones en países de ingresos bajos y medianos. Este informe identifica algunos de los factores de riesgo fundamentales en la producción de accidentes de tráfico: velocidad, consumo de alcohol y conducción y falta de uso de medidas de protección de los ocupantes (cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención para niños) y señala que solo el 47% de los países tiene leyes relacionadas con estos factores. En relación con la investigación de la gestión eficaz de la velocidad la OMS establece que el aumento de la velocidad está directamente relacionada con la probabilidad de que ocurra un accidente y con la gravedad del mismo, por lo que recomienda que los límites de velocidad en vías urbanas no superen los 50 kilómetros/hora, ya que tan solo el 29% de los países tienen este límite de velocidad en vías urbanas. Además este estudio pone de manifiesto que el riesgo de sufrir un accidente de circulación aumenta de manera significativa cuando los niveles de concentración en sangre del alcohol están por encima de 0,04 g/dl, señalando que el establecimiento de controles de sobriedad y pruebas aleatorias de alcoholemia pueden ayudar a reducir los accidentes de tráfico relacionados con el consumo de alcohol en un 20% y ha resultado ser una medida muy eficaz en función de su costo. Sin embargo, solo el 49% de los países tiene una ley que establezca un límite de concentración de alcohol en sangre de 0,05 g/dl o menos, como recomienda el Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, si bien el 86% de Europa cuenta con leyes acordes a esta recomendación.

¹¹ En adelante OMS.

¹² Accesible a través de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/index.html, siendo la fecha de último acceso el 11 de diciembre de 2016.

La OMS ha completado este estudio con un nuevo informe sobre la situación mundial de la seguridad en el año 2015¹³ en el que se constata que el número de muertes por accidente de tránsito se está estabilizando en 1,25 millones de personas al año desde 2013, pese al aumento de la población mundial¹⁴ y el incremento del uso de vehículos a motor¹⁵. El hecho de que las cifras se hayan estabilizado cuando se preveía un ascenso de la mortalidad por esta causa indica que se está avanzando en una buena dirección, sin embargo se debe mantener este esfuerzo por reducir estas cifras de siniestralidad que siguen siendo dramáticas.

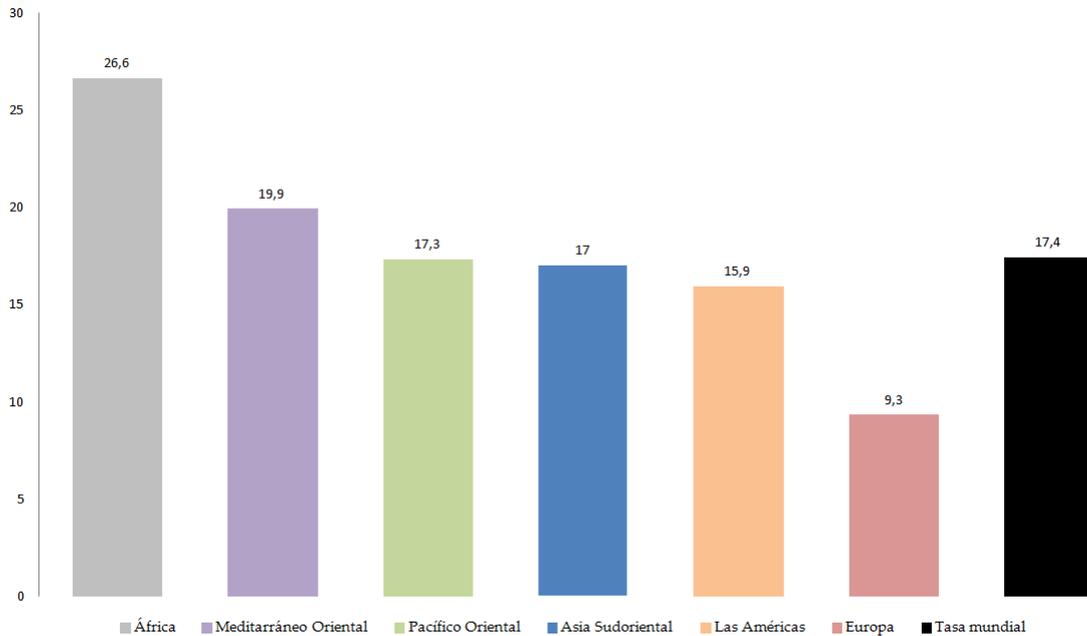
Las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito de los países de ingresos bajos y medios ascienden a más del doble de las registradas en los países con ingresos altos. En concreto, el referido informe indica que 68 países han registrado un aumento en el número de muertes por accidentes de tráfico desde 2010, de estos países el 84% son países de ingresos bajos o medios. En estos países con rentas más bajas hay un número desproporcionado de muertes en relación a su nivel de motorización, ya que el 90% de las muertes por accidentes de tráfico se producen en estos países que únicamente concentran el 54% de los vehículos del mundo. El continente africano registra las mayores tasas de mortalidad por esta causa en el mundo frente al continente europeo donde las tasas de mortalidad por accidentes de tráfico son las más bajas a nivel mundial.

¹³ Accesible en http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/, siendo la fecha de último acceso el 10 de enero de 2017.

¹⁴ Entre 2010 y 2013 la población mundial ha aumentado un 4%.

¹⁵ Entre 2010 y 2013 los vehículos en el mundo han aumentado un 16%.

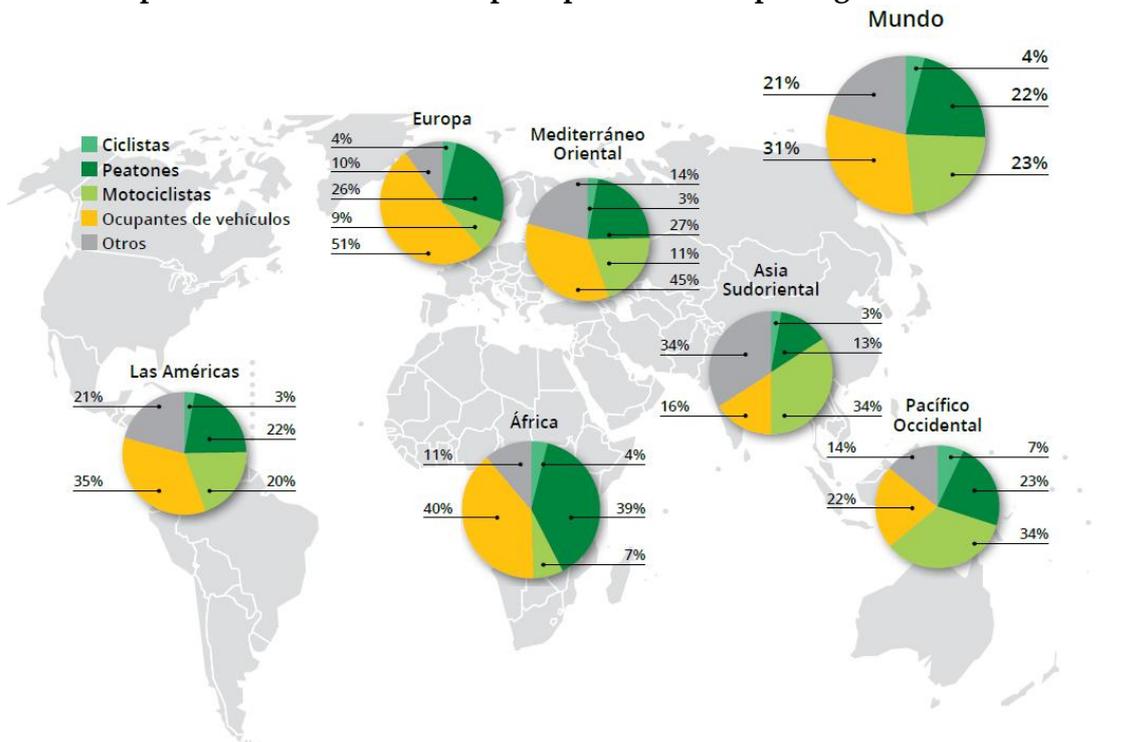
Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes por región de la OMS (2013)*



*Datos oficiales de la OMS

Además la OMS indica que la mitad de las muertes en las carreteras del mundo se producen entre los usuarios más vulnerables: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%).

Muertes por accidentes de tránsito por tipo de usuario por región de la OMS (2013)*



*Datos oficiales de la OMS

La OMS recomienda la mejora de la legislación a nivel mundial sobre seguridad vial como mecanismo para mejorar el comportamiento de los usuarios de las carreteras. En especial recomienda regular los factores de riesgo que más afectan a la seguridad vial: la velocidad, la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, el uso del casco en motocicletas, el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil en vehículos a motor. Siguiendo esta vieja recomendación de 2011 a 2014 se tiene constancia de que 17 países (que abarcan una población de 409 millones de personas) han modificado su legislación en este sentido.

Otro factor decisivo para reducir el número de víctimas y lesionados graves en carretera es la seguridad de los vehículos. Así, en las últimas décadas los requisitos reglamentarios y la demanda del consumidor han hecho que se fabriquen automóviles cada vez más seguros en los países de ingresos altos. Sin embargo, la rápida motorización de las poblaciones en países en vías de desarrollo, donde recordamos el riesgo de accidente en tránsito es mayor, hace que se deba implantar unas normas mínimas de seguridad sobre vehículos fabricados en economías emergentes. En esta línea, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos¹⁶, dependiente de Naciones Unidas, es el principal organismo de ámbito mundial encargado de elaborar normas de seguridad para vehículos de transporte de pasajeros y proporcionar un marco jurídico para la fabricación y producción de vehículos. La ONU considera urgente que la mayor parte de los gobiernos se adhieran a las normas mínimas internacionales sobre fabricación de vehículos dirigidas a

¹⁶ La UE es parte contratante del Acuerdo Internacional de 1958 sobre la Fabricación de Vehículos de las Naciones Unidas. Este Acuerdo tiene actualmente cincuenta partes contratantes y ciento veintisiete Reglamentos anexos. Los Reglamentos abarcan la homologación de componentes de los vehículos relacionados con la seguridad y el medio ambiente y son gestionados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos.

los fabricantes y montadores de vehículos y limiten las importaciones de vehículos de baja calidad en sus países.

En septiembre de 2015, los Jefes de Estado y de Gobierno que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la histórica Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Uno de los objetivos que marca esta Agenda es reducir a la mitad el número mundial de fallecidos y lesionados en carretera antes del 2020. Esta meta tan ambiciosa es reflejo de la importancia de la materia que estamos tratando, cuyo coste en vidas es tan elevado. De hecho, la muerte en accidente de tráfico es la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.

A pesar de que el continente europeo es el que menor siniestralidad vial presenta en el mundo, solo en el seno de la Unión Europea, en el año 2011¹⁷, más de 30.000 personas murieron en sus carreteras, estimándose que, por cada muerte, se produjeron cuatro lesionados con discapacidades permanentes con daños cerebrales o que afectaron a la columna vertebral, ocho lesionados graves y cincuenta lesionados leves.

De todos modos, aún siendo muy numerosas las cifras de fallecidos en carretera en nuestro entorno no podemos desconocer el importante descenso de fallecidos que se ha producido en los últimos años¹⁸. En concreto la tasa media de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea era en el año 2001 de 112, habiendo descendido en 2011 a 60, así centrándonos en los países cuya legislación penal en la materia vamos a estudiar a lo largo de este trabajo de investigación, la tasa de fallecidos por millón de habitantes es la siguiente: En Alemania era de 85 en 2001 y en 2011 fue de 49, en Francia era de 134 en 2001 y

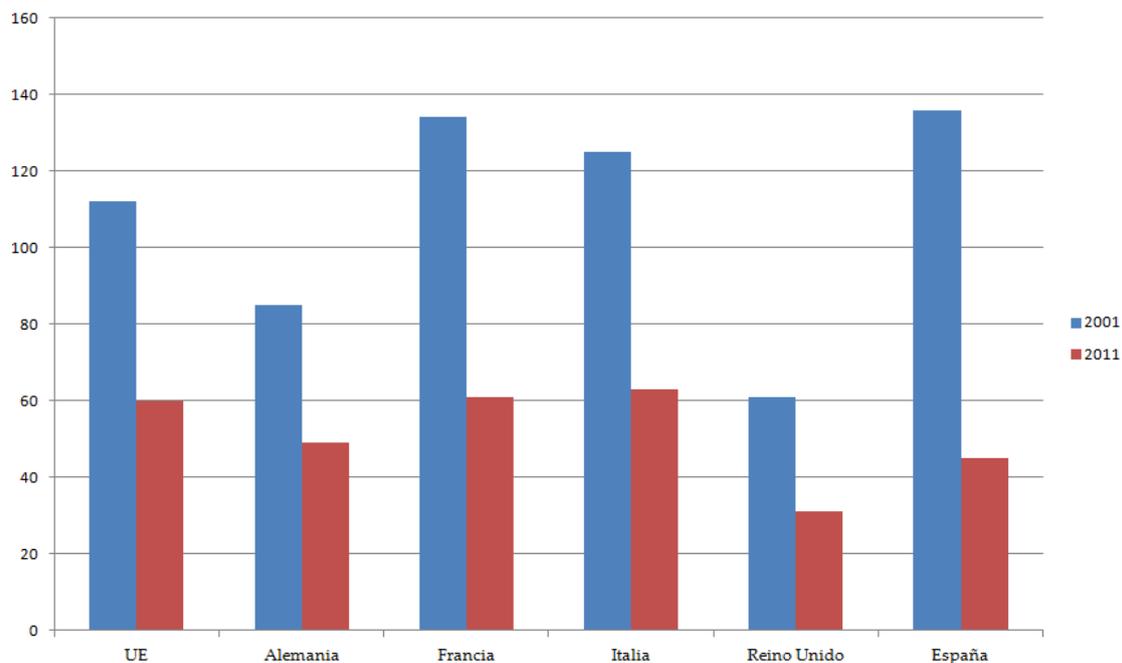
¹⁷ Datos obtenidos en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics, siendo la fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

¹⁸ Datos obtenidos en http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/princip_cifras_siniestral, siendo la fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

en 2011 fue de 61, en Italia era de 125 en 2001 y en 2001 fue de 63 y el país con mejores resultados de la Unión Europea es el Reino Unido que en 2001 tenía una tasa de 61 y actualmente tiene una tasa de 31. Por su parte España ha experimentado un descenso en las muertes por millón de habitantes superior al 60% en este periodo, así en 2001 tuvo una tasa de 136 mientras que en 2011 tuvo una tasa de 45, lo que la sitúa con mejores datos que Alemania, Francia e Italia como podemos comprobar en siguiente gráfico.

España ocupaba el puesto 18 dentro de los 27 países de la actual Unión Europea y ahora ocupa el número 7 con una tasa inferior a la media de la Unión Europea.

Tasa de fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes en la UE*



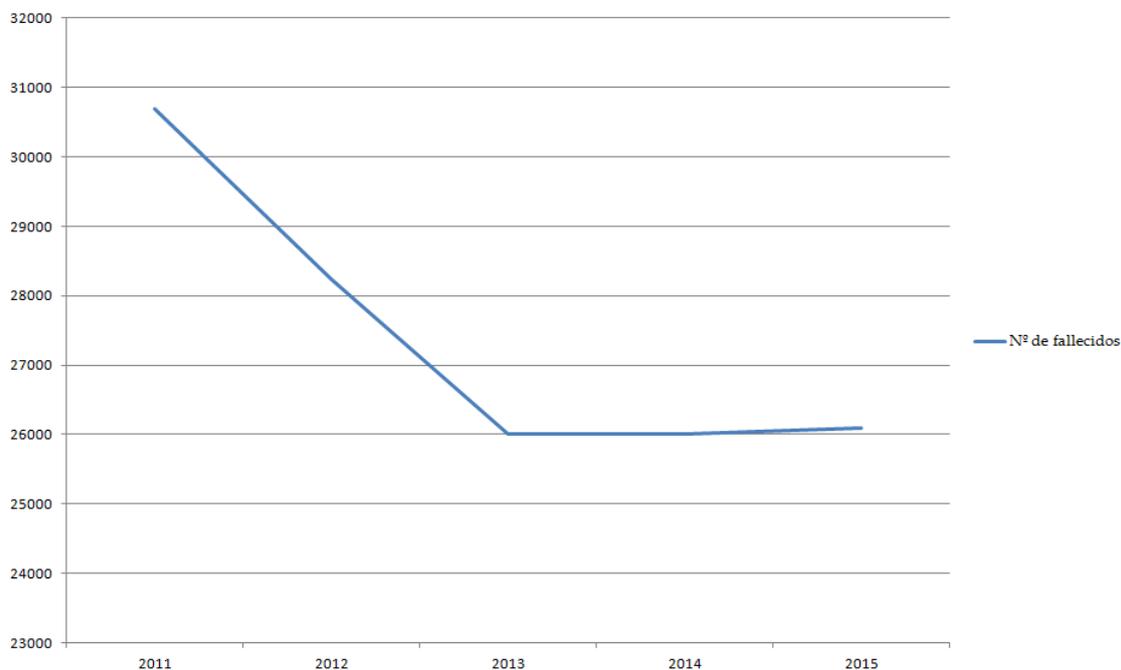
*Datos oficiales de la DGT

De todos modos, también en el seno de la UE, se ha visto un pequeño pero significativo repunte en los últimos años en la siniestralidad vial¹⁹, parejo

¹⁹ Según las estadísticas de Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea disponibles en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en, siendo la fecha de último acceso el 17 de enero de 2017.

al que se ha dado en nuestro país y evidentemente, también influido por el mismo.

Número total de fallecidos en accidentes de tráfico en la UE (2011-2015)*



*Datos oficiales de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea

2.2.- ESTADÍSTICAS JUDICIALES SOBRE DELINCUENCIA VIAL

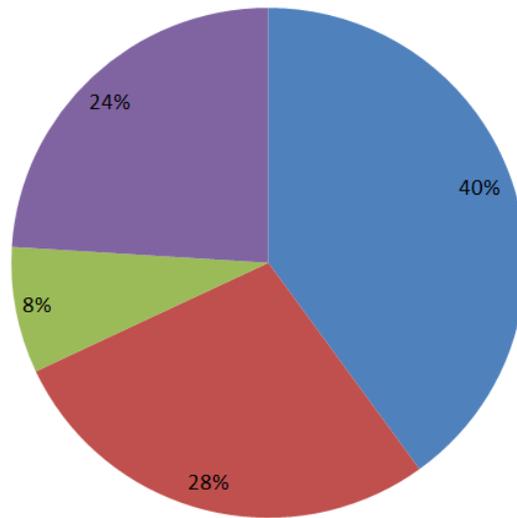
Los delitos contra la Seguridad Vial en nuestro país representan un alto porcentaje del total de la actividad judicial penal de nuestros tribunales²⁰, tal y como indican los datos de la Fiscalía General del Estado²¹ y que reflejamos en los gráficos que presentamos a continuación:

²⁰ Sobre este tema véase YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: "El Nuevo anteproyecto de código penal. Las faltas de imprudencia y la difícil situación de las víctimas", *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 855, 2013, p. 9.

²¹ Véase la Memoria de la FGE de 2016 accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/documentos/memorias_fiscalia_general_estado/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbwsgozNDBwtjNycnDx8jAwszIAKIPEVUPtYuBk4unsGO5l6eBhbBJmg6XcJcgJKGxtZGBp7GBu4m0L1G-AAjgbE6cejgID7w_WjUJWg-sDE3wC_An8_M_wKwGEAVoDHkwW5oaERBpme6Y6KigCEIEBq/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?selAnio=2016&palabraBuscar=&btnBuscar2=Buscar, siendo la fecha de último acceso el 18 de enero de 2017.

Porcentajes de los delitos por los que se incoaron diligencias urgentes (2015)*

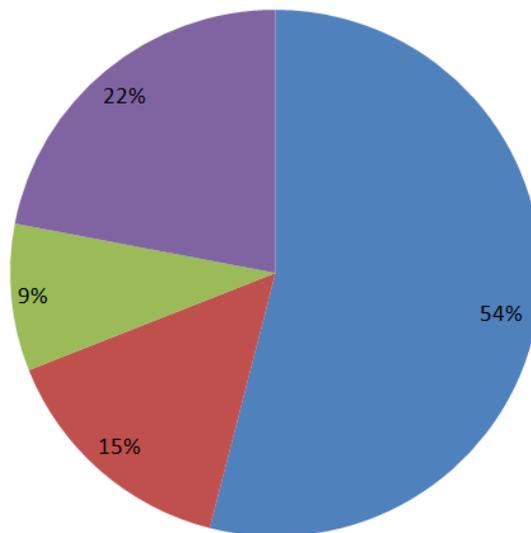
■ SEGURIDAD VIAL ■ VIOLENCIA DOMÉSTICA ■ CONTRA LA PROPIEDAD ■ OTROS DELITOS



**Datos oficiales de la Fiscalía General del Estado*

Porcentajes de los delitos por los que se calificaron diligencias urgentes (2015)*

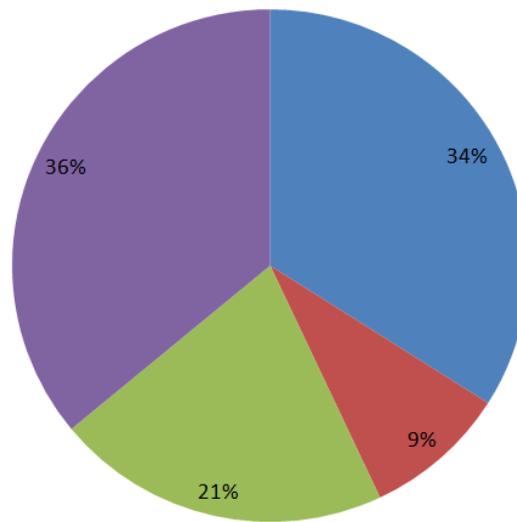
■ SEGURIDAD VIAL ■ VIOLENCIA DOMÉSTICA ■ CONTRA LA PROPIEDAD ■ OTROS DELITOS



**Datos oficiales de la Fiscalía General del Estado*

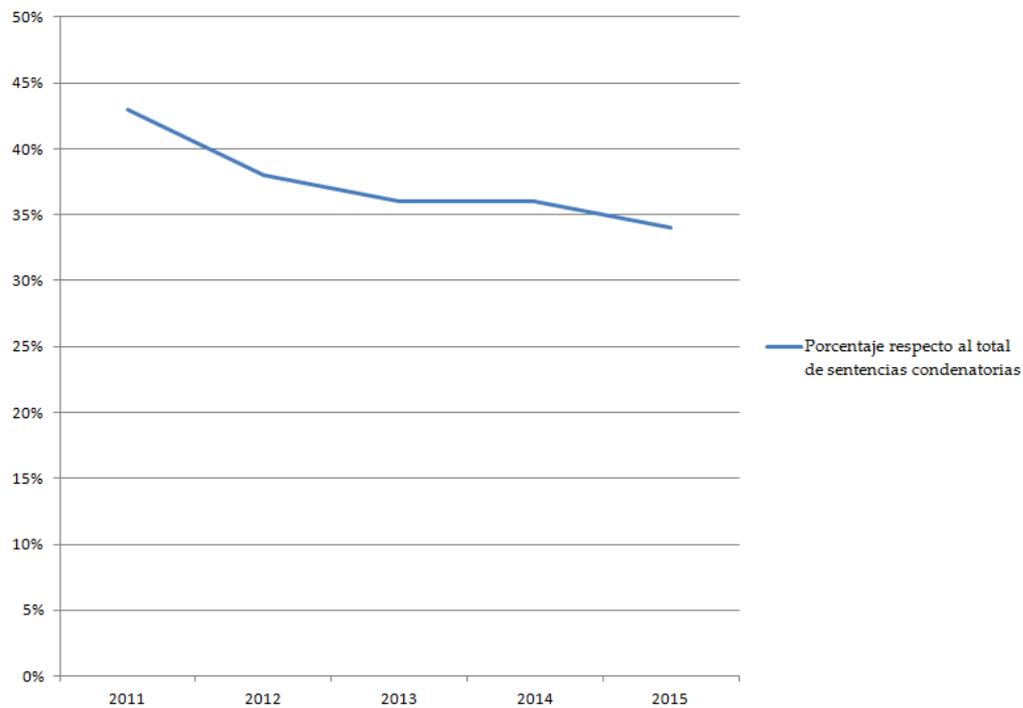
Porcentajes de los delitos por los que se dictaron sentencias condenatorias (2015)*

■ SEGURIDAD VIAL ■ VIOLENCIA DOMÉSTICA ■ CONTRA LA PROPIEDAD ■ OTROS DELITOS



*Datos oficiales de la Fiscalía General del Estado

Evolución del porcentaje de sentencias condenatorias en los delitos contra la Seguridad Vial (2011 - 2015)*



*Datos oficiales de la Fiscalía General del Estado

2.3.- EL COSTE ECONÓMICO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

Además del drama humano que suponen los accidentes de tráfico con víctimas, estos llevan aparejado un importante coste económico.

La DGT²² estima que de media, un fallecido en nuestro país, en este tipo de accidentes, supone un coste de 1,4 millones de euros (incluyéndose dentro de este coste los gastos directos e indirectos y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística). Asimismo, el cálculo de los costes asociados a un herido grave por accidente de tráfico son de 219.000 euros y un herido leve 6.100 euros. Otro estudio²³ sobre el impacto económico de la delincuencia vial estimó el coste de la misma durante el año 2004 en nuestro país en 1.383.876.513,30 euros.

Las políticas para reducir la siniestralidad en las carreteras también tienen evidentemente un coste. A cambio, la sociedad espera que esas políticas produzcan la disminución del número de accidentes y de personas fallecidas y heridas. Sin embargo, sigue sin existir una metodología general universalmente aceptada para determinar los costes de los accidentes de tráfico. Se han realizado diversos estudios para calcular el impacto general que sobre la economía de un país o una región tienen los siniestros de circulación, valorando estadísticamente el beneficio medio de la prevención de una víctima individual, y para poner dicho beneficio en relación con los costes de las medidas concretas de seguridad vial.

²² Datos obtenidos en http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/princip_cifras_siniestral, siendo la fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

²³ Sobre este tema véase TAMARIT SUMALLA, J.M/LUQUE REINA, M.E.: "Planteamiento de la investigación y consideraciones criminológicas generales" en TAMARIT SUMALLA, J.M/LUQUE REINA, M.E, *Automóviles, delitos y penas: estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007, p. 43.

En este sentido destacamos los trabajos de ZÚÑIGA REINARES²⁴ y MONCLÚS/ARAGÓN/APARICIO/GÓMEZ²⁵ sobre el cálculo del coste de la siniestralidad vial, que consideran que el primer trabajo de cálculo de los costes de los accidentes de tráfico en España fue acometido en los años 80 por el Instituto de Estudios de Sanidad y Seguridad Social, que estimó los costes humanos como el 50% de la pérdida de producción. Posteriormente, partiendo de los estudios realizados por el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid, la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil en 2003 actualizó la metodología de cálculo y se elaboró una primera serie temporal de costes correspondientes al periodo 1991-2002. El coste unitario calculado entonces para el año 2002 resultó ser entre 349.687 y 857.648 euros en el caso de una víctima mortal, y entre 5.441 y 10.419 euros en el caso de un lesionado. Sin embargo, una comparativa internacional realizada por la mencionada fundación, llevó a la conclusión de que las cifras calculadas para España infravaloraban los costes humanos y que era preciso adoptar la metodología internacional más utilizada por los países con menores cifras de siniestralidad vial de Europa: la realización de encuestas entre la población que permitan conocer la disposición a pagar a cambio de reducir los riesgos viales.

Siguiendo la clasificación propuesta en 2008 por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil en el cálculo del coste de los accidentes de tráfico se incluyen los costes administrativos (el trabajo dedicado por la policía, los jueces y abogados, las compañías de seguros, entre otros

²⁴ ZÚÑIGA REINARES, B.: "Las consecuencias del accidente", recurso electrónico disponible en http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:N7P9Lii_a2UJ:www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/doc/2014/TEMA-1.5.doc+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=es, pp. 1-25, siendo la fecha de último acceso 28 de febrero de 2017.

²⁵ Véase MONCLÚS, J./ARAGÓN, A./APARICIO, F./GÓMEZ, A.: "El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención" recurso electrónico disponible en http://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes_accidentes.pdf, pp. 1-23, siendo la fecha de último acceso del 28 de febrero de 2017.

colectivos, para la gestión de los siniestros: informes, formularios y juicios), los costes materiales (de reparación o sustitución de los vehículos implicados, costes de reparación de los daños ocasionados en las vías de circulación o la pérdida de pertenencias durante los accidentes). Los costes asociados a las víctimas de los accidentes son los que más interés merecen. Esta categoría de costes incluye tanto los costes médicos asociados a la asistencia sanitaria recibida en el lugar del siniestro, en el hospital y durante todo el proceso de recuperación, como los costes asociados a la pérdida de producción a lo largo del periodo de baja laboral o, en el caso de los fallecidos o de los incapacitados totales, a lo largo de la vida laboral que quedaba por delante y que se ha visto truncada por el accidente. Las pérdidas de producción son ciertamente uno de los elementos de coste más importantes, sobre todo en el caso de los accidentes más graves. Cuando un miembro de la sociedad en edad productiva tiene que darse temporalmente de baja o fallece como consecuencia de un accidente, deja de aportar riqueza y desarrollo al conjunto de la sociedad. Dada la especial incidencia de los accidentes de circulación en las personas más jóvenes y con más años productivos por delante, la siniestralidad vial provoca gravísimas pérdidas a la sociedad. En ocasiones, los accidentes se producen justo cuando la sociedad termina de invertir en educación y formación, y precisamente antes de que una persona comience a trabajar y pagar impuestos. El cálculo de las pérdidas de productividad realizado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil y el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil incluye parámetros como el producto interior bruto per cápita español, la edad de los fallecidos en accidentes de tráfico o la duración media de las bajas laborales por accidente de circulación (en el caso de los lesionados), la tasa de personas desempleadas, etc.

Otra clasificación muy similar es la ofrecida la Comisión Europea a principios de los noventa, encuadrada en la denominada acción COST 313, en el

que se identificaron tres amplias categorías de costes: los costes económicos directos (costes médicos, costes de reparación o reemplazamiento de los vehículos dañados y costes administrativos), los indirectos (el valor de la capacidad productiva perdida a consecuencia de la muerte prematura, de la incapacidad permanente o de la temporal causada por los accidentes) y el valor de la calidad de vida perdida, también denominado valor de la seguridad per se, pérdidas humanas, costes humanos o valor humano.

Los costes humanos, es decir, aquellos asociados al sufrimiento infligido por los siniestros de circulación en las víctimas, son con toda seguridad los más difíciles de valorar. De hecho, no son pocos los que rechazan de plano la posibilidad de asignar una fría cifra de dinero a dicho sufrimiento. Sin embargo, entendemos que no se pueden dejar de desconocer estas cifras para que los gobiernos pongan freno a estas terribles consecuencias.

Hay distintos métodos para calcular los costes humanos asociados a los accidentes de tráfico: el método de las indemnizaciones (basado en las indemnizaciones medias pagadas por las compañías aseguradoras a las víctimas de accidentes o a sus familiares); el método del capital humano (basado en calcular las pérdidas productivas y, en ocasiones, añadir un cierto porcentaje a los costes resultantes para con ello representar el dolor y el sufrimiento humano asociado a los accidentes de circulación); y el método de la disposición al pago (basado en encuestas en donde se pregunta a los entrevistados qué cantidad de dinero estarían dispuestos a pagar para beneficiarse de una determinada reducción en el riesgo de sufrir un accidente).

En los países desarrollados el método de la disposición al pago es el que mayor interés ha despertado en los últimos veinticinco años. De hecho, este método está reemplazando progresivamente al resto, dado que se considera más representativo del coste humano real ocasionado por los siniestros de circulación. Países como Reino Unido, Estados Unidos, Noruega, Nueva

Zelanda, Suecia, Países Bajos o Suiza sustentan sus valoraciones oficiales de la vida estadística en dicho criterio.

En aplicación de este método, la estimación más reciente del coste individual de una víctima por accidente de tráfico en España ha sido la realizada por la Universidades de Murcia y Pablo Olavide de Sevilla en el año 2010²⁶, que estima que el Valor de una Vida Estadística en España, es decir, el valor de la vida de una persona, en el contexto de los accidentes de tráfico en nuestro país, asciende a 1,3 millones de euros que, se traduce en un Valor por evitar o prevenir un fallecimiento de 1,4 millones de euros por persona.

La Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil calculó²⁷ que en España, en el año 2004, los accidentes de circulación supusieron para la sociedad en su conjunto un coste situado entre los 13.000 millones de euros (según el método de disposición de pago) y los 17.600 millones de euros (utilizando para su cálculo el método de las indemnizaciones). En cuanto a la evolución del peso relativo de los diferentes elementos que intervienen en el coste total de los accidentes de tráfico, la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil observa que la contribución de los costes materiales ha pasado de suponer un 28% en 1991 a representar un 44% en 2004. Dicho aumento está ligado a una reducción en el porcentaje representado por los costes asociados a las víctimas: los costes humanos han pasado de suponer un 39% del total en 1991 al 31% en 2004; las pérdidas de producción pasan de representar un 21% a un 12%; y los costes médicos de un 5% a un 2%. Ello es un reflejo de la positiva evolución de la accidentalidad durante esos años en

²⁶ Véase ABELLÁN PERPIÑÁN, J.M./MARTÍNEZ PÉREZ, J.E./MÉNDEZ MARTÍNEZ, I./SÁNCHEZ MARTÍNEZ, F.I./PINTO PRADES, J.L./ROBLES ZURITA, J.A.: “El valor monetario de una Vida Estadística en España. Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico”, recurso electrónico disponible en http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/investigacion/estudios-informes/2011/el_valor_monetario_de_una_victima_no_mortal.shtml, p. 95, siendo la fecha de último acceso el 28 de febrero de 2017.

²⁷ Véase MONCLÚS, J./ARAGÓN, A./APARICIO, F./GÓMEZ, A.: “El valor de la seguridad (...)”, op.cit., pp. 1-23.

España, donde los accidentes de mayor gravedad han disminuido, aumentando los accidentes con heridos leves o con daños exclusivamente materiales.

Otro estudio²⁸ sobre seguridad en el transporte en España realizado por el RACE el año anterior, en 2003, determinaba el coste hospitalario (incluyendo el traslado a un centro médico y su tratamiento) de los heridos por accidente de tráfico (incluidos los que finalmente fallecían) en 162.000.000 euros y los costes en rehabilitación no médica (como adaptación de vivienda y transporte especial) de estos heridos que quedaban con discapacidades permanentes los fijaban en 205.000.000 euros. En cuanto a la pérdida del valor de producción de las personas que fallecen en accidentes de tráfico, el RACE lo estima en 2.195.000.000 de euros.

Según la OMS²⁹, el tratamiento sanitario de los heridos por accidentes de tráfico (en algunos países un 10% de las camas hospitalarias están ocupadas por víctimas de accidentes en carretera) y la pérdida de productividad que suponen, se cuantifica en el 1% del PIB de los países pobres y el 2% de los países ricos.

En este sentido, la *National Highway Traffic Safety Administration*³⁰ dependiente del Departamento de Transporte del Gobierno de los Estados Unidos estima los costes sanitarios anuales motivados por accidentes de tráfico en ese país en un 0,5% de su PIB. Cifra que incrementan hasta un 1,5% del PIB, si se tiene en cuenta la productividad perdida y hasta un 4,4% del PIB de Estados Unidos si además se valoran los costes materiales y de pérdida de calidad de vida que este fenómeno provoca.

²⁸ Véase MORAGAS MORAGAS, R. (Director)/et al.: “La formación del conductor (...)”, op. cit., pp. 17-19.

²⁹ MORAGAS MORAGAS, R. (Director)/et al.: “La formación del conductor (...)”, op. cit., p. 17.

³⁰ Información obtenida en <https://www.nhtsa.gov/research-data>, siendo la fecha de último acceso el 13 de enero de 2017. Véase también MORAGAS MORAGAS, R. (Director)/et al.: “La formación del conductor (...)”, op. cit., p. 20.

Volviendo a nuestro entorno más cercano, otros estudios³¹ también coinciden con los cálculos de la OMS y señalan que estos costes (sanitarios, materiales, administrativos, de productividad y calidad de vida) suponen el 2% del Producto Nacional Bruto de la Unión Europea y el 1,8% del PIB español.

Como vemos, la siniestralidad vial supone una gran carga para las economías nacionales, principalmente respecto de sus servicios de salud y por supuesto, para las familias de las víctimas, de ahí que también se aborde esta materia en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Vemos como, según los métodos empleados para el cálculo de los costes de la siniestralidad vial, los distintos estudios citados arrojan diferentes cifras. En cualquier caso, se trata de unos costes que ninguna sociedad debe permitirse, y que ponen en evidencia la necesidad de destinar un mayor esfuerzo financiero a la prevención de la siniestralidad vial. Y evidentemente el motivo no puede ser solo el importante ahorro para las economías nacionales de estos costes económicos provocados por la siniestralidad vial, sino también y principalmente, salvar vidas, porque una vida humana es irremplazable y detrás de estas cifras económicas, lo que subyace es el inmenso dolor y sufrimiento de cada una de las víctimas y sus familiares.

2.4.- EL DELINCUENTE VIAL

A diferencia de lo que ocurre con otras modalidades de delincuencia en nuestra sociedad, todavía queda un largo recorrido en la concienciación de la sociedad respecto la persecución de los delitos contra la Seguridad Vial.

Probablemente esto se debe a que la sociedad percibe, pese a sus graves consecuencias, este tipo de delincuencia como menor y en cierto modo justifica estas conductas porque toda persona que conduce suele en algún momento

³¹ MORAGAS MORAGAS, R. (Director)/et al.: “La formación del conductor (...)”, op. cit., p. 20.

infringir las normas de tráfico y además puede llegar a ser sujeto activo de estos delitos. En este sentido, DE VICENTE MARTÍNEZ³² señala que “la alta posibilidad de que estos delitos sean cometidos por personas plenamente integradas en la sociedad merma en ocasiones el rechazo social que acompaña a otros tipos delictivos”, por lo que, en nuestra opinión, se produce en mayor medida en estos delitos respecto de otras modalidades delictivas, una falta de conciencia por parte del delincuente vial y de su entorno de ser efectivamente un delincuente.

Por su parte, MUÑOZ CONDE³³ considera que la delincuencia del tráfico debe tratarse como delincuencia común, privándole del carácter de delincuencia menor o de caballeros que originariamente se le atribuyó.

Mi experiencia profesional y la presente investigación me han llevado, sin embargo, a intuir que muchos delincuentes viales son propensos a reincidir o cometer otro tipo de delitos y a sensu contrario, que el delincuente habitual tiene tendencia a cometer delitos contra la seguridad vial.

Hemos encontrado estudios que avalan esta opinión. En nuestro país, BERNABEU AYELA³⁴ ha establecido cierta relación entre la delincuencia de tráfico y la delincuencia clásica. Este autor, en primer lugar, distingue entre dos tipologías de delincuentes viales, los que denomina núcleo duro, cuyo modo de vida es la conducta delictiva, y los ocasionales, que cometen un delito de tráfico de forma aislada o esporádica. En una muestra de 397 delincuentes viales este estudio señala que 116 de ellos tenían antecedentes policiales por otros delitos

³² DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, 2ª ed., Bosch, Barcelona, 2008, p. 16.

³³ MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, 16ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007, p. 676.

³⁴ BERNABEU AYELA, F.J.: *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*, Tesis doctoral, 2013, accesible en <http://dspace.umh.es/bitstream/11000/1386/7/TD%20Bernabeu%20Ayela,%20Francisco%20Jos%C3%A9.pdf>, 2013, pp. 61, 89-90, 154 y 408-409, siendo la fecha de último acceso 28 de febrero de 2017.

(29,2%) y 281 de estos individuos no contaban con antecedentes policiales (70,8%), lo que refleja que dentro de los delincuentes viales un porcentaje considerable presenta antecedentes por otros delitos. Profundizando en estos datos, el estudio concluye que el número de delitos por tráfico cometidos, puede ser un buen indicador para predecir la comisión de otros delitos, ya que el 23,4% de los que habían cometido un solo delito de tráfico tenían antecedentes, mientras que si eran dos los delitos de tráfico el porcentaje de antecedentes subía al 64,3%. Asimismo, el estudio de este autor establece la edad media del delincuente vial en 32,9 años, siendo el grupo de edad predominante en este tipo de delincuencia en nuestro país el que se sitúa entre los 18 y los 33 años. Además el porcentaje de mujeres autoras de delitos contra la seguridad vial lo sitúa en el 9,8%³⁵, semejante pero algo mayor al porcentaje de participación de la mujer en la delincuencia general en España, que es de 9,5%. El porcentaje de extranjeros en la delincuencia de tráfico en los resultados de la muestra de este estudio es de un 26,4%, cercano pero algo inferior al de participación de extranjeros en la delincuencia general, que se sitúa en 33,7%.

SERRANO MAÍLLO/REALPE QUINTERO³⁶ también han encontrado indicios favorables de esta versatilidad, es decir, que la gran mayoría de delincuentes tiende a cometer hechos delictivos heterogéneos y que los delincuentes viales no son una excepción al respecto. Señalan que las violaciones de normas administrativas y otras normas sociales predicen la delincuencia vial y también relacionan la impulsividad con comportamientos de riesgo en la conducción de vehículos a motor, así como, que los delincuentes viales tienden a incurrir en

³⁵ Este porcentaje es coherente con la conclusión a la que llegó el RACC en el año 2004 que señalaba que en términos globales las mujeres tienen una menor exposición al riesgo de accidente, en este sentido véase https://www.fundacioabertis.org/rcs_est/estudioconductorjoven.pdf, siendo la fecha de último acceso el 16 de enero de 2017.

³⁶ SERRANO MAÍLLO A./REALPE QUINTERO, M.F.: “Un estudio empírico sobre la generalidad de la desviación y la oportunidad en la circulación de vehículos a motor en Calí, Colombia”, *Cuadernos de Política Criminal*, núm. 113, Época II, 2014, pp. 299, 301-302 y 329.

consumo de drogas y alcohol. En concreto, realizaron un trabajo de campo en la ciudad de Cali en Colombia en el año 2010 y llegaron a la conclusión de la versatilidad de los delincuentes viales, que tienden a cometer delitos generales, rechazando la hipótesis de la especialización del delincuente vial exclusivamente en este tipo de delincuencia.

VASSALLO/SMART/SANSON/HARRISON/HARRIS/COCKFIELD/MCINTYRE³⁷

también encontraron asociaciones entre conducir arriesgadamente y el abuso de sustancias como alcohol, tabaco o marihuana entre los conductores jóvenes australianos. En este estudio el 60% de los conductores que conducían arriesgadamente presentaba algún otro tipo de comportamiento problemático adicional. Estos autores llegaron a la conclusión de que el delincuente común tiene más probabilidad que la población general de verse implicado en un accidente de circulación, ya que aquellos a los que les falta autocontrol tienden a violar no una sino un conjunto de normas.

³⁷ VASSALLO S./SMART D./SANSON A./HARRISON W./HARRIS A./COCKFIELD S./MCINTYRE A.: "Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates", *Accident Analysis and Prevention*, núm. 39, 2007, pp. 444-458.

CAPÍTULO 3.- MARCO NORMATIVO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

3.1.- EN ESPAÑA

La naturaleza del Derecho de la circulación en nuestro país tiene un sistema sancionador compartido en dos órdenes distintos³⁸: el Derecho penal y el Derecho administrativo sancionador. De modo que encontramos en el Capítulo IV del Título XVII (dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva) de nuestro Código Penal bajo la rúbrica “De los delitos contra la seguridad vial”, los arts. 379 a 385 ter, delitos configurados como delitos de peligro que no exigen un resultado, pero cuando además de este peligro se produce un daño, muerte o lesiones, son de aplicación en concurso los artículos 142 del CP (homicidio imprudente), el art. 152 del CP (lesiones imprudentes). Asimismo encontramos en el Código Penal español otros delitos ligados a esta materia, como el delito de omisión de socorro del art. 195 del CP.

La inclusión de los delitos contra la seguridad vial en el Código Penal español se realizó por primera vez mediante la Ley de 8 de abril de 1967, ya que hasta entonces venían regulados en las Leyes Especiales que regulaban la circulación³⁹, en concreto, venían siendo regulados por la Ley de 9 de mayo de 1950, que excluía como instrumento típico al ciclomotor⁴⁰.

³⁸ Véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: Derecho Penal de la Circulación, op. cit., 2008, pp. 69-72.

³⁹ Sobre la evolución de la legislación española en materia de Seguridad Vial véase GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción bajo la influencia del bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª ed., Bosch, Barcelona, 2015, pp. 55-59; DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: Derecho Penal de la Circulación, op. cit., 2008, pp. 297-316 y HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “Evolución legislativa de los delitos contra la seguridad vial. Las leyes orgánicas 15/2007 y 5/2010 de reforma del Código Penal” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 5-11.

⁴⁰ Al respecto véase GÓMEZ PAVÓN, P.: “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, *Revista jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, núm. 25, 2012, pp. 120-122.

La reforma de 1989 aumentó las penas pecuniarias, introdujo la posibilidad de imponer en el delito de conducción bajo los efectos del alcohol una pena privativa de libertad de hasta 6 meses, creó un delito de conducción temeraria “con consciente desprecio por la vida de los demás”, extendió a las “sustancias psicotrópicas” la conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas y similares y excluyó la puesta en peligro de los bienes del ámbito de aplicación de la conducción temeraria. La LO 17/1994 equiparó el ciclomotor al vehículo de motor.

Tras la entrada en vigor del Código Penal actual aprobado por LO 10/1995, de 23 de noviembre, estos delitos han sido objeto de diversas reformas⁴¹.

Respecto de la LO 15/2003, de 25 de noviembre, que reformó nuestro Código Penal en distintos aspectos, MOLINA BLÁZQUEZ⁴² señala que en ésta “el legislador ha solucionado, por fin, la descoordinación que se daba entre el art. 47 –que recoge el contenido de la pena- y el art. 379, que, antes de la reforma, parecía considerar penas distintas la privación del derecho a conducir vehículos a motor y la privación del derecho a conducir ciclomotores”, dado que utilizaba en la redacción del art. 379 del CP la palabra “respectivamente” en relación con la pena de privación de estos derechos lo que daba lugar a equívocos, de modo que a través de esta reforma se dejó claro que la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores comprende la privación de ambos derechos. El fundamento de esta pena, tanto si se aplica como principal como si se aplica con carácter de accesoria, estriba en la “errónea utilización del derecho

⁴¹ Sobre este tema véase GÓMEZ PAVÓN, P.: “La reforma de los delitos (...)”, op.cit., 2012, pp. 125-148.

⁴² MOLINA BLÁZQUEZ, M.C.: “El sistema de penas en el Código Penal” en MOLINA BLÁZQUEZ, M.C (Coord.), *La aplicación de las consecuencias jurídicas del delito: estudio práctico*, Bosch, Barcelona, 2005, pp. 50-51.

a la conducción en función de peligros y daños ocasionados a la vida e integridad física de las personas”⁴³.

Además el art. 379 del vigente CP fue modificado sustancialmente por la LO 15/2007, de 30 de noviembre⁴⁴. Las principales modificaciones que introduce esta reforma⁴⁵ son las siguientes:

En primer lugar, cambia la rúbrica⁴⁶ del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II que pasa a denominarse “De los delitos contra la Seguridad Vial”, en consonancia con la nueva terminología que se utiliza en esta materia. En segundo lugar, modifica el artículo 379 que, con la nueva redacción, sanciona tres conductas: a) en su número primero, se introduce un nuevo tipo en el que se castiga la conducción a alta velocidad; b) en el inciso primero de su número segundo, se mantiene la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, en los mismos términos del texto anterior; c) en el inciso segundo de su número segundo, se

⁴³ Véase RÍOS MARTÍN J.C./ETXEBARRÍA ZARRABEITIA, X./SEGOVIA BERNABÉ, J.L./PASCUAL RODRÍGUEZ, E.: *Las penas y su aplicación contenido legal, doctrinal y jurisprudencial*, 5ª ed., Colex, Madrid, 2011, p. 80.

⁴⁴ De conformidad con el preámbulo de la ley, esta reforma contó con un amplio consenso de los grupos parlamentarios en torno a las propuestas formuladas ante la Comisión sobre Seguridad Vial, cuyo contenido básico persigue, de una parte, incrementar el control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración. A partir de esa estimación de fuente de peligro se regulan diferentes grados de conducta injusta, trazando un arco que va desde el peligro abstracto hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás, como ya venía haciendo el CP. Las penas y consecuencias se incrementan con esta reforma notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducir, y a ello se añade la no menos severa posibilidad de considerar instrumento del delito al vehículo de motor o ciclomotor, en orden a disponer su comiso. Sobre este amplio consenso de los grupos parlamentarios véase RODRÍGUEZ LEÓN, L.C.: *Seguridad Vial: Crónica de una reforma penal*, Instituto Andaluz de Administración Pública, Sevilla, 2008, pp. 62-77.

⁴⁵ Sobre la reforma de la LO 15/2007, de 30 de noviembre véase MOLINA GIMENO, F. J.: “Delitos contra la seguridad vial. Comentarios a la reforma del Código Penal operada por la LO 15/2007, de 30 de noviembre”, *Actualidad jurídica Aranzadi*, núm. 753, 2008, p. 10.

⁴⁶ Sobre este tema véase CANO CUENCA, D.: “Problemas aplicativos de los delitos contra la seguridad vial” en ORTS BERENGUER, E. (Coord.), *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 98-101 y DÍAZ SASTRE, C.: “Tratamiento jurídico-penal de las conductas atentatorias contra la seguridad vial”, *Actualidad jurídica Aranzadi*, núm. 792, 2010, pp.1-6.

añade un nuevo inciso que tipifica la conducción con altas tasas de alcohol en sangre.

Como vemos el nuevo texto introduce dos importantes cambios en la redacción de este precepto: En primer lugar, introduce un párrafo primero, en el que se crea un nuevo tipo de conducción a alta velocidad, estableciendo un límite fijo y objetivo, a partir del cual el exceso de velocidad constituye delito. En segundo lugar, mantiene en el párrafo segundo la figura de la conducción bajo la influencia del alcohol y otras sustancias; pero introduce un nuevo inciso en el que dispone: *“En todo caso será castigado, con las penas previstas en el precepto, el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro de sangre o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”*. Se establece así una tasa fija de alcoholemia que determina de forma automática la relevancia penal del comportamiento.

También debemos hacer mención a la reforma operada⁴⁷ en el art. 379 del CP por LO 5/2010 de 22 de junio, por la que se han modificado las penas a imponer por la comisión de este delito racionalizándolas. En efecto antes el tipo obligaba al juez a escoger alternativamente una pena de prisión o una de multa y otra de trabajos en beneficio de la comunidad (además de imponer en todo caso la privación del permiso de conducir). Dadas las dificultades en la ejecución de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad el legislador ha optado por convertir la pena en alternativa a las de prisión y multa. De este modo se concede un mayor grado de arbitrio al Juez a la hora de decidir sobre la imposición de cualquiera de las tres penas previstas, permitiendo reservar la pena de prisión, como la de mayor gravedad, para supuestos excepcionales. Asimismo, en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de

⁴⁷ Respecto de esta reforma véase HURTADO YELO, J. J: “Los delitos contra la seguridad vial. Análisis de la reforma del Código Penal por LO 5/2010, de 22 de junio”, *Aranzadi Doctrinal*, núm. 8, 2010, pp. 165-174.

los delitos contenidos en los arts. 379, 383, 384 y 385, se concede a los jueces la facultad excepcional de rebajarla en grado atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado.

Además, esta reforma equipara la pena de prisión prevista para los delitos recogidos en el art. 379 y el 384 (que castiga la conducción sin permiso de conducción en vigor), al entender que no existe razón de fondo que justifique la diferencia en la respuesta punitiva que se venía dando a ambas conductas. En la regulación anterior a esta reforma, las penas de prisión y trabajos en beneficio de la comunidad eran idénticas para ambos tipos penales, sin embargo, sorprendentemente, conducir sin carné llevaba aparejada una multa más severa que la aparejada para los tipos penales del art. 379 del CP, cuando, en nuestra opinión, conducir sin permiso de circulación vigente no puede estimarse más grave para la seguridad vial que conducir a velocidad excesiva o tras ingerir alcohol o drogas, como demuestran las estadísticas que mencionábamos en el capítulo segundo de la Parte I de este trabajo, que señalan a estas dos últimas entre las principales causas de muerte en carretera, por lo que aplaudimos esta equiparación en la pena de multa entre los mencionados delitos.

De otro lado, con carácter previo a la reforma operada por la LO 5/2010 de 22 de junio, la regulación de los delitos contra la seguridad vial solo daba la posibilidad de considerar al vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos como instrumento del delito para el caso del delito del art. 381 (relativo a la conducción con manifiesto desprecio para la vida de los demás), mientras que tras esta reforma se introduce un nuevo artículo, el 385 bis, en el que se establece que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los arts. 127 y 128.

Junto a la normativa penal, existe una amplia regulación administrativa⁴⁸ recogida fundamentalmente en la nueva Ley de Tráfico del año 2015 aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre; en el Real Decreto 320/1994 de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento Sancionador de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; en el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación⁴⁹ y en el Reglamento General de Conductores del año 2009, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

La nueva Ley de Tráfico es consecuencia de la habilitación que establecía la disposición final segunda de la Ley 6/2014, de 7 de abril (por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo) que autorizaba al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de su entrada en vigor un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél. Además se han introducido mejoras técnicas, como la revisión del vocabulario utilizado o el orden del articulado. En este sentido, se han dividido preceptos extensos en varios artículos, destacando la nueva forma en que se regulan las infracciones, que han pasado a ocupar un artículo independiente en función de su gravedad. También cabe destacar la nueva ordenación en artículos diferentes de una serie de cuestiones de especial

⁴⁸ El ordenamiento jurídico básico del tráfico y la circulación de vehículos a motor es muy numeroso, al respecto véase MARTÍNEZ NIETO, A.: "Derecho Administrativo Sancionador de Tráfico" en MARTÍNEZ NIETO, A. (Coord.), *Derecho de la Circulación. Nuevo régimen jurídico del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2014, pp. 98-100.

⁴⁹ Modificado recientemente por el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.

trascendencia para los ciudadanos como es la pérdida y recuperación de puntos, así como la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir, ya sea por desaparición de los requisitos para su otorgamiento o por pérdida del crédito de puntos, con la consiguiente obtención de nueva autorización. Hasta que se produjo esta reforma, estas materias se regulaban de una manera un tanto confusa, en preceptos demasiado largos o incluso parcialmente en anexos que dificultaban su comprensión, al carecer de la necesaria coherencia al regular una materia. En consonancia, se ha procedido a ajustar la numeración de los artículos y, por lo tanto, las remisiones y concordancias entre ellos.

Asimismo, se ha adaptado su contenido a la reciente modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, que convierte al BOE en un Tablón Edictal Único, pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

Por último, se ha incluido la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, que se había recogido inicialmente en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre (de la que hablaremos en su momento), a cuya derogación se procede por entender que, por su contenido, debía integrarse en este texto refundido.

En definitiva, estos cambios pretenden colmar lagunas, eliminar discordancias y antinomias detectadas en la regulación precedente, con el objetivo de lograr así que el texto refundido resulte coherente y sistemático, además de introducir normas adicionales y complementarias necesarias para precisar su sentido.

El Derecho sancionador de tráfico, al que venimos haciendo referencia, no es un sector normativo autosuficiente⁵⁰, ya que, a la ingente normativa administrativa sancionadora de tráfico, le es aplicable las disposiciones generales sobre procedimiento administrativo común, ejecución de sanciones en vía administrativa de apremio, régimen local, normas de distribución de competencias, disposiciones autonómicas, legislación del transporte por carretera y ordenanzas locales reguladoras del tráfico, entre otras.

Este sistema sancionador compartido, como nos recuerda DE VICENTE MARTÍNEZ⁵¹, no es exclusivo del Derecho español, ya que en el sistema italiano coexisten normas de naturaleza administrativa recogidas en el *Codice della Strada* (Código de la Circulación) y en el *Codice Penale* (Código Penal) y lo mismo sucede en el Derecho alemán, como veremos más adelante.

Además a esta regulación hay que añadir las normas civiles relativas a la responsabilidad civil reguladas en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro de la Circulación de Vehículos a Motor y el nuevo Baremo de Indemnizaciones del año 2015⁵² aprobado por la Ley 35/2015⁵³, de 22 de septiembre, que sustituye el Anexo del mencionado Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el Anexo que figura en esta Ley. La reforma del Baremo responde según el Preámbulo de esta Ley 35/2015,

⁵⁰ Al respecto véase MARTÍNEZ NIETO, A.: "Derecho Administrativo (...)" en MARTÍNEZ NIETO, A. (Coord.), *Derecho de la Circulación (...)*, op.cit., 2014, p. 100.

⁵¹ Véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op. cit., 2008, p. 73.

⁵² Que entró en vigor el 1 de enero de 2016.

⁵³ La Disposición Adicional primera de esta Ley prevé la creación, en el plazo máximo de un año, a partir su aprobación, de una Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración con el objeto de analizar principalmente su puesta en marcha, sus repercusiones jurídicas y económicas. En la composición de la Comisión participarán las asociaciones de víctimas y las entidades aseguradoras, con igual número de miembros entre ellas. Además de las consultas y sugerencias que evacue desde su creación, dicha Comisión deberá emitir en el plazo máximo de tres años, contados a partir de la entrada en vigor de la Ley, un informe razonado que incluya sugerencias para la mejora del sistema.

de 22 de septiembre, a la búsqueda de un justo resarcimiento de los perjuicios sufridos por las víctimas y sus familias como consecuencia de un siniestro de tráfico, a través de una interpretación uniforme de las reglas del sistema, que dote de certidumbre al perjudicado y a las entidades aseguradoras respecto de la viabilidad de sus respectivas pretensiones, garantizando una respuesta igualitaria ante situaciones idénticas, y que contribuya decisivamente a la rápida solución extrajudicial de los conflictos y, en suma, al equilibrio de recursos y a la dinamización de la actividad económica. Así, el nuevo Baremo se inspira en el principio básico de la indemnización del daño corporal; su finalidad es la de lograr la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente. Para ello, también se identifican nuevos perjudicados y nuevos conceptos resarcitorios que no están recogidos en el Baremo vigente hasta ahora. Se sistematizan y dotan de sustantividad propia las indemnizaciones por daño patrimonial (daño emergente y lucro cesante) que hasta ahora se tenían en cuenta de un modo insuficiente. Y se aumentan, el conjunto de indemnizaciones, destacando en particular las que corresponden a los casos de fallecimiento y, en especial, la de los hijos de víctimas fallecidas y de grandes lesionados.

Siguiendo el Preámbulo de esta Ley uno de los aspectos más importantes de la reforma es el tratamiento de los daños patrimoniales, como tercer eje del sistema totalmente separado de los daños extrapatrimoniales, regulando con detalle las partidas resarcitorias en concepto de gastos y racionalizando el método de cálculo del lucro cesante.

Además, en los supuestos de secuelas se establece que son resarcibles los gastos previsibles de asistencia sanitaria futura, que se abonan directamente a los servicios públicos de salud. Se resarcen directamente al perjudicado los de prótesis y órtesis, que ahora también incluyen los gastos correspondientes a las

reposiciones necesarias; los de rehabilitación domiciliaria y ambulatoria; los relacionados con la pérdida de autonomía personal, tales como los necesarios para ayudas técnicas o productos de apoyo, para la adecuación de vivienda o para resarcir el llamado “perjuicio patrimonial por incremento de costes de movilidad”, que incluye el actual gasto de adecuación del vehículo, pero que va más allá. También se resarcen al perjudicado los gastos de ayuda de tercera persona, que se miden en función del número de horas de asistencia necesaria y que son objeto de una detallada regulación.

En relación con las lesiones temporales, se distingue entre “gastos de asistencia sanitaria” y otros “gastos diversos resarcibles”, que se refieren a todos aquellos gastos necesarios y razonables que genere la lesión en el desarrollo de las actividades esenciales de la vida ordinaria del lesionado y entre los que se destacan, a título de ejemplo, el incremento de los costes de movilidad del lesionado, los desplazamientos de familiares para atenderle cuando su condición médica o situación personal lo requiera y, en general, los gastos necesarios para que queden atendidos el lesionado o los familiares menores o especialmente vulnerables de los que se ocupaba.

Respecto al lucro cesante, se supera el sistema actual del factor de corrección por perjuicios económicos, que compensa sistemáticamente unos pretendidos perjuicios económicos, se hayan producido o no y, en caso de que se hayan producido, utiliza el criterio de aplicar un cierto porcentaje sobre el perjuicio personal básico. La reforma establece un modelo actuarial que parte de dos factores, el multiplicando y el multiplicador, cuyo producto determinará la indemnización correspondiente.

El multiplicando está constituido por los ingresos netos de la víctima fallecida. En defecto de ingresos, se valora el trabajo no remunerado de la dedicación (exclusiva, y en ocasiones incluso parcial) a las tareas del hogar y la pérdida de la capacidad de trabajo de aquellas personas, como menores o

estudiantes, que todavía no han accedido al mercado laboral; en estos casos, se establecen reglas para determinar qué multiplicando correspondería y poder resarcir así el valor de las pérdidas correspondientes.

El multiplicador es un coeficiente que se obtiene para cada perjudicado y que resulta de combinar diversos factores, como la duración del perjuicio, el riesgo de fallecimiento del perjudicado, la tasa de interés de descuento o la deducción de las pensiones públicas.

En el ámbito de los perjuicios extrapatrimoniales, una de las mayores novedades se encuentra en la reestructuración del perjuicio personal básico en las indemnizaciones por causa de muerte y de su relación con los perjuicios particulares, que ahora se amplían. Así, a diferencia del sistema que venía aplicándose, que configuraba a los perjudicados en grupos excluyentes, la reforma configura los perjudicados en cinco categorías autónomas y considera que sufren siempre un perjuicio resarcible y de la misma cuantía con independencia de que concurran o no con otras categorías de perjudicados. Este sistema uniforme, en el que cada perjudicado obtiene de modo autónomo la indemnización correspondiente a su categoría, se particulariza mediante el reconocimiento de un conjunto de “perjuicios particulares”, en especial los de “perjudicado único” o de “víctima única”, que se refieren a la situación personal del perjudicado o a la especial repercusión que en él tiene la situación de la víctima. Profundizaremos en estos temas en el epígrafe correspondiente al estudio de la Ley 35/2015, de la que acabamos de hacer un esbozo.

3.2.- EN NUESTRO ENTORNO JURÍDICO

En este epígrafe pretendemos analizar algunos modelos de prevención de los accidentes de tráfico en el marco de la Unión Europea y estudiar cómo está regulada actualmente la protección penal de la seguridad vial en algunos países de nuestro entorno, fundamentalmente Alemania, Francia, Italia y Reino Unido, así como analizar hacia dónde se encamina la futura regulación de la

protección de la seguridad vial, todo ello sin perjuicio de referirnos al derecho comparado en la materia a lo largo de la totalidad de este trabajo de investigación, cuando sea necesario.

Según el *European Transport Safety Council*⁵⁴, de los 27⁵⁵ países miembros de la Unión Europea 21 de ellos han adoptado el sistema conocido como carné por puntos, entre ellos España⁵⁶ y los modelos que pretendemos analizar a lo largo de este trabajo, Alemania, Francia, Italia y Reino Unido. Desde el 1 de junio de 2016 ha entrado en vigor en Portugal la *Carta de Condução por Ponto*⁵⁷. Portugal se convierte así en el Estado miembro de la UE⁵⁸ que más recientemente ha adoptado el Sistema de Penalización por Puntos (*Penalty Points System*, PPS), que entró en vigor en España con el nombre de carné por puntos el 1 de julio de 2006, como consecuencia de que el gobierno español estableció la Seguridad Vial como prioridad política⁵⁹ en el año 2004 a través de las Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005 y el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008⁶⁰.

⁵⁴ Datos obtenidos en <http://www.etsc.eu/documents/Speed%20Fact%20Sheet%202.pdf>, fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

⁵⁵ No se ha tenido en cuenta a Croacia que entró a formar parte como miembro núm. 28 de la UE en el año 2013.

⁵⁶ El carné por puntos fue establecido en nuestro país por Ley 17/2005, de 19 de julio, publicada en el BOE 20 julio 2005.

⁵⁷ Información obtenida a través del European Transport Safety Council en <http://etsc.eu/portugals-penalty-points-system-launches-1-june/>, siendo la fecha del último acceso el 31 de julio de 2016.

⁵⁸ En el año 2007 eran 20 de 27 los Estados miembros de la UE que optaban por el Sistema de Penalización por Puntos.

⁵⁹ Véase NOVOA, A.M./PÉREZ, K./SANTAMARIÑA-RUBIO, E./BORELL, C.: "Effect on road traffic injuries of criminalizing road traffic offences: A Time-Series Study", *Bull World Health Organ*, núm. Jun-2011; recurso electrónico disponible en <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3099552/>, pp. 422-431, siendo la fecha de último acceso el 28 de febrero de 2017.

⁶⁰ Disponibles en http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategico-seguridad-vial-2005-2008/doc/estrategico_2005_2008_004.pdf, siendo la fecha de último acceso el 31 de julio de 2016.

Existen estudios⁶¹ que claramente relacionan el Sistema PPS con notables reducciones en el número de muertes y lesionados graves en carreteras europeas. En concreto, la introducción del carné por puntos en España redujo entre un 5% y un 14,5% el número de personas que sufrieron accidentes de tráfico y el número de lesionados en estos accidentes. En Italia estos mismos estudios señalan que se redujo en un 19% el número de lesionados y se redujo un 18% el número de fallecidos en carretera tras la implantación del Sistema PPS. Mientras que en Irlanda la reducción de lesionados y fallecidos aún es mayor, reduciéndose entre un 36% y 44% en este país el número de ingresos hospitalarios por accidentes de tráfico y se redujo hasta un 48% el número de lesionados medulares por causas de tráfico tras un año de la implantación de este sistema.

Nos mostramos conformes con la recomendación del *European Transport Safety Council* de que se debería considerar la regulación coordinada del sistema del carné por puntos en el seno de una Unión Europea más integrada, de hecho, el 5% del tráfico rodado en la Unión está representado por miembros no residentes, mientras que estos conductores no residentes son responsables del 15% de las infracciones relativas al exceso de velocidad, probablemente por la dificultad que existía hasta ahora de castigar a estos conductores no residentes fuera de su país de residencia. Sin embargo, existen ejemplos de sistemas de carné por puntos aplicados a no residentes como es el caso de Luxemburgo, que dota de un carné de conducir virtual a los conductores no residentes, impidiéndoles conducir en su territorio cuando pierden la totalidad de los 12 puntos asignados. Esta experiencia nos demuestra que es posible una sanción

⁶¹ Véase NOVOA, A.M./PÉREZ, K./SANTAMARIÑA-RUBIO, E./MARI-DELL'OLMO, M./FERRANDO, J./PEIRÓ, R./TOBIAS, A./ZORI, P./BORELL, C.: "Impact of the Penalty Points System on Road Traffic Injuries in Spain: A Time-Series Study", *American Journal of Public Health*, núm. Nov-2010, recurso electrónico disponible en <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2951942/>, pp. 2220-2227, siendo la fecha de último acceso el 28 de febrero de 2017.

coordinada entre los países de la Unión frente a las infracciones de tráfico. Luxemburgo, además, ha endurecido desde el 1 de junio de 2015 su sistema de carné por puntos⁶².

Ya el 29 de julio de 1991 se adoptó por parte del Consejo de la Unión Europea la Directiva 1991/439/CEE que establece que no deben expedirse o renovarse los permisos de conducir a quienes sean consumidores de sustancias psicotrópicas.

La Comisión Europea ha puesto en marcha diversas iniciativas para mejorar la coordinación de la legislación de los Estados miembros en esta materia, entre ellas destacan su Recomendación 2004/345/CE, de 6 de abril de 2004 sobre la aplicación de normas de seguridad vial y su Recomendación 2001/115/CE, de 17 de enero en la que aboga por una tasa máxima de alcoholemia más uniforme en toda la Unión Europea.

Por su parte el Parlamento Europeo en su Resolución de 29 de septiembre 2005 hace especial hincapié en la importancia de respetar los límites de velocidad y de alcohol en la sangre así como de ingesta de medicamentos y drogas, y las normas sobre la utilización de los cinturones de seguridad y los cascos, observando que estas últimas normativas entran en principio dentro de los ámbitos de competencia de los Estados miembros pero que urge coordinarlas y divulgar las mejores prácticas al respecto, acogiendo muy favorablemente la Recomendación de la Comisión, de 17 de enero de 2001, sobre la tasa máxima de alcoholemia permitida para los conductores de vehículos de motor e insta a los Estados miembros a aplicar con prontitud la Recomendación de la Comisión de 6 de abril de 2004 sobre la aplicación de las normas de seguridad vial e insta igualmente a la Comisión a que, proponga las necesarias medidas legislativas con carácter obligatorio en los ámbitos de los

⁶² Información obtenida en <http://etsc.eu/luxembourg-toughens-up-penalty-point-system/>, siendo la fecha de último acceso el 1 de agosto de 2016.

límites de alcohol (siguiendo la recomendación del Parlamento Europeo: 0,5 mg/ml en adultos y 0,2 mg/ml en conductores noveles) y el uso de los cinturones de seguridad.

Estas propuestas en ocasiones llegan a dar sus frutos. Ejemplo de ello, es la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial adoptada el 19 de marzo de 2008⁶³ que pretendía facilitar la persecución transfronteriza de las infracciones de circulación y que ha dado lugar a la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, que ha sido transpuesta en nuestro país en el Capítulo V del Título V del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Este Capítulo V del Título V establece un procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Unión Europea distinto de aquél en el que se cometió la infracción. Las infracciones de tráfico que dan lugar a este intercambio de información son: el exceso de velocidad, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de *stop*, la circulación por un carril prohibido, la circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

⁶³ Se puede consultar en <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008PC0151:ES:NOT>, fecha de último acceso 25 de junio de 2013.

Evidentemente, todas estas conductas están castigadas en el conjunto de los países de la Unión Europea a los que se dirige la directiva y habilitan a estos a intercambiar la información necesaria para que el Estado miembro donde se ha cometido la infracción pueda hacer efectiva la sanción prevista en su ordenamiento jurídico. En los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del intercambio de información previsto en esta normativa, los documentos que se notifiquen al presunto infractor se enviarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del Estado de matriculación. En definitiva, las infracciones y sanciones administrativas y penales se conciben, en el seno de la Unión Europea, como una común estrategia sancionadora. En este sentido el art. 8 de la Directiva 2015/413 del Parlamento y del Consejo, ya reseñada, obliga a la Comisión a publicar en la página web y difundir el conocimiento de las normas de tráfico de los países de la UE y a éstos a hacerlo respecto de los conductores que circulen por su territorio. En el art. 11 de esta misma norma se alude a las posibilidades que la norma ofrece para una futura armonización europea de las infracciones de tráfico.

Además, la Comisión Europea ha adoptado un programa denominado *European Road Safety Action Programme*⁶⁴ que pretende reducir a la mitad el número de víctimas en carretera en este territorio entre el año 2011 y el año 2020, centrándose en un conjunto de iniciativas a nivel comunitario y nacional relativas a mejorar la seguridad de los vehículos, la seguridad de las carreteras y el comportamiento de los conductores.

Sin una adecuada seguridad en las vías públicas difícilmente puede haber un tráfico fluido y útil para la economía, el ocio y la comunicación

⁶⁴ Se puede consultar el mismo en http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/union_europea/Programa_de_Accion_Europeo_de_Seguridad_Vial_2011-2020.pdf, fecha de último acceso 25 de junio de 2013.

personal. Esta es la progresiva orientación de los textos normativos europeos, entre los más recientes el Reglamento UE 1315/2013, de 11 de diciembre, modificado por el Reglamento Delegado de la Comisión 473/2014, de 17 de enero. En ellos junto al medio ambiente, la fluidez del tráfico, la movilidad sostenible y eficiencia citados en la introducción, destaca como principal valor protegido la seguridad (art. 18.b y 19.a), aludiendo el art. 34 a la “seguridad física”.

En España la Fiscalía General de Estado⁶⁵, en concreto la Fiscalía especializada en Seguridad Vial, mantiene un proyecto sobre delincuencia transfronteriza para la construcción de un espacio europeo de seguridad vial, ya que, en su propia Memoria del año 2012, concluye que no se puede construir un espacio europeo de transporte eficaz sin un espacio europeo de seguridad vial con una mínima armonización de las normas sobre infracciones y sanciones de los países de la Unión Europea, siendo la Directiva 2011/82/UE un nuevo paso en este sentido, cuyo objetivo es la aplicación de sanciones cuando se cometan con un vehículo matriculado en otro Estado miembro, distinto de aquel en que se cometió la infracción. Sin olvidar que el art. 794.2 de la LECrim. permite ya intervenir en la ejecutoria el permiso de conducción extranjero del imputado no residente por un delito contra la seguridad vial para que no pueda conducir en territorio nacional, si bien en cuanto a su capacidad de conducir en otro lugar deberán ser las autoridades de ese otro país las que tomen las oportunas decisiones.

En el derecho alemán los delitos relacionados con la seguridad vial vienen regulados mayoritariamente en su *Strafgesetzbuch* (Código Penal), en la vigésimo octava sección de la Parte especial dedicada a los *Gemeingefährliche*

⁶⁵ Información extraída de la Memoria de la Fiscalía especializada en Seguridad Vial perteneciente a la Fiscalía General del Estado del año 2012, accesible a través de <http://www.fiscal.es>, fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

Straftaten (delitos comunes peligrosos), como vemos no dedica un Título, Capítulo o Sección específicamente dedicado a la regulación de los delitos contra la seguridad vial como sí ocurre en España.

Las infracciones de tráfico de menor entidad se regulan en el derecho alemán en el *Bussgeldkatalog*, que recoge las sanciones cuando se quebranta el *Strassenverkehrsordnung* (Reglamento de circulación), en los casos en que no hay heridos ni daños materiales o estos últimos son de escasa entidad. También se recogen infracciones relativas a la seguridad vial y sus correspondientes sanciones en distintas Leyes especiales.

Además, en la legislación alemana la privación del derecho a conducir no está prevista como pena principal, sino como pena accesoria y medida de seguridad⁶⁶. La privación lleva aparejada la prohibición de obtenerlo y es extensiva a toda clase de vehículos, pudiendo acordarse la retirada del permiso de conducir por el juez y también por las autoridades administrativas⁶⁷.

Respecto de la legislación francesa hay que señalar que ya la primera ley especial sobre seguridad vial francesa data de 1899.

Actualmente la legislación penal francesa sobre seguridad vial se encuentra en el *Code Penal* (Código Penal) y en el *Code de la Route* (Código de la Circulación), que incorpora ciertos aspectos del primero, regula aspectos relativos a la circulación de vehículos a motor y castiga otras conductas en el ámbito penal.

El *Code Penal* francés tampoco dedica un Título, Capítulo o Sección específicamente dedicado a la regulación de los delitos contra la seguridad vial como ocurre en España. En concreto regula en el art. 221-6-1 (ubicado en la

⁶⁶ Véase CARDENAL MONTRAVETA, S.: "La protección penal de la Seguridad Vial en el derecho comparado", en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, p. 25.

⁶⁷ Véase GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2015, p. 221.

Sección segunda, del Capítulo primero, del Título II, del Libro II del Código Penal francés dedicada a los atentados imprudentes contra la vida, *Des atteintes involontaires à la vie*) el homicidio imprudente utilizando un vehículo a motor y castiga esta conducta con pena de prisión de cinco años y 75.000 euros de multa. Las penas se elevan a siete años de prisión y multa de 100.000 euros si se da alguna de las siguientes circunstancias: incumplir la obligación de asistencia sanitaria; encontrarse en estado de embriaguez manifiesta o bajo la influencia del alcohol con niveles de concentración de alcohol en la sangre o en aire expirado por encima de la cuantía establecida por la regulación de tráfico, o si se negó el conductor a cumplir con los procedimientos a fin de establecer la presencia de alcohol en el organismo; por haber consumido el conductor sustancias clasificadas como estupefacientes, o si se negó a realizar las pruebas para la determinación del uso de drogas; cuando el conductor no tiene permiso de conducir requerido por ley o reglamento o este fue cancelado, anulado, suspendido o retenido; cuando el conductor ha excedido en 50 kilómetros/hora la velocidad máxima de ese tramo de vía y cuando el conductor, a sabiendas de que ha causado un accidente trató de eludir ser juzgado para no hacer frente a la responsabilidad civil o penal en que pudiera incurrir. La pena se eleva a diez años de prisión y una multa de 150.000 euros si se dan dos o más de las circunstancias que acabamos de mencionar.

Una de las principales características de la legislación francesa en este ámbito es el elevado número de infracciones penales, lo que tiene su justificación en la naturaleza penal y no meramente administrativa de las *contraventions* (infracciones que no se castigan con penas privativas de libertad)⁶⁸. Otro factor característico de la legislación penal francesa es la severidad con la que pueden llegar a castigarse algunos delitos con la seguridad

⁶⁸ Véase CARDENAL MONTRAVETA, S.: “La protección penal (...)” en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op. cit., 2008, p. 21.

en el tráfico, dejándose un amplio margen de discrecionalidad a los jueces para determinar las consecuencias jurídicas del delito.

Una novedad en el ámbito de la prevención de accidentes en las carreteras francesas es el Decreto núm. 2014-284 aprobado en Francia el 28 de febrero de 2012 por el que desde el 1 de julio de 2012 todos los conductores (franceses y extranjeros) que circulen por carreteras francesas deberán portar obligatoriamente en su vehículo un etilómetro homologado. Esta obligación se extiende a todo tipo de vehículos salvo ciclomotores de cilindrada inferior a 50cm³, sancionándose el incumplimiento de esta norma con multa de 11 a 33 euros⁶⁹.

La legislación italiana en materia de seguridad vial se encuentra regulada fundamentalmente en el *Codice Penale* (Código Penal italiano) que regula los delitos en esta materia y en el *Codice della Strada* (Código de la Circulación) que recoge infracciones administrativas y algunas infracciones y sanciones penales. Este último texto, sufrió una importante reforma, por ley de 29 de julio de 2010, con el objetivo de simplificar y coordinar esta normativa para optimizar las sanciones tanto penales como administrativas⁷⁰.

Tampoco la legislación italiana dedica un Título, Capítulo o Sección específica a la regulación de los delitos contra la seguridad vial. El art. 589 del *Codice Penale* castiga el homicidio imprudente estableciendo que si fuera cometido con violación de las normas de conducción en la carretera se prevé una pena de prisión de uno a cinco años.

⁶⁹ Información obtenida a través de la Dirección General de Tráfico en http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/union_europea/alcoholi-metro-francia.pdf, siendo la fecha de último acceso el 25 de junio de 2013.

⁷⁰ Véase PICIONNI, F.: *I Reati Stradali*, Gruppo24ore, Milán, 2011, pp. 16-17.

El derecho penal del Reino Unido⁷¹ está compuesto por leyes y por la *Common Law*, desarrollada a través de las decisiones de los Tribunales por lo que algunos delitos como el *manslaughter* (homicidio) no cuentan con una definición legal. También destaca en el derecho del Reino Unido el amplio margen de maniobra con que cuentan los jueces para la determinación de la pena. Además, atendiendo al órgano ante el que se juzgan los delitos contra la seguridad vial pueden distinguirse según se juzguen ante un jurado en la *Crown Court* o aquellas que se juzgan ante Magistrados.

Las infracciones penales en materia de seguridad vial en el Reino Unido se encuentran fundamentalmente recogidas en la *Road Traffic Act* de 1988 y las sanciones previstas para las mismas en la *Road Traffic Offenders Act* de 1988, habiendo sufrido ambas normas una importante reforma a través de la *Road Safety Act* de 2006.

Conforme a la *Road Traffic Act* en relación con la *Criminal Justice Act* de 2003 producir la muerte de una persona (*causing death by dangerous driving*) está castigado en sección 1 con penas de prisión de hasta 14 años y causar la muerte por una conducción relacionada con la influencia de bebidas alcohólicas y drogas (*Causing death by careless driving when under influence of drink or drugs*) también está castigado en sección 3^a con penas de prisión de hasta 14 años. Estas penas son un ejemplo de que la legislación del Reino Unido puede llegar a ser mucho más severa en esta materia que la del resto de los países cuya legislación venimos analizando, incluido el nuestro. La sección 2B y la sección 3ZB de la *Road Traffic Act* castigan respectivamente conductas similares a nuestro delito de conducción temeraria (arts. 380 y 381 del Código Penal) y nuestro delito de conducción sin permiso de conducir (art. 384 del Código Penal).

⁷¹ Sobre esta materia véase CARDENAL MONTRAVETA, S.: “La protección penal (...)” en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op. cit., 2008, pp. 25-27.

La jurisprudencia del Reino Unido, según los estudios de CARDENAL MONTRAVETA⁷², reserva la condena por homicidio imprudente causada con un vehículo a motor para casos muy graves.

Paradójicamente las tasas de alcoholemia establecidas en Reino Unido, concretamente en Escocia, Gales, Inglaterra e Irlanda del Norte, han sido tradicionalmente junto con Malta las más altas de la Unión Europea. Esta permisividad ha empezado a cambiar en los últimos años. A raíz de una consulta popular celebrada en Escocia en el año 2012 en la que el 74% de los votantes se mostró partidario de reducir las tasas de alcohol en carretera, estos límites se han visto notablemente reducidos en esta parte del Reino Unido. Así, mientras en Gales, Inglaterra e Irlanda del Norte se castiga únicamente a quién conduzca con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,80 miligramos por litro, en Escocia la aprobación por parte del Gobierno británico de la *Scotland Act* en el año 2012 habilitó a Parlamento escocés a establecer un límite de alcohol al volante independiente del fijado para el resto del Reino Unido, fijándose en diciembre de 2014 un castigo a quién conduzca en las carreteras escocesas con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,50 miligramos por litro. Esta tendencia parece que continúa en Reino Unido, ya que desde el 12 de enero de 2016 la Asamblea de Irlanda del Norte está tramitando una reforma similar, que también prevé limitar a 0,20 miligramos por litro la tasa de alcohol en aire espirado para los conductores noveles y los conductores profesionales⁷³.

Por su parte, la Fiscalía General del Estado ha impulsado junto a la DGT la suscripción de convenios con nuestros países fronterizos, Francia y Portugal para de este modo ayudar al objetivo de cooperación y armonización europea.

⁷² Véase CARDENAL MONTRAVETA, S.: “La protección penal (...)” en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op. cit., 2008 pp. 34-35, 39.

⁷³ Información obtenida en <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Case-Study-ScotlandFinal.pdf>, siendo la fecha de último acceso el 1 de agosto de 2016.

Es evidente que la tendencia en Europa en la última década es homogeneizar las diferentes regulaciones patrias en materia de Seguridad Vial dada la libre circulación de ciudadanos europeos por sus carreteras, si bien no podemos desconocer las dificultades que plantea la unificación de las legislaciones europeas, ya que como nos dice TAMARIT SUMALLA⁷⁴ una sistematización de los diversos sistemas no es tarea fácil al tener que distinguir no solo entre sistemas continentales y de *Common Law* si no también reconocer un tercer grupo representado por los países nórdicos. De hecho, este autor distingue entre cuatro grandes modelos político-jurídicos en Europa según sus afinidades jurídicas, geográficas, culturales y económicas: nórdico, anglosajón, continental central y meridional.

En este sentido, DE VICENTE MARTÍNEZ⁷⁵ nos recuerda que: “El Tratado de Maastricht ofreció por fin a la Comunidad los medios jurídicos necesarios para establecer el marco pertinente y adoptar medidas en el ámbito de la seguridad vial (...). Los Estados miembros se muestran muy reticentes a una actuación a escala comunitaria; cabe citar como ejemplo (...) la armonización de la tasa máxima de alcoholemia, que está sobre el tapete desde hace más de doce años.”

Fuera del ámbito europeo también existen iniciativas por parte de la Fiscalía General del Estado de nuestro país, en concreto citamos la participación de la Fiscalía española en el Foro Judicial Iberoamericano de Seguridad Vial (enmarcado en el contexto de la Década de Acción para la Seguridad Vial por resolución A/RES/64/255 de la ONU) que concluyó con una Declaración suscrita por todos los asistentes y firmada en Cartagena de Indias el 8 de julio de 2011, consagrando la necesidad de reconocer la política criminal como una herramienta eficaz para reducir las alarmantes cifras de siniestralidad vial.

⁷⁴ TAMARIT SUMALLA, J.M.: “Sistema de sanciones y política criminal. Un estudio de Derecho comparado europeo”, *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, núm. 09-06, 2007, pp.06:1-06:40.

⁷⁵ DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op. cit., 2008, p. 26.

PARTE II:

LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DEL CAPÍTULO IV, DEL TÍTULO XVII, DEL LIBRO II DEL CÓDIGO PENAL

CAPÍTULO 1.- ASPECTOS COMUNES A LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

La mayor parte de los delitos englobados en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal presentan en su descripción típica una serie de elementos comunes que pasamos a analizar a continuación⁷⁶,

1.1.- EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

1.1.1.- CONSIDERACIONES GENERALES, A MODO DE RECORDATORIO

El núcleo esencial del fundamento de la tipicidad se encuentra en el bien jurídico protegido⁷⁷. En consecuencia, ante el estudio de un tipo penal cualquiera debemos plantearnos por qué el legislador castiga esa conducta y no otras. La respuesta a esta pregunta es de gran utilidad para interpretar un determinado tipo penal.

Indagar sobre cuál es el bien jurídico protegido por una determinada regulación penal nos permite esclarecer el contenido material del injusto y la

⁷⁶ Al respecto véase GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción*, op. cit., 2015, pp. 17-35; DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, pp. 103-128; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.)/GARCÍA DEL BLANCO, V./MARTÍN LORENZO, M./SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: "Delitos contra la seguridad vial: cuestiones comunes" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ M. (Coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 32-40; ORTS BERENQUER, E./FERRANDIS CIPRIÁN, D.: "Elementos comunes de todos o de algunos de los delitos contra la seguridad vial" en ORTS BERENQUER, E. (Coord.), *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 229-244; PAREDES PORRO, M. A.: *Tratamiento policial de los delitos contra la seguridad vial*, Tecnos, Madrid, 2010, pp. 58-69.

⁷⁷ Véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 9ª ed., Tecnos, Madrid, 2015, pp. 268-273.

interpretación de mismo, de ahí que consideremos relevante entrar en el estudio del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial⁷⁸.

Antes de ello conviene, sin embargo, hacer un breve repaso a algunas cuestiones relacionadas con el concepto y clasificaciones relativas al bien jurídico protegido.

OBREGÓN GARCÍA/GÓMEZ LANZ⁷⁹ señalan que generalmente con el término “bien jurídico” se alude a “un objeto de la realidad que el Derecho tutela porque en él se concreta un valor jurídicamente protegido”. Siguiendo a estos autores, este valor será normalmente un derecho subjetivo, aunque no necesariamente, ya que el Derecho Penal también protege intereses que no pueden conceptuarse estrictamente como derechos de una persona concreta, como es el caso que nos ocupa, la seguridad vial. Asimismo, nos indican que no existe una lista cerrada de bienes jurídicos objeto de protección penal, ya que la protección de un bien jurídico puede depender de diversos motivos: históricos, geográficos, económicos o culturales, entre otros.

Los bienes jurídicos pueden ser materiales (la vida, el patrimonio, etc.) o inmateriales (el honor, la intimidad, etc.). Además, pueden ser individuales o supraindividuales cuando trascienden de esa naturaleza individual. También se puede distinguir entre bien jurídico mediato (que expresa la finalidad que persigue el legislador al tipificar una determinada conducta) y bien jurídico inmediato (que es aquel tutelado por una determinada norma penal). Otra clasificación en base al bien jurídico es la de delitos uniofensivos y pluriofensivos, según ataquen a uno o varios bienes jurídicos. En virtud de la duración de la ofensa al bien jurídico, se pueden dividir los delitos en

⁷⁸ Sobre este tema véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op. cit., 2008, pp. 317-327.

⁷⁹ OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, pp. 70-71.

permanentes o instantáneos⁸⁰, de modo que en los delitos permanentes el ataque al bien jurídico se mantiene en el tiempo a voluntad del sujeto activo, pudiendo ser a su vez de permanencia absoluta, si este requisito se incorpora expresamente al tipo o de permanencia relativa, si esta característica no se ha incorporado expresamente pero tácitamente se deduce del tipo. Los delitos instantáneos no permiten que la agresión al bien se prolongue a voluntad del autor, sino que cesa al terminar el ataque de que se trate, de modo que la consumación de la conducta típica determina el cese de la ofensa al bien jurídico⁸¹. OBREGÓN GARCÍA/GÓMEZ LANZ⁸² distinguen también los tipos penales de estado, en los que “el ataque al bien jurídico se prolonga en el tiempo tras la consumación de la conducta típica, pero el cese de tal ataque no depende del sujeto activo”.

El bien jurídico cumple diversas funciones⁸³. Por un lado, tiene una función legitimadora del Derecho Penal como medio de control social. A través del empleo de esta rama del derecho, se sancionan las conductas lesivas para los bienes valiosos para el grupo social, es decir, para los bienes jurídicos, y también se previenen las mismas.

Además cumple una función interpretativa de un determinado tipo penal, siendo útil incluso para delimitar los casos en los que una conducta aparentemente delictiva no lo es al prescindir la misma del ataque al bien jurídico protegido por el tipo penal⁸⁴. El estudio del bien jurídico también puede

⁸⁰ Esta clasificación es relevante, entre otros, a los efectos de determinar la participación en el delito o la legítima defensa.

⁸¹ Véase OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General: Elementos básicos de teoría del delito*, 2ª ed., Tecnos, Madrid, 2015, p. 93.

⁸² OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, p. 93.

⁸³ Sobre este tema véase OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, p. 71.

⁸⁴ Esta función interpretativa está estrechamente relacionada con la teoría de la adecuación social, la relevancia jurídica y la de la imputación objetiva. Sobre este tema véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, pp. 285-290.

servir al órgano jurisdiccional enjuiciador como criterio para, dentro del margen que la ley señala al juez, determinar la pena concreta a imponer, según la conducta desplegada por el acusado haya supuesto una mayor o menor lesión o puesta en peligro del bien jurídico protegido por el tipo penal enjuiciado (función de medición de la pena).

Asimismo, desempeña una función clasificatoria, al agrupar los delitos de la parte especial del derecho penal conforme al bien jurídico que protegen, de manera que se les puedan aplicar determinadas reglas hermenéuticas o disposiciones comunes. De hecho, el Libro II del CP agrupa los distintos delitos en Títulos, Capítulos y Secciones atendiendo fundamentalmente al bien jurídico tutelado.

Del mismo modo, los delitos se pueden clasificar por su relación con el bien jurídico que protegen⁸⁵. Así, podemos hablar de delitos de lesión (cuando la conducta típica implica la destrucción o desaparición del bien jurídico protegido) y de delitos de peligro (se dan cuando la conducta típica crea una situación en la que es probable que se produzca un resultado lesivo). Los delitos de peligro, como veremos más adelante con más detenimiento al hablar del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial, a su vez se subdividen en delitos de peligro concreto (el tipo exige que se haya producido una situación peligrosa para el bien jurídico) y delitos de peligro abstracto (en los que se da una situación que estadísticamente se demuestra que se producen lesiones de bienes jurídicos, aunque el tipo penal concreto no exige la creación de un peligro). Desde la perspectiva de la valoración, el delito de peligro debe tener un menor reproche que el delito de lesión puesto que no se ha dado la destrucción del bien jurídico. También se puede hablar de tipos de peligro

⁸⁵ Véase OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, pp. 91-93.

hipotético o potencial, en los que la conducta debe tener idoneidad lesiva, es decir, una aptitud genérica para lesionar el bien jurídico.

Recientemente, MÁRQUEZ CISNEROS⁸⁶ nos advierte de una nueva propuesta, rechazada por la mayor parte de la doctrina, que pretende superar la concepción clásica del delito de peligro abstracto con dos nuevas categorías intermedias: el delito de peligro abstracto-concreto, “en la que el juez debe constatar el peligro en el caso específico (semejanza con los tipos de peligro concreto) pero, para ello, no ha de considerar todas las circunstancias que concurren en el evento enjuiciado, sino que debe abstraerse de estas (semejanza con los delitos de peligro abstracto)” y los delitos de peligro hipotético, “en los que el tipo no reclama, a diferencia de lo que sucede en los de peligro concreto, la producción de un peligro efectivo, sino una acción idónea para producir un peligro para el bien jurídico como elemento material integrante del tipo de delito (...) los delitos de peligro hipotético se caracterizarían por incluir en la descripción típica algún elemento que expresa, bien la peligrosidad de la conducta, bien la peligrosidad de los medios comisivos”.

Tradicionalmente, la doctrina no ha visto con buenos ojos la tipificación de los delitos de peligro porque pueden poner en riesgo la seguridad jurídica⁸⁷. Sin embargo, ante el desarrollo de la sociedad tecnológica y los nuevos riesgos a los que se enfrenta la civilización actual, los Códigos Penales de nuestro entorno y por supuesto el nuestro, han ido aumentando paulatinamente la regulación de muchos delitos de peligro.

⁸⁶ MÁRQUEZ CISNEROS, R.: *La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio sobre la legitimidad de los delitos de peligro abstracto*, Marcial Pons, Madrid, 2016, pp. 70-72.

⁸⁷ Sobre este tema véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, p. 273.

1.1.2.- LA SEGURIDAD VIAL COMO BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN EL CAPÍTULO IV, DEL TÍTULO XVII, DEL LIBRO II DEL CP Y POSICIONES DOCTRINALES AL RESPECTO

En primer lugar observamos como sistemáticamente los delitos contra la seguridad vial se encuentran regulados dentro del Título XVII del Código Penal dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva que engloba cuatro Capítulos dedicados respectivamente a los delitos de riesgo catastrófico, a los incendios, a la salud pública y por último a los delitos contra la seguridad vial que aquí nos interesan. A diferencia de lo que es habitual en el resto de Títulos de nuestro Código Penal, en el Título XVII, los distintos Capítulos del mismo no protegen un bien jurídico de naturaleza totalmente homogénea aunque todos ellos afectan a la seguridad colectiva, bien jurídico universal y colectivo que hace referencia a una necesidad de protección de la llamada sociedad de riesgo⁸⁸, que surge en las sociedades postindustriales desarrolladas donde el desarrollo tecnológico propicia la aparición de nuevos peligros para los ciudadanos.

Por tanto desde esta ubicación en el Título XVII, los delitos contra la seguridad vial protegen la seguridad colectiva que se ve implicada en la conducción para proteger a los ciudadanos del aumento del riesgo, ya de por sí consustancial a esta actividad tan frecuente en nuestra sociedad. Pero debemos profundizar más sobre el bien jurídico que se protege con estos delitos⁸⁹ y no podemos desconocer que existe un intenso debate en nuestra doctrina respecto

⁸⁸ En relación con este tema véase MENDOZA BUERGO, B.: *El derecho penal en la sociedad de riesgo*, Civitas, Madrid, 2001, pp. 24-34 y 68-70 y GARCÍA ALVERO, R.: "La nueva política criminal de la Seguridad Vial: reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y del Proyecto de Reforma del Código Penal", *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, núm. 09-11, 2007, p. 11:2.

⁸⁹ Sobre este tema véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op. cit., 2008, pp. 317-327.

cuál es el bien jurídico protegido en la regulación española de los delitos contra la seguridad vial⁹⁰.

Una corriente doctrinal y parte de la jurisprudencia⁹¹, sostiene que el objeto directo de protección es la seguridad del tráfico como bien jurídico colectivo y autónomo, que resulta lesionado por estas conductas, y no el interés particular de los participantes en el tráfico. En esta línea GÓMEZ PAVÓN⁹² considera que el bien jurídico protegido en los delitos de tráfico es la seguridad del mismo, como parcela de la seguridad general, de modo que se castigan acciones que pueden poner en peligro esta seguridad colectiva, desvinculada de los bienes particulares que puedan verse afectados, aunque matiza que esto no quiere decir que los bienes particulares sean totalmente indiferentes. Así llega a la conclusión de que una conducción que se realice bajo la influencia de drogas o alcohol no debe considerarse delictiva si se demuestra que no podía poner en peligro el bien jurídico de la seguridad en el tráfico. Por su parte, VARGAS CABRERA⁹³ considera que el delito del art. 379 de nuestro CP es un delito de peligro potencial o común, en el sentido de que regula una situación de riesgo proyectada no sobre personas individuales sino sobre una colectividad.

Una segunda posición más matizada, mantiene que, aunque la seguridad del tráfico es el bien jurídico colectivo que resulta directamente tutelado en

⁹⁰ Al respecto véase SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: "Los nuevos delitos contra la Seguridad Vial contenidos en la LO 15/2007, de 30 de noviembre", *Icade: Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, núm. 74, 2008, pp. 309-339.

⁹¹ La sentencia núm. 2/2003 de 16 enero dictada por el pleno del TC, cuya referencia en Aranzadi es: RTC/2003\2 establece en relación con el art. 379 del Código Penal que la seguridad en el tráfico "es el bien jurídico protegido por dicho delito" y añade que "el bien o interés jurídico protegido (...) la seguridad del tráfico como valor intermedio referencial; la vida e integridad física de todos, como bienes jurídicos referidos (...) el delito añade a dicho elemento común el riesgo para los bienes jurídicos vida e integridad física, inherente a la conducción realizada por una persona con sus facultades psico-físicas disminuidas, debido a la efectiva influencia del alcohol ingerido".

⁹² GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op. cit., 2015, pp. 84-92.

⁹³ VARGAS CABRERA, B.: "El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 del Código Penal", en VICENTE MARTÍNEZ, R. (directora), *Derecho penal y seguridad vial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2007, p.142.

estos tipos, no se protege como un fin en sí mismo, sino con carácter instrumental, es decir, como medio para la protección de otros bienes jurídicos individuales, como son la vida, la salud o el patrimonio. Apoya esta tesis entre otros RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ⁹⁴ que se manifiesta conforme con que la seguridad del tráfico es fundamental para la seguridad colectiva y al mismo tiempo es una forma mediata de proteger bienes jurídicos individuales. También en esta línea TAMARIT SUMALLA⁹⁵ considera que lo protegido en estos delitos no es “algo sustancialmente diverso de la vida, la salud o el patrimonio de personas concretas, respecto de las cuales la idea de seguridad en el tráfico tiene una función meramente instrumental”.

Un tercer grupo doctrinal entiende que lo directamente protegido son la vida, la salud y la integridad de las personas. En esta línea encontramos a REY HUIDOBRO⁹⁶, que considera que la seguridad vial es un término abstracto y etéreo y que no posee sustantividad propia para configurarse como bien jurídico protegido en este tipo de delitos.

Nos posicionamos junto con aquel sector de la doctrina que considera que el bien jurídico que se protege en la regulación española de los delitos contra la seguridad vial es la seguridad vial en si misma (como demuestra la propia rubrica del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II que se denomina “De los delitos contra la Seguridad Vial”), si bien, no podemos desconocer que son bienes mediatamente protegidos por el mismo la vida, la integridad física y el patrimonio.

⁹⁴ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, I.: “El bien jurídico protegido en el delito de conducción bajo el efecto de las drogas y el alcohol” en OLMEDO CARDENETE, M./ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, C. (Eds.), *Delitos e infracciones contra la seguridad vial*, Alea Blanca, Granada, 2010, p. 70.

⁹⁵ TAMARIT SUMALLA, J.M.: “De los delitos contra la seguridad vial” EN QUINTERO OLIVARES, G. (Director), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, 10ª ed., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016, p. 1527.

⁹⁶ REY HUIDOBRO, L. F.: “La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas”, *Aranzadi Doctrinal*, núm. 7, 2010, pp. 133-138.

Como consecuencia del bien jurídico que protegen, los delitos pueden clasificarse en delitos de lesión o delitos de peligro, como decíamos anteriormente. Los delitos de lesión requieren para su consumación el efectivo menoscabo del bien jurídico que protege el tipo penal de que se trate, mientras que los delitos de peligro se consuman con la creación de una situación de riesgo para el bien jurídico. Tanto la lesión como el riesgo para el bien jurídico protegido deben ser objeto de prueba en el acto del juicio. Además hay supuestos en los que el peligro a que se refiere el delito se refiere a bienes jurídicos colectivos e inmateriales como la seguridad vial lo que conlleva la posibilidad de dos clases de delitos de peligro⁹⁷: los delitos de peligro concreto y los delitos de peligro abstracto. Estos delitos son de aparición relativamente reciente en los Códigos penales consecuencia de la aparición de nuevas actividades sociales peligrosas aunque necesarias en la sociedad actual como es la actividad de conducir, por lo que el legislador se ha visto en la necesidad de adelantar la intervención penal a fase anteriores a la efectiva lesión para tratar de prevenir daños irreparables.

Los delitos de peligro concreto exigen que la acción se aproxime a una concreta lesión por lo que son delitos de resultado (de proximidad a la lesión) mientras que en los delitos de peligro abstracto basta con realizar la conducta típica cuya peligrosidad se presume inherente a la acción para que se dé el tipo penal sin necesidad de aproximarse a la lesión por lo que son delitos de mera actividad. Dentro de los delitos contra la seguridad vial, el tipo penal del art. 380 del vigente CP, que castiga al que conduzca con temeridad manifiesta y ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas es, para aquellos sectores de la doctrina que consideran que el bien jurídico protegido por este tipo penal es la vida o integridad física de las personas, un delito de peligro

⁹⁷ Véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, pp. 328-344.

concreto⁹⁸. Los tres tipos penales (conducción a velocidad excesiva, bajo los efectos del alcohol o drogas y la conducción superando unas determinadas tasas de alcohol) englobados en el nuevo art. 379 del CP, son para aquellos sectores de la doctrina que consideran que el bien jurídico protegido es la vida o integridad física de las personas, delitos de peligro abstracto⁹⁹. Los tribunales por su parte también mantienen que la naturaleza jurídica del art. 379 del CP es la de delito de peligro abstracto¹⁰⁰.

1.2.- CONDUCTA TÍPICA DE CONDUCIR

En primer lugar, analizaremos la conducta activa de conducir¹⁰¹, que se caracteriza por la puesta en marcha con desplazamiento del vehículo.

Esta conducta la encontramos en la descripción de los delitos englobados en los arts. 379, 380, 381, 382 y 384 del CP, incluso la encontramos también implícitamente en la redacción del art. 383, ya que si bien este precepto castiga la negativa a someterse a determinadas pruebas para comprobar las tasas de alcoholemia o drogas, solo podrá ser requerido para ello, quién previamente hubiera realizado la conducta de conducir, no así el copiloto, por ejemplo.

⁹⁸ OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, p. 92.

⁹⁹ OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, p. 92.

¹⁰⁰ Entre todas la Sentencia núm. 149/2005 de 20 junio de la Sección 1ª de la AP de Guipúzcoa, cuya referencia en Aranzadi es: JUR 2005\207509 señala: “El tipo diseñado en el artículo 379 del Código Penal cumple las dos funciones reseñadas mediante la introducción de un delito de peligro abstracto. Es decir, mediante la incriminación de una conducta generalmente peligrosa para los bienes jurídicos individuales. De esta forma la adecuación formal de la conducta enjuiciada a la descripción típica de todos los elementos relevantes para la peligrosidad de la acción constituye la realización del tipo en la medida que no es absolutamente improbable que se produzca la lesión de los bienes jurídicos individuales que se tratan de preservar (vida, integridad física)”.

¹⁰¹ Sobre la trascendencia del concepto de hecho de la circulación en materia de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor véase BADILLO ARIAS, J.A.: “Ámbito material de la ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor: los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación” en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J./ORRIOLS MARTÍNEZ, L.A. (Directores), *Ponencias XIV Congreso Nacional Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro: Sabadell, noviembre 2014*, Sepín, Las Rozas (Madrid), 2014, pp. 105-135.

Volviendo a la conducta de conducir ya definida, se plantea la duda de cuál ha de ser la naturaleza de este desplazamiento. La mayor parte de los tribunales consideran que basta un ligero desplazamiento del vehículo¹⁰² aunque hay casos que niegan la existencia de la conducción si el desplazamiento fue mínimo¹⁰³. Hay casos confusos como aquellos en que el vehículo se desplaza en punto muerto o se realizan maniobras de aparcamiento en el que no existe una postura definida ni por parte de la jurisprudencia ni de la doctrina¹⁰⁴. En relación con el supuesto de desplazamiento en punto muerto la doctrina se encuentra dividida, hay autores como GÓMEZ PAVÓN¹⁰⁵ que se inclinan por considerar que cuando un vehículo se desplaza por la inercia o por la fuerza de la gravedad podrá existir en su caso un delito imprudente de homicidio o lesiones si se ha producido un resultado lesivo y concurren los elementos necesarios para ello, pero en ningún caso, podrá aplicarse el tipo penal del art. 379 ya que el vehículo no se mueve por acción de su propio motor. Sin embargo, DE VICENTE MARTÍNEZ¹⁰⁶ considera que dejar deslizar un vehículo durante un trecho manejando la dirección del vehículo aunque el motor se encuentre apagado puede dar lugar a una conducta contra la seguridad vial. Según nuestra opinión en todos estos casos dudosos se debe analizar el caso concreto para castigar fundamentalmente aquellos supuestos en que se puso en peligro la seguridad vial con la conducta desplegada.

¹⁰²Entre todas destacamos la Sentencia de la Sección 1ª de la AP de Cádiz de fecha 9 marzo 2004, cuya referencia en Aranzadi es: JUR 2004\126714, que castiga la conducción bajo la influencia del alcohol en un supuesto en que el vehículo se desplazó dos metros.

¹⁰³ Esta es la conclusión a la que llega la Sección 2ª de la AP de León en su Sentencia núm. 19/2001 de 31 enero, cuya referencia en Aranzadi es: ARP/2001\217, absolviendo al acusado del delito contra la Seguridad Vial que se le imputaba, en base a que el mismo condujo unos pocos metros sin salir a espacios circulatorios y en aplicación del principio de intervención mínima que rige en el Derecho Penal.

¹⁰⁴ En relación con las maniobras de aparcamiento, la AP de Madrid suele mantener el criterio de exigir un desplazamiento espacial apreciable y así entre todas citamos la Sentencia núm. 241/2003 de 23 mayo de la Sección 2ª de la AP de Madrid, siendo su referencia en Aranzadi: JUR/2004\1946, en la que en virtud del principio de intervención mínima no se considera conducción el intento de aparcamiento por lo que se absuelve al acusado.

¹⁰⁵ Véase GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2015, pp. 17-19.

¹⁰⁶ DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit, 2008, p. 107.

Los delitos mencionados son de mera actividad y por ello tienen una consumación instantánea una vez se realiza la conducta descrita en el tipo, en los que resulta difícilmente aceptable la posibilidad de formas imperfectas de ejecución¹⁰⁷. Existirán tantos delitos contra la seguridad vial como conducciones prohibidas se realicen por el sujeto activo, salvo que estas puedan englobarse en una única acción por su proximidad temporal.

1.3.- SUJETO ACTIVO

Sujeto activo de estos delitos¹⁰⁸ será por tanto el conductor¹⁰⁹. El Anexo I de la nueva Ley de Tráfico¹¹⁰ define al conductor como la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

Tradicionalmente estos delitos se han considerado de propia mano¹¹¹, aunque podrían darse casos de autoría mediata como por ejemplo cuando el conductor fuera inimputable. Además son perfectamente posibles las diversas formas de participación (inducción, cooperación necesaria y complicidad) de conformidad con las reglas generales que rigen estas categorías¹¹².

¹⁰⁷ Conforme a la doctrina mayoritaria de las Audiencias Provinciales, entre todas véase la Sentencia núm. 241/2003 de 23 mayo, de la Sección 2ª de la AP de Madrid, cuya referencia en Aranzadi es: JUR/2004\1946, la cual señala: *“Lo único planteable en este supuesto sería la aplicación de la forma imperfecta de ejecución de delito intentado, sin embargo, entendemos, en concordancia con la doctrina mayoritaria de las Audiencias Provinciales, que al tratarse el delito tipificado en el artículo 379 del Código Penal de un delito de mera actividad, que tienen una consumación anticipada o instantánea, no cabe aplicar la forma imperfecta de ejecución”*.

¹⁰⁸ Con excepción del tipo penal del art. 385 del CP, en el que el sujeto activo puede serlo cualquiera, ya sea conductor o no.

¹⁰⁹ Sobre la figura del conductor véase LÓPEZ-MUÑIZ GOÑI, M.: *Accidentes de tráfico: problemática e investigación*, 4ª ed., Colex, Madrid, 2004, pp. 381-398.

¹¹⁰ Aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

¹¹¹ Al respecto véase GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: *“Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles”* en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 133-134.

¹¹² En relación a la participación en un delito de conducción temeraria resulta muy interesante la Sentencia núm. 504/2008, de 20 de junio, de la Sección 7ª de la AP de Barcelona, cuya referencia en Aranzadi es: JUR 2008\265463, la cual señala: *“Es obvio que el hecho de circular*

A efectos de responsabilidad civil también es interesante destacar la definición que el citado Anexo da del titular de vehículo como la persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente.

1.4.- SUJETO PASIVO

Partiendo de que en nuestra opinión, el bien jurídico protegido en los tipos penales regulados en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal, es la Seguridad Vial, consideramos sujeto pasivo de estos delitos a la sociedad, entendida como colectividad genéricamente considerada.

Si se parte de la tesis de que el bien jurídico que protegen estos delitos es fundamentalmente la vida e integridad de las personas, serán sujeto pasivo de estos delitos las personas individuales que se vean directamente afectadas por estas conductas. En este sentido, destacamos la nueva definición de peatón que da la Ley de Tráfico¹¹³ como la de la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2 de dicha Ley. También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

el acusado a más del doble de la velocidad permitida en la vía por la que circulaba, sin respetar la prohibición de adelantamiento ni de peligros en la vía, compitiendo con el otro vehículo entra de lleno en esta conducción manifiestamente temeraria y creó un peligro concreto para los demás usuarios, como los dos testigos. Pero es que además se produjo un resultado lesivo, a cuya causación contribuyó de forma esencial y necesaria, puesto que aunque él no colisionara contra ninguno porque a él no le tocaba adelantar en la alocada carrera que mantenía con el conductor fallecido, dos no compiten si uno no quiere; el resultado lesivo se produjo por la cooperación necesaria al mismo del conductor acusado con su conducta manifiestamente imprudente”.

¹¹³Aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

1.5.- VEHÍCULO A MOTOR O CICLOMOTOR

Asimismo, es elemento común a estos delitos el instrumento del delito, es decir, el vehículo a motor o ciclomotor¹¹⁴. La nueva Ley de Tráfico¹¹⁵, en su anexo I, establece definiciones actualizadas de estos elementos.

Así, señala que tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

¹¹⁴ Sobre este tema véase BADILLO ARIAS, J.A.: “Ámbito material (...)” en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J./ORRIOLS MARTÍNEZ, L.A. (Directores), *Ponencias XIV (...)*, op. cit., 2014, pp. 98-105.

¹¹⁵ Aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Además define un nuevo concepto: el vehículo para personas de movilidad reducida que será aquel vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.

El vehículo de motor es definido como vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

El automóvil se define como vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

Tienen la condición de motocicleta fundamentalmente los automóviles de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

Evidentemente a la luz de estas definiciones ni las bicicletas ni los vehículos arrastrados por animales serían por su naturaleza susceptibles de ser instrumento de estos delitos.

También en la legislación de la Unión Europea encontramos definiciones útiles al respecto. Así la Directiva del Consejo 1991/439/CEE, de 29 de julio define en su apartado 3 el término vehículo de moto como *“todo vehículo provisto de un motor de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, con excepción de los vehículos que se desplacen sobre raíles”*, el término motocicleta como *“todo vehículo de dos ruedas concebido para rodar a una velocidad máxima superior a*

50 kilómetros por hora o, si el vehículo está equipado con un motor térmico de propulsión, cuya cilindrada sea superior a 50 cm cúbicos”, señalando que el sidecar se asimilará a este tipo de vehículo y el término automóvil como “*aquellos vehículos de motor, distintos de las motocicletas, utilizados generalmente para transportar por carretera personas o cosas o para remolcar por carretera vehículos utilizados en el transporte de personas o cosas.*” Incluyendo en este término a los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre raíles. Sin embargo la Directiva no incluye dentro del término automóvil a los tractores agrícolas y forestales.

Vemos como es la legislación administrativa la que nos define los caracteres del instrumento del delito a través del cual se pueden llevar a cabo las conductas típicas de los delitos contra la seguridad vial, ya que nuestro Código Penal prescinde de dar una definición de que se entiende por vehículo a motor o ciclomotor pese a que muchos tipos penales hacen referencia a este término. Sin embargo, el legislador alemán ha optado por ofrecer un concepto jurídico-penal de vehículo a motor en el propio Código Penal alemán¹¹⁶ con la ventaja de no tener que acudir a normas extra penales para definir el concepto.

1.6.- CONCEPTO DE VÍA PÚBLICA A EFECTOS DE COMISIÓN DE ESTOS DELITOS

Por último, también es elemento común a los delitos englobados en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal el lugar de comisión del delito¹¹⁷. Según la doctrina mayoritaria el delito se comete en la vía pública, entendiendo por tal, las vías públicas o incluso privadas cuyo uso sea público sin perjuicio de que estén o no destinadas para la circulación, pudiendo

¹¹⁶ El §248.b.4 del *Strafgesetzbuch* define el vehículo a motor como aquellos que se mueven por medio de una fuerza motriz, aclarando a continuación que los vehículos de motor terrestre solo tendrán esta consideración si no están unidos a vías o raíles.

¹¹⁷ Sobre el lugar de comisión véase ÁLVARO LÓPEZ, M.C./PERDICES LÓPEZ, A.: *Delitos de tráfico: criterios y respuestas de los tribunales penales en seguridad vial*, Lex Nova, Valladolid, 2010, pp.43-55.

cometerse estos delitos en lugares en los que la circulación no está prevista o incluso está prohibida expresamente, como zonas peatonales, parques, playas etc. En esta línea GÓMEZ PAVÓN¹¹⁸ considera que solo puede atentarse contra la seguridad del tráfico en lugares destinados al tránsito de vehículos o personas, de modo que si la conducción típica se realiza en lugares no destinados al uso público dicha conducta quedaría impune salvo que se diese un resultado lesivo, en cuyo caso podría establecerse responsabilidad penal por otros delitos pero nunca por un delito contra la seguridad vial, lo que es coherente con el hecho que fuera de las vías públicas no se requiera permiso de conducir por lo que la pena de privación del mismo tampoco sería posible aplicarla en estos casos.

Los tribunales acuden también a la legislación administrativa para determinar el concepto de vía pública y así el Reglamento General de Circulación¹¹⁹ establece en su art. 1.1: *“Los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, los de este Reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”* y en su art. 1.2.c establece: *“En concreto, tales preceptos serán aplicables a las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que*

¹¹⁸ GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2015, pp. 29-31.

¹¹⁹ Aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas”.

En principio se excluyen como lugar del delito las vías de uso exclusivamente privado como garajes y patios, entre otros. En cualquier caso, como decíamos anteriormente respecto de la acción de conducir, los supuestos dudosos deben resolverse analizando, caso por caso en su contexto particular, si la seguridad vial pudo verse afectada por la conducta desplegada.

1.7.- EL COMISO

El antiguo núm. 3º del art. 381 que establecía el comiso del vehículo en los casos de la llamada conducción suicida, ha sido suprimido del Código Penal por LO 5/2010, recogándose, en el actual art. 385 bis, el comiso del vehículo a motor o ciclomotor para todos los delitos contra la seguridad vial. El art. 385 bis determina que el vehículo a motor o ciclomotor debe ser considerado instrumento del delito a los efectos señalado en el art. 127 y 128, es decir, a los efectos del comiso.

1.8.- LA REBAJA EN GRADO DEL ART. 385 TER DEL CÓDIGO PENAL

El art. 385 ter del CP establece que: *“En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.”*

Esta cláusula de atenuación facultativa de la pena fue introducida en nuestro Código Penal por la LO 5/2010, de 22 de junio y como nos recuerda OBREGÓN GARCÍA¹²⁰ su uso puede llegar a implicar la imposición de penas de menor gravedad que las previstas antes de la reforma operada por la LO

¹²⁰ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del Código Penal”, *Revista jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, núm. 25,2012, pp. 150-151.

15/2007, de 30 de noviembre, que incrementó las penas asociadas a los delitos contra la seguridad vial. Esta nueva fórmula penal, más flexible, ha sido, en general, bien acogida por los distintos operadores jurídicos por dar una respuesta más ajustada a cada caso concreto¹²¹.

El legislador dota en este art. 385 ter del CP de cierto margen de discrecionalidad al juez o tribunal, para los casos de condena por alguno de los delitos previstos en los arts. 379, 383, 384 y 385 del CP, si el juzgador en un caso concreto aprecia, y así lo razona en la sentencia, una menor entidad del riesgo causado, basándose también en las demás circunstancias que puedan darse en ese hecho en concreto, que aconsejen una rebaja en la pena de prisión. De todos modos, encontramos en la jurisprudencia menor ejemplos¹²² en que esta rebaja en grado del art. 385 ter del CP se aprecia no solo respecto de penas de prisión, sino también respecto a las penas de multa.

Entendemos que la rebaja de la pena prevista en el art. 385 ter del CP puede apreciarse de oficio por el Juez o Tribunal, sin necesidad de que sea alegada a instancia de parte.

¹²¹ REQUEJO CONDE, C.: *Delitos relativos al tráfico viario*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, p. 77.

¹²² Así la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Pontevedra en su sentencia núm. 9/2015, de 20 enero, cuya referencia en Aranzadi es JUR\2015\62640, señala, en relación a un delito contra la seguridad vial por conducir sin permiso: “(...) de modo subsidiario instó la aplicación del art. 385 ter CP, que otorga a los tribunales la facultad de rebajar la pena de prisión en un grado en función del menor riesgo causado y demás circunstancias del hecho, ya que su conducta se limitó a mover un vehículo mal aparcado, a unos pocos metros. Se estima el motivo en este extremo, ya que de la declaración de los agentes se desprende tanto que el vehículo estaba mal aparcado, como que lo encontraron estacionado en esa calle situada en paralelo, por lo que la vulneración de la prohibición que se imputa tuvo el motivo de retirar un vehículo mal estacionado, y trasladarlo a poca distancia de ese lugar, lo que hace que el juicio de desvalor de la conducta pueda ser mitigado apreciando este tipo. La juzgadora optó por imponerle la pena de multa, y a ella hemos de estar. La duración prevista en el precepto es de 12 a 24 meses, por lo que el grado inferior es de 6 a 12 meses. Como concurre la agravante de reincidencia, ha de apreciarse en la mitad superior (art. 66.1.3 CP), que fija en la misma proporción de la sentencia apelada, esto es, en 7 meses de multa”.

CAPÍTULO 2.- ANÁLISIS DE LOS TIPOS PENALES CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

En este epígrafe vamos hacer un estudio de los delitos contra la Seguridad Vial, prestando especial atención a los delitos contra la seguridad vial contenidos en el art. 379 del CP, ya que el mismo trata de evitar dos de los factores que más influyen en la siniestralidad vial: el exceso de velocidad y la conducción tras consumir alcohol o drogas, haciendo especial referencia al problema de su prueba.

2.1.- ESTUDIO DEL ART. 379 DEL CÓDIGO PENAL

Ya hemos visto las cuestiones comunes a todos los delitos englobados bajo la rúbrica del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal y por tanto válidos para el delito regulado en el art. 379 del Código Penal cuyo estudio emprendemos:

2.1.1.- ESTUDIO DEL ART. 379.1 DEL CÓDIGO PENAL: EL DELITO DE CONDUCCIÓN CON VELOCIDAD EXCESIVA

2.1.1.1.- CUESTIONES GENERALES

El art. 379.1 del Código Penal establece: *“El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”*

Vemos que el art. 379.1 del CP castiga la conducción a velocidad excesiva¹²³, es decir la que se realiza superando determinados límites de velocidad marcados en el propio tipo penal y que son variables en función de las disposiciones administrativas que rigen en función del tipo de tramo y vía por la que se conduzca. Para el castigo de este tipo penal no se requiere que se haya puesto en riesgo la vida o integridad física de los demás usuarios de la vía, si no que se configura como un delito formal, dónde una vez constatada la velocidad superior a la determinada en el tipo penal en relación con las disposiciones administrativas se ha producido la comisión del delito.

Este tipo penal fue introducido por primera vez en nuestro Código Penal en la reforma operada por LO 15/2007. Encontramos plenamente justificada la tipificación de esta conducta teniendo en cuenta que las estadísticas indican que la velocidad incrementa de forma directamente proporcional la gravedad del accidente; lo que se constata a través de los datos, que indican que el 37 % de los accidentes con muertos y un tercio de los accidentes con heridos graves están desencadenados por el exceso de velocidad o por una velocidad inadecuada¹²⁴.

El legislador establece un límite objetivo de velocidad para determinar la relevancia penal del comportamiento. La opción elegida viene a satisfacer el mandato de certeza que debe presidir la tipificación penal y permite deslindar con claridad los supuestos que constituyen injusto penal de aquellos otros que son meras infracciones administrativas. Por otro lado, con el límite de velocidad establecido, por lo menos en lo que se refiere a las vías interurbanas, la peligrosidad de la conducta queda fuera de toda duda, dado que a esa velocidad resulta prácticamente imposible el control el vehículo ante eventuales obstáculos.

¹²³Al respecto véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, pp. 499-521.

¹²⁴ Véase SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: "Los nuevos delitos (...)", op.cit., 2008, pp. 309-339.

Cuando el precepto penal se refiere a la velocidad reglamentariamente establecida debe entenderse que también se incluyen los límites contenidos en las señales de la vía, que tienen carácter preferente de conformidad con el art. 52 del Reglamento General de Circulación.

Se plantean dudas en relación con las denominadas travesías, teniendo en cuenta que el tipo penal del art. 379.1 solo distingue entre vías urbanas e interurbanas, por lo que hay que decidir en cuál de estas dos categorías se encuentran incardinadas las travesías para calcular el límite máximo aplicable a las mismas. GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ¹²⁵ estima que desde un punto de vista material hay que considerarlas vías urbanas dado que el límite de velocidad administrativo para ambas es idéntico pero finalmente se decanta por considerarlas vías interurbanas teniendo en cuenta que la definición administrativa¹²⁶ de vía urbana excluye a las travesías expresamente.

Algunos sectores de la doctrina¹²⁷ critican la omisión, en la descripción típica, de toda referencia a las circunstancias concurrentes en el caso concreto, pudiendo dar lugar la nueva regulación a situaciones que, comparativamente, resulten arbitrarias. Así, cometerá el nuevo delito, aquel sujeto que, en pleno día y en un tramo recto de una autovía, conduzca a 200 km/h durante un corto trayecto; mientras que cometerá una infracción administrativa aquel otro conductor que, de noche y con densa niebla, mantenga una velocidad de 195 km/h durante un largo trayecto. Esta objeción se agudiza en el caso de la conducción a alta velocidad por vías urbanas, en la que, al ser el límite de

¹²⁵ Véase GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad (...)" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, p. 67.

¹²⁶ El núm. 73 del Anexo I de la Ley de Tráfico define la vía urbana como "*toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías*" y el núm. 71 del mismo Anexo define la travesía como "*el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso*".

¹²⁷ Véase SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: "Los nuevos delitos (...)", op.cit., 2008, pp. 309-339.

velocidad mucho menor, la peligrosidad del comportamiento depende en mayor medida de las circunstancias del caso concreto.

Curiosamente mientras que en España se prevé el castigo de la conducción a unas determinadas velocidades, en Alemania esta conducta no se castiga expresamente si bien a tenor del §315c del Código Penal alemán podría venir subsumida en algunos casos en el supuesto de la conducción temeraria.

El Código Penal francés sí castiga la conducción a velocidad excesiva pero exigiendo que se haya lesionado la vida de las personas para aplicar su art. 221-6-1 del *Code Penal* o para aplicar las penas previstas en el art. 222-19-1 del *Code Penal* si se daña la integridad física de las personas.

El delito de conducción a velocidad excesiva es un delito doloso donde el sujeto deberá conocer los elementos objetivos del tipo, es decir, los límites de velocidad que rigen en el tramo de vía por el que va conduciendo (para lo que se debe tener presente la clasificación administrativa de la vía y la señalización de la misma) y el exceso de velocidad respecto de estos límites en el que incurre.

La consumación de este delito se produce automáticamente una vez constatada la velocidad superior a la determinada en el tipo penal en relación con las disposiciones administrativas, por lo que en nuestra opinión es inadmisibles la tentativa de este tipo penal¹²⁸.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ¹²⁹ apunta que la conducción a velocidad excesiva es un delito de carácter permanente, de modo que la fase de consumación se prolongará durante todo el tiempo que dure la conducción en las mencionadas circunstancias.

¹²⁸ Asimismo mantienen ese criterio GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad (...)" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, p. 132 y DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, p. 520.

¹²⁹ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad (...)" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, p. 132.

2.1.1.2.- LA PRUEBA DEL ART. 379.1 DEL CÓDIGO PENAL

El art. 379.1 del Código Penal castiga la conducción a velocidad excesiva, siendo la prueba de cargo fundamental para acreditar la conducta típica la medición de la velocidad del vehículo realizada a través de los llamados cinemómetros o velocímetros. Como veremos a continuación la prueba de la velocidad excesiva plantea una serie de problemas¹³⁰, entre ellos la dificultad de probar la autoría de este delito.

Antes de entrar a analizar esta cuestión vamos a recordar brevemente, siguiendo a CHOCLÁN MONTALVO¹³¹, los caracteres generales de la prueba en el ámbito penal.

Por actos de prueba se debe entender la actividad de los sujetos procesales dirigida a obtener la convicción del juez o tribunal sobre la preexistencia de los hechos afirmados por las partes, intervenida por el órgano jurisdiccional bajo la vigencia del principio de contradicción¹³² y de las garantías constitucionales tendentes a asegurar su espontaneidad e introducida en el juicio oral mediante los medios lícitos de prueba.

Son características esenciales de la prueba penal las siguientes:

La actividad probatoria en un sistema acusatorio incumbe a las partes procesales.

La finalidad de la prueba penal es formar la convicción del órgano juzgador acerca de la existencia o no del hecho punible y la participación de los acusados. Mientras que los actos de investigación tienen como finalidad el esclarecimiento de los hechos de modo suficiente para permitir la imputación

¹³⁰ En este sentido, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad (...)" EN GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, pp. 69-83.

¹³¹ CHOCLÁN MONTALVO, J.A.: "La prueba I", en CALDERÓN CEREZO, A./ CHOCLÁN MONTALVO, J.A.: *Derecho Procesal Penal*, 2ª ed., Dykinson, Madrid, 2005, pp. 384-385.

¹³² Véase CALAZA LÓPEZ, S.: "Principios rectores del proceso judicial español", *Revista de Derecho UNED*, núm. 8, 2011, pp. 53-56.

judicial, la adopción de medidas cautelares y fundamentar la acusación y defensa, bastando para ello un mero juicio de probabilidad, la prueba tiene como finalidad obtener la certeza suficiente para que el Tribunal sentenciador pueda declarar probados o no los hechos afirmados por las partes.

El objeto de la prueba penal son los hechos afirmados por las partes en los escritos de calificación provisional, sin que el Tribunal esté autorizado para integrar el material fáctico del proceso, de modo que si aparecen hechos nuevos no contenidos en los escritos de acusación, podrá acordarse en su caso instrucción suplementaria y someter la causa a nueva calificación de las partes.

La carga de la prueba penal, en un sistema como el nuestro regido por el principio de presunción de inocencia, corresponde a la acusación, si bien debe recordarse que, como establece el Auto de 6 de Mayo de 2002, de la Sala 2ª del TS¹³³:

“La doctrina procesal sobre la carga de la prueba obliga a cada parte a probar aquello que expresamente alegue, por lo que, así como sobre la acusación recae el onus de probar el hecho ilícito imputado y la participación en él del acusado, éste viene obligado, una vez admitida o se estime como probada la alegación de la acusación, a probar aquellos hechos impositivos de la responsabilidad que para él se deriven de lo imputado y probado, hechos impositivos que es insuficiente invocar sino que debe acreditar probatoriamente el que los alegue, pues no están cubiertos por la presunción de inocencia, ya que de otro modo se impondría a las acusaciones la carga indebida, y hasta imposible, de tener que probar además de los hechos positivos integrantes del tipo penal imputado y de la participación del acusado, los hechos negativos de la no concurrencia de las distintas causas de extinción de

¹³³ Siendo su referencia en Aranzadi: JUR 2002\159072.

responsabilidad incluidas en el catálogo legal de las mismas. Una cosa es el hecho negativo, y otra distinta el impeditivo, pues no es lo mismo la negación de los hechos que debe probar la acusación que la introducción de un hecho que, aún acreditados aquéllos, impida sus efectos punitivos, pues esto debe probarlo quien lo alega ya que el equilibrio procesal de las partes impone a cada una el onus probandi de aquello que pretende aportar al proceso, de modo que probados el hecho y la participación en él del acusado que es la carga probatoria que recae sobre la acusación, dicha carga se traslada a aquél cuando sea él quien alegue hechos o extremos que eliminen la antijuridicidad, la culpabilidad o cualquier otro elemento excluyente de la responsabilidad por los hechos típicos que se probaren como por él cometidos.”

Como regla general los actos de prueba se desarrollan en el juicio oral, bajo la inmediación del Tribunal encargado del enjuiciamiento y en base al principio de contradicción. Sin embargo, esta regla general admite excepciones como son la prueba anticipada y la prueba preconstituida (cuando las diligencias de instrucción sean de imposible o difícil reproducción en el juicio oral). En este sentido el Tribunal Constitucional¹³⁴ ha declarado que el principio conforme al cual solo son auténticas pruebas las que se desarrollan en el juicio oral no puede entenderse en un sentido tan radical que conduzcan a negar toda eficacia probatoria a las diligencias sumariales practicadas con las formalidades que la Constitución y el ordenamiento procesal establecen, siempre que puedan constatarse en el acto de la vista en condiciones que permitan a la defensa del acusado someterlos a contradicción¹³⁵. Además hay situaciones excepcionales en que por causas independientes a la voluntad de las partes, la prueba no puede

¹³⁴ Entre todas véase la Sentencia núm. 137/1988 de 7 julio dictada por la Sala Segunda del TC, cuya referencia en Aranzadi es: RTC 1988\137.

¹³⁵ Sobre este tema véase CALAZA LÓPEZ, S.: *El binomio procesal: Derecho de acción-Derecho de defensa. Desde la concepción clásica romana hasta la actualidad*, Dykinson, Madrid, 2011, p.154.

reproducirse en el juicio oral, en las que las declaraciones sumariales pueden ser valoradas como prueba (art. 730 de la LECrim).

Por último debemos recordar que la única prueba válida para desvirtuar la presunción de inocencia es la prueba lícita¹³⁶.

Volviendo a las dificultades que plantea la prueba del art. 379.1 del CP, debemos señalar en primer lugar que la consideración como medio de prueba de las mediciones de velocidad reflejadas en un atestado policial plantea el inconveniente procesal de que la misma se realiza con carácter previo al plenario que es donde se debe practicar la prueba en la que se base la sentencia (de conformidad con el art. 741 de la LECrim), teniendo el atestado policial el valor de simple denuncia (de conformidad con el art. 297 de la LECrim). Si bien, estos resultados podrán hacer prueba como prueba documental, al incorporarse junto con el atestado y demás documentación, debiendo ser ratificado el atestado por los agentes de la autoridad que hayan confeccionado el mismo, para satisfacer los principios de oralidad, contradicción e inmediatez propios de la prueba practicada en el plenario.

Aunque la prueba de velocidad también puede obtenerse a través de informes periciales, en caso de accidentes de tráfico, o a través de testigos, el medio más objetivo para obtener la velocidad a la que es conducido un vehículo se realiza a través de medios técnicos de medición, pudiendo llegar el caso de que esta sea la única prueba de cargo si no hubiera testigos de los hechos. Las condenas basadas en esta única prueba tendrán que establecer que no existe duda sobre el funcionamiento del aparato medidor, debiéndose demostrar que cumple con los requisitos legales establecidos¹³⁷. Junto con la medición de la

¹³⁶ El art. 11.1 de la LOPJ establece: *“En todo tipo de procedimiento se respetarán las reglas de la buena fe. No surtirán efecto las pruebas obtenidas, directa o indirectamente, violentando los derechos o libertades fundamentales”*.

¹³⁷ Los requisitos que deben cumplir los aparatos destinados a tal fin se contemplan en la Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de 26 de noviembre de 2010 (Orden

velocidad a la que circulaba el vehículo, deberá acompañarse todos los datos técnicos del modelo de cinemómetro o velocímetro empleado, tener en cuenta los márgenes de error de estos aparatos¹³⁸ y los datos en relación al tipo de vía donde se ha cometido la infracción y el límite de velocidad máxima permitido en ese tramo de vía. Con todos estos datos se puede probar la infracción penal pero además debe probarse la autoría de la misma, lo que plantea numerosas dificultades.

Para probar la autoría del tipo penal previsto en el art. 379.1 del CP es necesario identificar al conductor del vehículo infractor en virtud del principio de personalidad de las penas. Esta identificación se puede realizar deteniendo al vehículo infractor para proceder a la identificación del conductor por parte de los agentes que observen el exceso de velocidad, pero qué sucede en los casos en que esto no es posible.

En el ámbito administrativo se prevé que el titular del vehículo debe identificar al conductor responsable de la infracción¹³⁹, sin embargo en el ámbito penal es evidente que no puede exigirse esa obligación sin infringir el derecho a no declararse culpable consagrado en el art. 24.2 de la Constitución española y el exigir esta identificación podría atentar también contra la dispensa a no declarar contra determinados familiares de los arts. 416 y 418 de la LECrim. Asimismo es importante la identificación del autor de la infracción penal a los efectos de establecer sus circunstancias personales, como por ejemplo si se trata de un conductor novel, ya que estas circunstancias pueden variar los límites de velocidad exigibles al mismo.

ITC/3123/2010) que regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor.

¹³⁸ El anexo I, parte 3 de la Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de 26 de noviembre de 2010 (Orden ITC/3123/2010) establece: *“El sistema de medida utilizado como referencia para la comparación de los resultados de los cinemómetros debe tener una incertidumbre mejor que 1/3 del error máximo permitido para el medidor de velocidad sometido a ensayo”*.

¹³⁹ De conformidad con el art. 81.2 de la Ley de Tráfico.

2.1.2.- ESTUDIO DEL ART. 379.2 DEL CÓDIGO PENAL

El antiguo art. 379 del CP, vigente hasta el 1 de diciembre de 2007, castigaba la conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas, de modo que la ingesta previa a la conducción de estas sustancias se convertía en una condición necesaria pero no suficiente para la comisión de este delito¹⁴⁰. Actualmente esto sucede en el inciso primero del art. 379.2 del Código Penal pero no en el inciso segundo de este artículo para el que basta que se pruebe unas determinadas tasas de alcohol en sangre para su aplicación. Vemos por tanto como el art. 379.2 del CP regula dos tipos penales distintos cuyas características analizaremos por separado más adelante.

Por su parte el §315c del Código Penal alemán también castiga a quien conduzca un vehículo bajo los efectos del alcohol u otras sustancias embriagantes o afectado por una discapacidad física o mental que le impida conducir de forma segura. Para castigar esta conducta (con penas de prisión de hasta cinco años o multa) se exige que con ellas se lesione la vida, la integridad física o la propiedad de gran valor de terceros. El §316 del Código Penal alemán castiga la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias embriagantes cuando dicha conducta no sea subsumible en los preceptos anteriores con pena de hasta 1 año de prisión o multa.

Las principales diferencias materiales que observamos entre la regulación de los delitos contra la seguridad vial en nuestro Código Penal y el alemán radican en que en Alemania (como ocurría en nuestro Código Penal hasta la reforma operada en el mismo por la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre) no se establecen tasas de alcoholemia a partir de las cuales se considera cometido el delito (para el caso de lesión de la vida, integridad física o bienes de elevado valor), sino que hay que probar en cada caso si se ha

¹⁴⁰ Sobre esta cuestión véase FERNÁNDEZ BAUTISTA, S.: “El delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia (art. 383 del CP)” en MIR PUIG, S. /CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 184-185.

conducido bajo la influencia del alcohol, mientras que en nuestro país se dan dos posibilidades, la primera, similar al supuesto alemán, prevista en el inciso primero del art. 379.2 del Código Penal, en la que también debe probarse la influencia del alcohol en la conducción y una segunda, de carácter objetivo que establece el inciso segundo del art. 379.2 de nuestro Código Penal que establece condena en todo caso cuando se dan las tasas de alcohol previstas en el mismo.

Asimismo en Alemania las restantes infracciones contra la seguridad vial vienen mayoritariamente reguladas en el §24 y siguientes de la *Straßenverkehrsgesetz* (la ley de tráfico vial de 19 de diciembre de 1952, modificada por Ley de 22 de diciembre de 2011), que se aplica cuando se cometen infracciones administrativas (aunque también recoge algunas conductas delictivas) y no se ha lesionado la vida, ni integridad física de las personas, en concreto destacamos que el §24^a se castiga la conducción arrojando una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, tasas muy inferiores a las establecidas en el art. 379 de nuestro Código Penal pero en el caso alemán se trata de una infracción administrativa castigada con multa. Además el §24c prohíbe totalmente el consumo de alcohol a los conductores menores de 21 años. Estas infracciones se castigan con multa y en algunos casos con la retirada del carnet de conducir.

El Código Penal francés también castiga la conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, o no someterse a la prueba de alcoholemia pero exigiendo que se haya lesionado la vida de las personas para aplicar su art. 221-6-1 o su art. 222-19-1 en el caso de dañar la integridad física de las personas. Asimismo compartimos con la legislación francesa el castigo a la conducción de bajo los efectos del alcohol, bastando para ello superar una determinada tasa de alcoholemia.

La conducción bajo el efecto de las drogas está tipificada como delito en la Ley italiana 285/1992, modificada en 2006 y en la que se establece pena de prisión de hasta 1 mes o multa y la suspensión del permiso de conducir desde 15 días a 3 meses, penas leves en comparación con la de los restantes países que venimos estudiando. No existe en Italia la posibilidad de realizar controles preventivos de drogas que deben hacerse bajo la base de una sospecha previa¹⁴¹.

En relación con el delito de conducción bajo la influencia de las drogas en el Reino Unido la *Road Traffic Act* configura este delito como un delito de influencia cuyas penas son la privación del permiso, la detracción de puntos, multa y prisión de hasta 6 meses. Tampoco en Reino Unido es posible someter a los conductores a controles preventivos de drogas, debiendo hacerse ante la sospecha fundada en conducción irregular o tras un accidente, no estando prevista la realización de estas pruebas en carretera, debiéndose trasladar al conductor a dependencias judiciales para ser sometido a las mismas¹⁴².

2.1.2.1.- ESTUDIO DEL INCISO PRIMERO DEL ART. 379.2 DEL CÓDIGO PENAL: CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL O DROGAS. ESPECIAL REFERENCIA AL PROBLEMA DE SU PRUEBA.

El inciso primero del art. 379.2 del CP exige la afectación de la conducción motivada por la ingesta de drogas o bebidas alcohólicas, cuya ingesta está prohibida porque disminuye las facultades físicas y psíquicas de los conductores.

En primer lugar debemos plantearnos qué sustancias podemos considerar incluidas dentro de este tipo penal.

¹⁴¹ Véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: “La conducción bajo la influencia de las drogas en derecho comparado” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, p. 119.

¹⁴² Véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: “La conducción (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p.121.

El alcohol no presenta en principio especiales problemas interpretativos. GÓMEZ PAVÓN¹⁴³ define una bebida alcohólica como “aquella que se obtiene como consecuencia del proceso de fermentación de la glucosa, pudiéndose dividir en dos tipos fundamentales: a) diluidas (sidra, cerveza, vino); y b) concentradas (brandy, ron, ginebra y whisky)”.

Respecto del segundo tipo de sustancias, las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, a falta de una definición jurídica de este concepto un sector de la doctrina considera que debe acudirse a los convenios internacionales ratificados por España mientras que otros sectores consideran que se debe establecer un concepto independiente jurídico penal sin remitirse a listas cerradas¹⁴⁴.

Tradicionalmente han existido dos posturas sobre cómo tipificar la influencia de estas sustancias en la conducción: en primer lugar, considerar que por el mero hecho de la ingesta ya se produce la afectación de las facultades psicofísicas y, por ello, configurar el tipo por la conducción habiendo consumido previamente las sustancias, o en segundo lugar, considerar que, además de la ingesta es necesaria la repercusión de los efectos del alcohol en la forma concreta de conducir, lo que no solo dependerá del grado de impregnación alcohólica, o de la afectación de las capacidades del conductor, sino también de otra serie de factores individuales como la cantidad ingerida y la constitución física y tolerancia del que las consume.

Antes de la reforma operada por la LO 15/2007, la jurisprudencia mantenía una polémica sobre si existía un determinado grado de impregnación alcohólica que permitiera deducir de forma automática, sin necesidad de ulteriores comprobaciones, la existencia de influencia del alcohol sobre la

¹⁴³ GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op. cit., 2015, pp. 35-36.

¹⁴⁴ Véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, pp. 354-355.

conducción y, por ello, la relevancia penal del comportamiento. En este sentido, el Tribunal Supremo, sobre la base de los datos que proporcionan los expertos, estableció el criterio de que a partir de 1,5 g/L la influencia del alcohol en la conducción es probable y, a partir de 2,0 g/L, la influencia es cierta, para cualquier persona con independencia de su constitución y tolerancia al alcohol.

Sin embargo el Tribunal Constitucional sostenía que la influencia del alcohol era un elemento normativo del tipo que el Juez debía comprobar en el caso concreto. De ahí que la prueba de alcoholemia solo sirviera para demostrar el grado de impregnación alcohólica que presentaba el conductor, pero de ella no se podía inferir automáticamente la influencia del alcohol en la conducción. La influencia debía quedar corroborada por otros indicios, bien de carácter somático, como es la sintomatología que presenta el conductor (halitosis alcohólica, ojos brillantes o enrojecidos, dilatación de las pupilas, habla titubeante o pastosa, rostro congestionado o comportamiento maleducado del conductor); o bien de carácter externo, como la realización de actos de conducción irregular, por ejemplo, la velocidad inadecuada o la conducción zigzagueante, por lo que, a estos efectos, la prueba de alcoholemia ni es la única prueba, ni siquiera es una prueba que resulte necesaria.

El delito del inciso primero del art. 379.2 no exige la puesta en peligro concreto de la vida o integridad de nadie, bastando con conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias. Por tanto, para su comisión es irrelevante que la vía pública esté desierta o que esté llena de viandantes.

En cuanto al tipo subjetivo, es necesario el dolo, es decir, la consciencia de conducir embriagado, por lo que no está prevista la comisión imprudente. Es importante la figura de la *actio libera in causa*, ya que usualmente el conductor puede ser parcialmente inimputable en el momento de la conducción; pero el dolo se refiere al momento en que, sabiendo que va a conducir, bebe hasta embriagarse.

Se trata de un delito de carácter permanente, al prolongarse la antijuridicidad durante toda la conducción bajo el efecto del alcohol o droga. La consumación se produce cuando un sujeto bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas conduce un vehículo de motor y crea con su proceder un riesgo para la seguridad en el tráfico.

Aunque teóricamente cabe imaginarse supuestos de ejecución imperfecta de este tipo penal, la doctrina¹⁴⁵ aconseja no pronunciarse a favor de la irrelevancia penal de toda posible forma de tentativa.

El inciso primero del art. 379.2 del Código Penal exige la afectación de la conducción motivada por la ingesta de drogas o bebidas alcohólicas, lo que debe probarse además de por las pruebas dirigidas a comprobar tasas de alcoholemia y detección de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, a través de otras pruebas como son las declaraciones del acusado, la declaración testifical de los agentes o de testigos presenciales. Al respecto debemos remitirnos a la jurisprudencia del Tribunal Supremo respecto de tipo de prueba necesaria para probar la conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas emitida en relación a la conducta recogida en el antiguo art. 379 del CP (vigente hasta el 1 de diciembre de 2007) y que recoge la misma conducta que el actual inciso primero del art. 379.2 del Código Penal, por lo que dicha doctrina sentada por nuestro más alto Tribunal sigue siendo de aplicación respecto del tipo penal analizado en el presente epígrafe. Así la Sentencia núm. 1/2002 de 22 marzo¹⁴⁶, dictada por la Sala Segunda del TS señala:

“Para la subsunción del hecho enjuiciado en el referido tipo penal no basta comprobar el grado de impregnación alcohólica del conductor, es menester que, además, esté igualmente acreditado que el mismo

¹⁴⁵ Véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, p. 420.

¹⁴⁶ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ\2002\4207.

conducía bajo la influencia de tal ingestión. Sin perjuicio, claro está, de que el Juzgador pueda inferir razonablemente dicha influencia en atención al alto grado de impregnación alcohólica del conductor. La jurisprudencia ha declarado también que, para que proceda la aplicación del art. 379 del CP, no es necesario demostrar la producción de un «peligro concreto» ni, por supuesto, ningún resultado lesivo, como demandan otros tipos penales, por cuanto el tipo aquí examinado exige únicamente la existencia de un «peligro abstracto» que, en todo caso, ha de ser real y no meramente presunto.”

En el mismo sentido la Sentencia núm. 636/2002 de 15 abril¹⁴⁷, dictada por la Sala Segunda del TS nos dice:

“Dos son los elementos que caracterizan el tipo delictivo regulado en el art. 379 del CP: Uno, objetivo, consistente en el grado de impregnación alcohólica que padece el sujeto activo, y otro subjetivo, que se refiere a la influencia que tal grado de impregnación alcohólica determina en la conducción. Ahora bien, tal influencia no tiene por qué exteriorizarse en una flagrante infracción de las normas de tráfico visible e inmediata (delito de peligro concreto), apreciada por el agente actuante, o en la producción de un resultado lesivo, sino basta el delito de peligro «in abstracto», practicándose la correspondiente prueba de detección alcohólica, y apreciándose por los agentes los signos externos de donde puede deducirse después (mediante prueba indirecta) ese grado de influencia en la conducción. En este sentido, la jurisprudencia señala que no basta el dato objetivo del grado de impregnación alcohólica, sino que es preciso acreditar la influencia que la misma tenga en la conducción (STS 5/1989, de 15 de enero), no siendo necesario un

¹⁴⁷ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ\2002\6315.

peligro concreto (Sentencia de 2 de mayo de 1981), sino únicamente que la «conducción» estuvo «influenciada por el alcohol» (Sentencias de 6 de abril de 1989 y 14 de julio de 1993, entre otras muchas posteriores)“.

Es, por ello, que el Tribunal sentenciador debe obtener su convicción judicial de los informes médicos y de los demás elementos probatorios que ante su presencia se practiquen en el acto del juicio oral. Para probar el tipo penal del inciso primero del art. 379.2 no es estrictamente necesario el test de alcoholemia pudiendo quedar acreditado con otras pruebas de cargo referidas a los síntomas externos que presente el sujeto. En esta línea el Tribunal Constitucional¹⁴⁸ mantiene que se puede sustentar la condena en base al art. 379.2 inciso primero cuando no hay test de alcoholemia por no haberse practicado o cuando este resulte anulado.

Mayores problemas presentan las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, para las que principalmente están previstos análisis de sangre u orina (que evidentemente no pueden realizarse *in situ*) como sucede con las pruebas de aire espirado previstas para la detección de alcohol. Estas pruebas se encuentran reguladas en el art. 28 del Reglamento General de Circulación¹⁴⁹. No existe una prueba equivalente al test de alcoholemia que con

¹⁴⁸ Entre todas véase Sentencia núm. 43/2007 de 26 febrero dictada por la Sala Segunda del Tribunal Constitucional, siendo su referencia en Aranzadi: RTC 2007\43.

¹⁴⁹ El art. 28 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre establece:

“ 1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, «in fine», del Texto Articulado).

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el

la misma eficacia y sencillez de su práctica pueda averiguar la presencia de drogas en el conductor. Probablemente por ello el castigo de la conducción bajo los efectos de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas está más relegado por las autoridades¹⁵⁰. Esta circunstancia está cambiando al generalizarse paulatinamente la prueba a través de la saliva, que ya prevé la regulación penal en el art. 796.1.7ª de la LECrim.¹⁵¹, como veremos más adelante, pero que todavía presenta algunas dudas sobre su eficacia en comparación con las pruebas de aire espirado prevista para el alcohol.

España permite los controles preventivos de drogas, junto con otros países de la Unión Europea (Bélgica, Dinamarca, Alemania, Luxemburgo, Portugal, Finlandia y Noruega), mientras que el resto de miembros de la Unión

agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este Reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del Texto Articulado”.

¹⁵⁰ En esta línea de opinión véase DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho penal de la circulación*, op cit., 2008, pp. 540-543.

¹⁵¹ El art. 796.1.7ª de la LECrim. establece que: “(...) Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia. Todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, orina u otras análogas. Cuando se practicaren estas pruebas, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores”.

requieren de algún tipo de indicio previo para someter a una persona a control de drogas¹⁵².

En concreto, la legislación alemana posibilita la realización de controles preventivos de drogas, exigiéndose en el proceso penal un informe de un experto cualificado al respecto pero sin que deba ser forzosamente personal sanitario. La *Strafprozessordnung* (Ley de enjuiciamiento criminal alemana) en su §81^a prevé la obtención coactiva de muestras de saliva, sangre u orina, siempre que se autorice por el juez de garantías, pero en caso de riesgo para el éxito de la investigación, esta prueba puede ser acordada por el Ministerio Fiscal o incluso por la Policía Judicial.

En materia de prueba de conducción bajo los efectos de las drogas la legislación francesa no posibilita la realización de controles preventivos de drogas y que los mismos deben realizarse siempre sobre la base de una sospecha¹⁵³. Pese a esto la Ley 1999/505 de 18 de julio (Ley Gayssot) posibilitó la realización sistemática de pruebas de detección de drogas en caso de accidente con resultado mortal y su Ley 2001/1062 de 15 de noviembre posibilita someter a todos los conductores implicados en un accidente de tráfico con lesionados a una prueba de drogas.

Se ha planteado en la doctrina si la prueba de aire espirado, los análisis de sangre y de orina pueden suponer una vulneración del art. 15 de la Constitución relativo al derecho a la integridad física. A este respecto el Tribunal Constitucional¹⁵⁴ ha declarado que estas pruebas no vulneran los derechos fundamentales siempre y cuando se realicen voluntariamente. Sin embargo, si no se realizan de forma voluntaria el conductor podrá ser castigado

¹⁵² Al respecto véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M: “La conducción (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 113-122.

¹⁵³ Al respecto véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M: “La conducción (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 117-118.

¹⁵⁴ A ese respecto véase Sentencia núm. 103/1985, de 4 octubre, de la Sala Segunda del TC, cuya referencia en Aranzadi es: RTC\1985\103.

por su negativa en virtud del art. 383 del Código Penal pero en ningún caso podrán practicársele estos análisis de forma coactiva. Coincidimos con MARTÍN LORENZO¹⁵⁵ en que no existe en nuestro ordenamiento jurídico penal habilitación legal que avale la orden de practicar este tipo de pruebas de forma coactiva, ya que podrían vulnerarse los derechos consagrados en el art. 15 de nuestra Constitución, por lo que una resolución judicial ordenando análisis de este tipo debería estar amparada en una Ley Orgánica. Paradójicamente el art. 14.3 de la actual Ley de Tráfico prevé que cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas (la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados para la detección de alcohol y la prueba salival mediante un dispositivo autorizado con posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente para la detección de la presencia de drogas en el organismo) se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados. Aunque el precepto no lo dice expresamente, entendemos que esta orden será de la Autoridad judicial. En cualquier caso, este precepto vulnera la reserva de ley orgánica y hoy por hoy no se pueden ordenar de forma coactiva este tipo de pruebas sin vulnerar los derechos fundamentales y el principio de legalidad¹⁵⁶. Si el conductor es incapaz de someterse a las pruebas por padecer lesiones sufridas por un accidente o por padecer una enfermedad que le incapacite para ello, también en ese caso, se habilita al personal médico a realizar estas pruebas en el centro médico dónde se traslade al conductor¹⁵⁷. Sin embargo coincidimos nuevamente con MARTÍN

¹⁵⁵ MARTÍN LORENZO, M.: “Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol y detección de drogas” en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 302-304.

¹⁵⁶ Sobre la importancia del respeto al principio de legalidad véase CALAZA LÓPEZ, S.: “Principios rectores (...)”, op. cit., 2011, pp. 52-53.

¹⁵⁷ El art. 26.1 del Reglamento General de Circulación establece: “El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y cuando proceda, a las

LORENZO¹⁵⁸ en que estas pruebas no se pueden realizar sin el consentimiento informado del paciente (salvo en casos de urgencia donde haya indicación terapéutica para realizar las mismas) por lo que el deber incondicionado del personal sanitario de obtener muestras para su análisis y de dar cuenta del resultado del mismo a las autoridades sin el consentimiento del paciente podría ser inconstitucional, de modo que solo podría aceptarse el traslado de esta información bajo el consentimiento del conductor o aceptando la posibilidad (que no deja de ser controvertida) de subsanar la falta de consentimiento por una orden judicial motivada y basada en el principio de proporcionalidad. En este sentido se pronuncia la Sentencia núm. 25/2005 de 14 febrero¹⁵⁹ de la Sala Primera del TC al señalar:

“En el caso concreto de las intervenciones corporales, la violación de este derecho puede producirse, no ya por el hecho en sí de la intervención, sino por razón de su finalidad, es decir, porque a través de la práctica de esa prueba se puede obtener una información que el sujeto no quiera desvelar, lo que puede suponer una intromisión añadida en el ámbito constitucionalmente protegido del derecho a la intimidad personal. Ahora bien, ello no quiere decir que el derecho a la intimidad sea absoluto, pues cede ante intereses constitucionalmente relevantes, siempre que el recorte que haya de experimentar se revele como necesario para lograr el fin legítimo previsto, sea proporcionado para alcanzarlo y, en todo caso, sea respetuoso con el contenido esencial del derecho (SSTC 57/1994, de 28 de febrero y 143/1994, de 9 de mayo, por todas). La afectación, por lo tanto, ha de presentar una justificación

autoridades municipales competentes. Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado”.

¹⁵⁸ MARTÍN LORENZO, M.: “Negativa a someterse (...)” en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, pp. 375-377.

¹⁵⁹ Cuya referencia en Aranzadi es: RTC\2005\25.

objetiva y razonable, debiendo recordarse que los requisitos que conforman nuestra doctrina sobre la proporcionalidad, que resultan rigurosamente aplicables, son: que la medida limitativa del derecho fundamental esté prevista por la Ley, que sea adoptada mediante resolución judicial especialmente motivada, y que sea idónea, necesaria y proporcionada en relación con un fin constitucionalmente legítimo (STC 207/1996, de 16 de diciembre)."

En esta sentencia existe un voto particular que señala¹⁶⁰: *"la incorporación al proceso de la analítica practicada y consiguiente evaluación y toma en consideración de sus resultados careció, en mi entendimiento divergente del de la mayoría en este único extremo, de habilitación legal con las condiciones mínimas suficientes requeridas por las exigencias de seguridad jurídica y certeza del derecho, lesionando el derecho a la intimidad del demandante."*

2.1.2.2.- ESTUDIO DEL INCISO SEGUNDO DEL ART. 379. 2 DEL CÓDIGO PENAL: LA CONDUCCIÓN ETÍLICA. ESPECIAL REFERENCIA AL PROBLEMA DE SU PRUEBA.

El tipo penal del inciso segundo del art. 379.2 fue introducido¹⁶¹ con la reforma operada en el Código Penal por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, el cual dispone: *"En todo caso, será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro"*.

Una primera duda que plantea el precepto, se refiere a la cuestión sobre si la tasa establecida tiene, precisamente, la función de deslindar la infracción penal de la infracción administrativa. Si esto fuera así, las tasas inferiores

¹⁶⁰ Formulado por la Magistrada doña María Emilia Casas Baamonde, al que se adhiere el Magistrado don Manuel Aragón Reyes.

¹⁶¹ Sobre este tema véase SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: "Los nuevos delitos (...)", op.cit., 2008, pp. 309-339.

constituirían infracción administrativa, mientras que a partir de 0,6 mg la conducta constituiría infracción penal. No es este el sentido que tiene el precepto, ya que por una parte, el art. 379.2 define en el párrafo primero la conducta típica, exigiendo la influencia del alcohol, y luego, aclara que, en todo caso, serán sancionadas las conductas que superen la tasa establecida. El sentido no es limitar el ámbito de aplicación del primer párrafo, sino aclarar parte de su contenido. Por otra parte, una interpretación en el sentido expuesto dejaría vacío de contenido el párrafo primero, lo cual es absurdo, y produciría el efecto de despenalizar la conducción bajo la influencia del alcohol con tasas inferiores a las previstas, lo que resulta claramente contrario a la finalidad de endurecer la respuesta penal frente a este tipo de infracciones que persiguió la reforma de la LO 15/2007.

Con el inciso segundo del art. 379 del CP se introdujo por primera vez en nuestro Derecho, un nuevo delito: el delito de conducción alcohólica o conducción con una tasa determinada de alcohol, delito que ya existe en las legislaciones de otros países. Este nuevo tipo es diferente del delito regulado en el inciso primero del artículo 379.2 y se integra únicamente por dos elementos: a) conducción del vehículo por vías públicas y, b) presencia de un determinado grado de impregnación alcohólica en el conductor. Vemos como el legislador ha prescindido de la exigencia de influencia del alcohol sobre la conducción en el caso concreto como elemento del tipo, por lo que este tipo penal constituye una infracción puramente formal. El legislador ha optado por castigar la peligrosidad genérica de este comportamiento, que constituye el motivo de la incriminación de la conducta, pero no constituye un elemento del tipo que haya que comprobar individualmente en el caso concreto, estableciendo en abstracto y para todos los casos una máxima de riesgo tolerable.

El tipo penal del inciso segundo del art. 379 del CP tiene la ventaja de unificar las decisiones judiciales sobre esta materia, al establecer por vía legal

una tasa fija de alcoholemia aplicable en todos los casos. Sin embargo, el legislador decidió dejar fuera del tipo penal del inciso segundo del art. 379.2 a las drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, a nuestro juicio por la dificultad de probar las tasas de estas sustancias en el organismo mediante un sistema sencillo como sí que sucede con las tasas de alcohol.

El tipo subjetivo exige la necesaria conciencia de que se conduce embriagado, siendo necesario por tanto el dolo, que en nuestra opinión no tiene que abarcar el conocimiento por parte del sujeto activo de la tasa concreta que puede arrojar una vez sea sometido a las pruebas de detección del alcohol. De todos modos, podría ayudar a un mejor conocimiento de los conductores de si están o no embriagados para conducir, el aplicar en nuestro país la experiencia francesa, de la que hablábamos anteriormente, de portar obligatoriamente en los vehículos un etilómetro homologado.

El delito de conducción etílica queda consumado en el momento en que se compruebe que el sujeto conducía con unas tasas superiores a las marcadas en el precepto penal.

A efectos de evitar repeticiones innecesarias, dado que lo manifestado sobre posibles supuestos de ejecución imperfecta del tipo penal del inciso primero del art. 379.2 es perfectamente aplicable al tipo penal del inciso segundo del art. 379.2, nos remitimos al mismo.

Como manifiesta GÓMEZ PAVÓN¹⁶² la figura del inciso segundo del art. 379.2 del CP otorga una nueva y definitiva importancia a las pruebas de detección alcohólica (que no a las de otras sustancias típicas que no se incluyen en este tipo penal), ya que son las únicas capaces de fundamentar una sentencia de condena en base al inciso segundo del art. 379.2 de nuestro CP, de modo que cualquier otra prueba como puede ser la testifical, pierde toda relevancia, ya

¹⁶² GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op. cit., 2015, pp. 79-81.

que en este tipo penal se cumple siempre que se demuestre una tasa de 0,60 miligramos por litro en aire espirado o su equivalente en sangre (1,2 gramos por litro). Las tasas establecidas en el inciso segundo del art. 379.2 de nuestro CP son únicas para todos los conductores, sin establecer tasas específicas para cada tipo de conductor como ocurre en el Reglamento General de Circulación¹⁶³.

La respuesta a quién y en qué circunstancias una persona puede ser sometida a esta prueba de detección de alcohol la encontramos nuevamente fuera del Código Penal, concretamente en el art. 21 del Reglamento General de Circulación¹⁶⁴.

¹⁶³ El art. 20 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, establece:

“No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro. Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro. Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir. A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia”.

¹⁶⁴ El art. 21 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, establece:

“Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.*
- b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.*
- c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este Reglamento.*
- d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad”.*

Vemos como el art. 379.2 del CP¹⁶⁵ recoge dos tipos penales distintos, cuyas peculiaridades analizaremos posteriormente, si bien en ambos la prueba de alcoholemia juega un importante papel a la hora de probar el respectivo tipo penal (en el caso del tipo penal contenido en inciso segundo del art. 379.2 del CP esta prueba es esencial) por lo que pasamos a referirnos a las características de esta prueba, no sin antes recordar que los elementos comunes a todos los delitos englobados en la regulación del art. 379 del CP, son válidos también para los dos delitos del art. 379.2 del Código Penal cuyo estudio emprendemos en este epígrafe.

La prueba de alcoholemia es la más objetiva para comprobar el grado de impregnación alcohólica del sujeto. Por su naturaleza¹⁶⁶, resulta imposible repetirla pasadas unas horas, de hecho para que sea válida debe realizarse en el momento inmediatamente posterior a la comisión del delito. En este sentido el Tribunal Constitucional ha señalado que se trata de una prueba a la que puede asignarse *lato sensu* un carácter pericial, cuando concurre, además, la circunstancia de la imposibilidad de su repetición posterior¹⁶⁷. Si bien el atestado debe ser ratificado en el correspondiente juicio por los agentes que lo hayan levantado, el Tribunal Constitucional atribuye al contenido de la prueba de alcoholemia no solo el valor de la denuncia para llevar a cabo nuevas actividades probatorias, sino un alcance probatorio por sí mismo, siempre que haya sido practicada como prueba pericial preconstituida con las necesarias garantías y por ello debe informársele al sujeto de las posibilidades que la

¹⁶⁵ El art. 379.2 del Código Penal establece: “Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”.

¹⁶⁶ Sobre esta cuestión véase GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2015, pp. 50-55.

¹⁶⁷ Entre todas véase la Sentencia núm. 100/1985 de 3 octubre, de la Sala Segunda del TC, cuya referencia en Aranzadi es: RTC\1985\100.

reglamentación vigente le ofrece respecto a la repetición de la prueba y la realización de un análisis clínico en un centro sanitario.

El Reglamento General de Circulación establece las formalidades con que la prueba de alcoholemia debe practicarse en sus arts. 22, 23, 24 y 26¹⁶⁸.

¹⁶⁸ El Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, establece:

En su art. 22: *“1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados. A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos. 2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar.”*

En su art. 23: *“1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.*

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26. El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.”

En su art. 24: *“Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:*

El Tribunal Constitucional también ha señalado que el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar, y no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los art. 17.3 y 24.2 de la Constitución Española¹⁶⁹.

Por otro lado, en relación al valor probatorio del atestado policial que incluye o acompaña el resultado de la prueba de alcoholemia, el Tribunal Constitucional reiteradamente ha sostenido que la presunción de inocencia exige para poder ser desvirtuada una mínima actividad probatoria, producida con las debidas garantías procesales, que de algún modo pueda entenderse de

a) *Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.*

b) *Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.*

c) *Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan."*

En su art. 26: "1.El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes. Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2.Las infracciones a las distintas normas de este Capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del Texto Articulado."

¹⁶⁹ Entre todas véase la Sentencia núm. 103/1985, de 4 octubre, de la Sala Segunda del TC, cuya referencia en Aranzadi es: RTC\1985\103.

cargo y de la que pueda deducirse, por lo tanto, la culpabilidad del procesado¹⁷⁰. Tal actividad probatoria ha de realizarse normalmente en el acto del juicio oral como consecuencia de los principios de oralidad, inmediación y contradicción que rigen el proceso penal y que se vinculan directamente con el derecho del interesado a su defensa y a un proceso público con todas las garantías, reconocido en el artículo 24.2 de la Constitución. En este sentido, este Tribunal ha precisado que los Tribunales ordinarios no están autorizados, en principio, a formar su convicción respecto de la prueba sobre la base de los atestados policiales realizados con anterioridad a la fase sumarial, sin la necesaria inmediación y contradicción, atestados a los que, como señala la propia Ley de Enjuiciamiento Criminal, solo puede atribuirse el valor de una denuncia, de modo que el atestado policial, al tener mero valor de denuncia con respecto al hecho constatado y al autor a quien se imputa, debe ser objeto de ratificación en el juicio oral para que pueda considerársele prueba legítima de cargo, como ha señalado este Tribunal en relación con las declaraciones de los funcionarios, de los testigos o de los imputados, contenidas en él.

El Tribunal Constitucional además se ha pronunciado sobre el alcance y valor probatorio de los datos contenidos en el atestado relativos a la prueba de alcoholemia realizada, y sobre la utilización de dichos resultados como prueba exclusiva en la fundamentación del fallo, señalando el carácter técnico de esta prueba y de la imposibilidad de reproducirla en el juicio oral, pero concluyendo que dicho atestado no adquiere por ello automáticamente valor probatorio desde el punto de vista procesal¹⁷¹. Es necesario que se incorpore al proceso de forma tal que se satisfaga el derecho a la defensa y a un proceso público con todas las garantías, respetando en la medida de lo posible los principios de

¹⁷⁰ Entre todas véase la Sentencia núm. 145/1985 de 28 octubre, de la Sala Primera del Tribunal Constitucional, cuya referencia en Aranzadi es: RTC\1985\145.

¹⁷¹ Entre todas véase la Sentencia núm. 148/1985 de 30 octubre, de la Sala Primera del TC, cuya referencia en Aranzadi es: RTC\1985\148.

inmediación, oralidad y contradicción¹⁷². Ello implica, en primer término, que, en salvaguardia del mencionado derecho de defensa, el interesado tenga conocimiento de cuanto pueda contribuir a que la prueba en cuestión se verifique con las máximas garantías, por lo que debe ser informado de las posibilidades que la reglamentación vigente le ofrece respecto a la repetición de la misma y la realización de un análisis clínico en un centro sanitario. Por otra parte, dada la naturaleza del test alcoholométrico, la incorporación del correspondiente atestado al proceso exige la realización de una actividad probatoria durante el mismo que permita contrastar su contenido en cuanto a la fiabilidad del resultado del test y el valor de éste como elemento determinante del supuesto delictivo contemplado en el citado precepto penal. Por ello, si alguno de dichos aspectos es cuestionado, la simple lectura o reproducción en el juicio oral del atestado en que consta el resultado de la prueba alcoholométrica no puede por sí misma servir de fundamento a un fallo condenatorio. En tales casos el test debe ser avalado o complementado en el curso del proceso para que pueda convertirse en prueba de cargo.

Es evidente que someterse a las pruebas para la comprobación de alcoholemia y detección de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas es fundamental para la comprobación de las conductas descritas respectivamente en el art. 379.2 inciso primero del CP y sobre todo, para la comprobación de la conducta del art. 379.2 inciso segundo del CP, que prevé condena a unas determinadas tasas de alcohol en aire espirado o en sangre, por lo que sin dicha prueba no será posible en ningún caso la aplicación del art. 379.2 inciso segundo del CP. En ese caso, podría a través de otras pruebas existir condena en virtud del art. 379.2 inciso primero del CP pero nunca se podría demostrar el tipo penal del art. 379.2 inciso segundo del CP. En todo caso la negativa a someterse a las pruebas de comprobación de alcohol o drogas

¹⁷² Véase CALAZA LÓPEZ, S.: "Principios rectores (...)", op. cit., 2011, pp. 83-84.

implica la aplicación del delito previsto en el art. 383 del vigente CP, que estudiaremos más adelante.

Precisamente, en el epígrafe dedicado al estudio del delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar las tasas de alcohol y presencia de drogas, hacemos referencia a los avances que respecto a la prueba de detección de drogas se han hecho en los últimos tiempos.

La importancia creciente de este tipo de prueba se refleja en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, que triplicaron la partida para detección de drogas de la DGT¹⁷³. En concreto, la DGT cuenta con un presupuesto de 12 millones de euros tal y como se explicó en la comparecencia de Presupuestos Generales del Estado para 2016 en la Comisión de Interior y Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

Estos 12 millones de euros se destinarán tanto a la compra de los kits de drogas y material complementario, así como a la contratación del servicio de laboratorio para el análisis de las muestras.

En consecuencia, el Ministerio del Interior, a través de la DGT, previó realizar durante el año 2016 más de 120.000 pruebas de detección de sustancias psicoactivas entre conductores en vías interurbanas de toda España, excepto en el País Vasco y Cataluña, con el objetivo de sacar de la circulación a los conductores que se ponen al volante tras haber consumido alguna droga. Esto supone un 38% más a las realizadas en 2015.

Este incremento de más de 45.000 pruebas respecto a las realizadas en 2015 está en consonancia con el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2010-2020 y especialmente con una de las cinco áreas de actuación del Organismo definida como visión cero en drogas y alcohol, tras los resultados de las pruebas

¹⁷³ Información obtenida en <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2016/20160107-interior-reforzara-seguridad-vial-carreteras-120-000-controles-drogas.shtml>, siendo la fecha de último acceso el 5 de septiembre de 2016.

realizadas en 2015 y anunciadas el 4 de enero en rueda de prensa por el ministro del Interior, Excmo. Sr. Jorge Fernández Díaz, en el que el 59% de los conductores que habían cometido alguna infracción fueron además detectados positivos a drogas ilegales, así como un 33% de los conductores evaluados en controles preventivos.

Otra novedad en este ámbito es que durante el 2015 se introdujo la realización de estos controles a los usuarios involucrados en accidente (heridos leves e ilesos, puesto que a los heridos hospitalizados o fallecidos las pruebas se realizan en el entorno sanitario) y a los conductores que hubieran cometido alguna infracción dentro del Plan Integral de Vigilancia.

Una de las razones para incrementar este tipo de controles es la constatación de que un alto porcentaje de conductores conducen con presencia de drogas y alcohol al volante, tal y como se refleja en el último informe DRUID'13 (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*). En dicho informe el 12% de los conductores elegidos al azar dieron positivo en alcohol y drogas por encima de los límites legales. El cannabis y la cocaína son las dos sustancias más frecuentes halladas.

Además el Instituto Nacional de Toxicología viene confirmando que el 39,09% de los conductores fallecidos y analizados por dicho organismo tenían presencia en sangre de alcohol, drogas o psicofármacos. En el caso de los peatones analizados este porcentaje asciende al 40%.

Se ha comprobado que las pruebas salivares para la detección de la presencia de drogas en los conductores tienen un efecto disuasorio entre los conductores, tal y como se ha demostrado con las pruebas de alcohol. Además

el incremento de estos controles entre los conductores supone una reducción de un mínimo del 17% en el número de accidentes de tráfico¹⁷⁴.

2.1.3.- EXENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CRIMINAL Y CIRCUNSTANCIAS ATENUANTES EN LOS DELITOS DEL ART. 379 DEL CÓDIGO PENAL

A continuación analizaremos las circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal que desde un punto de vista práctico inciden en mayor medida en la aplicación de los tres tipos delictivos regulados en el art. 379 del CP¹⁷⁵.

Las causas de justificación derivadas del cumplimiento de un deber o de la existencia de un estado de necesidad, en supuestos en que, debido a una situación de emergencia, por ejemplo el traslado de un enfermo en estado crítico a un centro sanitario, una persona emprende la conducción bajo la influencia de drogas, alcohol o superando los límites de velocidad, pueden aplicarse a los supuestos del art. 379 del CP si concurren los dos elementos que las configuran. En primer lugar, existencia de un estado de necesidad en el que el bien jurídico que se intenta salvar este amenazado por un peligro real, inminente y grave, valorado en relación con el mal que se causa. En segundo lugar, que se hayan agotado otras posibilidades y que la conducción en esas circunstancias sea el único medio de proteger el bien jurídico que se pretende salvar aunque se dañe el bien jurídico de la seguridad vial.

En relación con los servicios de emergencia y los denominados vehículos de emergencia (bomberos, protección civil, etc.) hay que tener en cuenta que la legislación administrativa¹⁷⁶ les autoriza a incumplir bajo ciertas condiciones las

¹⁷⁴ Véase ELVIK, R./HOYE, A./VAA, T./SORENSEN, M.: *The Handbook of Road Safety Measures*, 2ª ed., Emerald, Bingley (Reino Unido), 2009, p. 938.

¹⁷⁵ Sobre este tema véase GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad (...)" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, pp. 134-142.

¹⁷⁶ El art. 68 del Reglamento General de Circulación establece:

normas de circulación, entre otras las relativas a los límites de velocidad. También para los vehículos no prioritarios que se vean en la necesidad de realizar los servicios propios de los vehículos prioritarios, la legislación administrativa prevé una regulación específica aunque más restringida que la anterior¹⁷⁷. En estos casos, nuestro criterio es que cuando la conducción se realiza ateniéndose a la regulación administrativa la conducta es atípica. Pero si la conducción no respeta las condiciones establecidas para estos supuestos

“1. Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos de este reglamento, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de los títulos II, III y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento. Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta. Los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales. 2. Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos. Por excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios. 3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.a) del Texto Articulado.”

¹⁷⁷ El art. 70 del Reglamento General de Circulación establece:

“1. Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, utilizando para ello el avisador acústico en forma intermitente y conectando la luz de emergencia, si se dispusiera de ella, o agitando un pañuelo o procedimiento similar.

2. Los conductores a que se refiere el apartado anterior deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, y los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 69.

3. En cualquier momento, los agentes de la autoridad podrán exigir la justificación de las circunstancias a que se alude en el apartado 1. 4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.a) del Texto Articulado.”

excepcionales cabría la posibilidad de apreciar una conducta delictiva, sin perjuicio de aplicar en su caso las causas de justificación estudiadas anteriormente.

Por otra parte, en lo que respecta a la posible aplicación del consumo de alcohol para eximir de responsabilidad penal o atenuarla, entendemos que en virtud del art. 67 del CP no pueden aplicarse, para atenuar la responsabilidad penal, circunstancias que ya hayan sido tenidas en cuenta por el legislador para describir la conducta típica de que se trate, por lo que debemos concluir que, con carácter general, el consumo de alcohol o drogas no puede ser considerado, en los delitos sancionados en el art. 379.2, ni eximente completa (del art. 20.2º del CP), ni eximente incompleta (del art. 21.1ª del CP)¹⁷⁸. Esta es la solución a la que llega la mayoría de la jurisprudencia¹⁷⁹, basándose en que quien se coloca en un estado de merma de sus facultades para conducir no puede alegar que es precisamente ese estado el que le incapacita para la misma. Excepcionalmente, algunos tribunales han concedido relevancia atenuante de la responsabilidad a situaciones relacionadas con la ingesta de bebidas alcohólicas o el consumo de drogas (art. 21.2ª del CP) respecto del delito de conducción bajo estas sustancias, siempre que la conducción fuera posterior a que el individuo llegase a una situación de completa carencia de capacidad volitiva, sin que en el estado previo de normalidad del sujeto, este supiera que posteriormente iba a conducir¹⁸⁰.

¹⁷⁸ Sobre el ámbito de aplicación de la eximente completa véase OBREGÓN GARCÍA, A.: "La eximente del art. 20.2, inciso 1.º, CP: Estado de intoxicación plena por consumo de alcohol u otras drogas", *Estudios de derecho judicial*, núm. 110, 2006, pp. 171-179; y en relación con la eximente incompleta OBREGÓN GARCÍA, A.: "La eximente (...)", op. cit., 2006, pp. 203-210.

¹⁷⁹ Entre todas véase la Sentencia de 27 noviembre de 1989 dictada por la Sala de lo Penal del TS, cuya referencia en Aranzadi es: RJ/1989\9326.

¹⁸⁰ Véase la Sentencia núm. 321/2001 de 14 mayo, dictada por la Sección 17ª de la AP de Madrid, cuya referencia en Aranzadi es: JUR/2001\235032.

2.1.4.- PENALIDAD DE LOS DELITOS DEL ART. 379 DEL CÓDIGO PENAL

El art. 379 del CP castiga las tres conductas que regula con las mismas penas, en concreto con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años¹⁸¹.

La pena de prisión fue introducida por el legislador por LO 15/2003 con un evidente ánimo de concienciar a los conductores y a las sociedad en general de la gravedad de estas conductas. No obstante, en la práctica no se suele aplicar la pena de prisión para estos delitos al poderse suspender con los requisitos del art. 80 del CP o optar los tribunales por imponer las pena de multa o de trabajos en beneficio de la comunidad.

El marco abstracto de la pena de prisión es de tres a seis meses, lo que supone la aplicación de penas privativas de libertad de corta duración, que han sido criticadas por algunos sectores de la doctrina¹⁸² por considerar que no cumplen la función reeducadora que se pretende y tienen todos los inconvenientes de la cárcel.

Respecto de la pena de multa también se mantiene el marco de los seis a doce meses que había sido introducido por LO 15/2003, que supuso un endurecimiento de esta pena. La pena de multa se rige por el sistema de días multa, que permite adecuarla a la gravedad del hecho y a la capacidad económica del penado.

¹⁸¹ Véase GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad (...)" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op.cit., 2013, pp. 142-144.

¹⁸² En este sentido se ha pronunciado GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2015, pp. 186-187.

Los trabajos en beneficio de la comunidad tras la reforma operada por LO 5/2010 ya no tiene que imponerse de forma conjunta con la de multa y para que pueda ser aplicada el condenado debe prestar su consentimiento de conformidad con el art. 49 del CP. Este tipo de pena viene presidida por la voluntad del legislador de que los condenados por este tipo de delitos entren en contacto con las víctimas de los accidentes de circulación y se conciencien de los riesgos que estas conductas acarrearán, tratando de prevenir futuras reincidencias.

Junto a cualquiera de las penas anteriores debe imponerse la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. El plazo de privación es relativamente alto, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. De conformidad con el art. 47 del CP la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia y si la inhabilitación para este derecho lo fuere por un tiempo superior a dos años, comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción, por lo que el condenado deberá volver a obtener el permiso de conducción para este tipo de vehículos transcurrido el tiempo de la condena. Para hacer efectiva esta pena, debe procederse a la retirada física del permiso de conducción por parte del Letrado de la Administración de Justicia, de conformidad con el art. 794.2^a de la LECrim., dejando unido el documento a los autos y remitiendo mandamiento a la Jefatura Central de Tráfico para que lo deje sin efecto y no expida otro nuevo hasta la extinción de la condena.

El art. 385 ter del CP establece que el juez, motivadamente, puede imponer la pena inferior en grado en atención al menor riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho una serie de casos, entre los que se incluyen los tres tipos penales del art. 379 del CP. La inclusión de este artículo por la LO 5/2010 debe ser bienvenida porque no todos los casos señalados son igual de

graves y establecer la posibilidad de sancionar con menor pena aquellos supuestos de menor gravedad, bien por su menor riesgo para la seguridad vial, bien por la menor gravedad del hecho, es coherente desde el principio de proporcionalidad de las penas. A este tema nos referiremos con más detenimiento al estudiar el art. 385 ter del CP.

2.2.- EL ART. 380 DEL CÓDIGO PENAL: EL DELITO DE CONDUCCIÓN MANIFIESTAMENTE TEMERARIA.

2.2.1.- CUESTIONES GENERALES

El art. 380 del Código Penal establece:

“1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.”

Nos encontramos ante un supuesto paradigmático de delito de peligro concreto¹⁸³. El legislador no solo exige que la conducción se realice con temeridad manifiesta, es decir, que resulte potencialmente peligrosa, sino que además ésta debe originar un resultado de riesgo para los bienes jurídicos individuales de la vida e integridad física de las personas.

¹⁸³ Véase PERIS, J./CUESTA PASTOR, P.J.: “Delitos contra la Seguridad del Tráfico” en MARTÍNEZ NIETO, A. (Coord.), *Derecho de la Circulación. Nuevo régimen jurídico del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2014, p. 1130.

La jurisprudencia¹⁸⁴ señala que este tipo de conducción es aquella que se realiza prescindiendo de las más elementales normas que la regulan, de modo que el número de probabilidades de que se produzca su resultado lesivo es elevado. La temeridad de tal conducción ha de resultar manifiesta, término que no se ha de confundir con probada, sino que se identifica con evidente o apreciable, en relación con las reglas que regulan la circulación (velocidad, maniobras de circulación, señales de tráfico, etc.) por cualquier observador. Y, por último, tal conducta ha de poner en peligro la vida e integridad de las personas que se encuentren en la zona por donde se produzca la conducción, bien como conductores de otros vehículos o como peatones.

Por su parte, la Fiscalía General del Estado define la conducción temeraria como “aquella que desprecia las más elementales normas de precaución, gravemente irregular y contraria al ordenamiento jurídico de tráfico”¹⁸⁵.

Vemos por tanto que la conducta típica engloba dos elementos de carácter objetivo, consistentes en la conducción con temeridad manifiesta y la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de las personas y de un elemento subjetivo, el dolo¹⁸⁶:

La jurisprudencia para apreciar este delito viene exigiendo de un lado la conducción del vehículo de que se trate, ciclomotor o vehículo de motor, con temeridad manifiesta, lo que supone una notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico, de forma valorable con claridad por un ciudadano medio, y de otro, que tal conducta suponga un peligro concreto para la vida o la

¹⁸⁴ Entre todas véase la Sentencia núm. 504/2008 de 20 de junio, de la Sección 7ª de la AP de Barcelona, cuya referencia en Aranzadi es: JUR 2008\265463.

¹⁸⁵ Véase la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

¹⁸⁶ Véase HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “El delito de conducción temeraria” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 125-131.

integridad de las personas; por lo tanto, la simple conducción temeraria, creadora simplemente por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto, que ha de derivarse de los hechos declarados probados por los tribunales¹⁸⁷.

Vemos por tanto que la temeridad manifiesta no se da automáticamente por infringir cualquier norma de tráfico, sino que debe tratarse de una transgresión de las normas más elementales en la materia, que observaría el menos diligente de los conductores.

El segundo elemento a tener en cuenta en el estudio de este tipo penal, como decíamos, es el concreto peligro para la vida o integridad física de las personas. Se trata de un elemento normativo del tipo que debe ser valorado por el juez en cada caso concreto y la jurisprudencia exige que al menos haya una persona expuesta a este peligro, aunque no sea identificada en el proceso penal siendo prueba bastante la declaración de testigos presenciales objetivos o la de los agentes de la autoridad que intervengan en el atestado levantado a tal efecto¹⁸⁸.

Junto a estos dos elementos objetivos debe apreciarse también para aplicar este tipo penal el elemento subjetivo de dolo. Cabría la duda de si también podría darse esta conducta como consecuencia de una imprudencia grave. La jurisprudencia nuevamente zanja esta cuestión al determinar que el actual art. 380 del Código Penal describe una conducta dolosa. En este sentido, la Sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo en su Sentencia núm. 1039/2001¹⁸⁹, de 29 mayo señala: *“La doctrina jurisprudencial no exige en el delito de conducción temeraria un dolo específico o elemento subjetivo del injusto (...). El dolo*

¹⁸⁷ Entre todas véase la Sentencia núm. 2251/2001 de 29 de noviembre dictada por la Sala de lo Penal del TS, cuya referencia en Aranzadi es: RJ 2002 \ 1224.

¹⁸⁸ De nuevo véase la Sentencia núm. 2251/2001 de 29 de noviembre dictada por la Sala de lo Penal del TS, cuya referencia en Aranzadi es: RJ 2002 \ 1224.

¹⁸⁹ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2001 \ 4576.

del tipo (...) requiere conocimiento de que con la anómala conducción se pone en concreto peligro la vida o integridad de las personas y la voluntad de ejecutar o proseguir con la temeraria forma de conducir". Vemos que basta con que el sujeto activo prosiga con su temeraria forma de conducir, siendo consciente de que pone en concreto peligro la vida o integridad de las personas. De hecho, lo que es dolosa es la conducción, mientras que el resultado de la misma, es decir el posible homicidio o lesiones que se pudieran provocar lo serian a título de imprudencia¹⁹⁰, ya que en caso de que además del conocimiento y aceptación del peligro estuviere presente también la aceptación o indiferencia hacia el posible resultado lesivo derivado de la acción ya no se estaría ante un delito de conducción temeraria sino ante el hecho más grave que recoge el delito de conducción homicida-suicida del art. 381 del CP, como veremos más adelante.

El art. 380.2 del CP que estamos analizando en este epígrafe establece una conducta que, en todo caso, constituirá una conducción temeraria, que es la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo 379 del CP, es decir, conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente realizada por una persona que además condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/L o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 g/L, siempre que se dé una situación de peligro concreto para la vida o integridad de las personas. En este caso, el art. 380.2 del CP establece una presunción *iuris et de iure* de conducción temeraria, no siendo un *númerus clausus*, ya que otras conductas

¹⁹⁰ Véase HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: "El delito de conducción temeraria" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 129.

también puedan considerarse como conducción temeraria a los efectos de este precepto penal¹⁹¹.

No podemos dejar de mencionar que la interpretación del art. 380.2 del CP puede resultar algo confusa¹⁹², si bien mejora notablemente su redacción anterior a la LO 15/2007¹⁹³.

2.2.2.- EL AUTOENCUBRIMIENTO IMPUNE

Muchas defensas invocan el principio del autoencubrimiento impune (que la conducción temeraria no debe ser sancionada cuando se realiza con posterioridad a la comisión de un hecho delictivo para impedir que la intervención de la acción de la Justicia pueda frustrar la expectativas generadas por ese primer delito) para intentar la declaración de absolución de aquellos que, huyen de la policía circulando a gran velocidad, en lugares transitados por otros usuarios y sin respetar las normas básicas de circulación¹⁹⁴.

¹⁹¹ Sobre este tema véase HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: "El delito de conducción temeraria" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 129-131.

¹⁹² Para profundizar más sobre este tema véase GUARDIOLA GARCÍA, J.: "Artículo 380" en ORTS BERENGUER, E. (Coord.), *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 302-303; MUÑOZ RUIZ, J.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2014, pp. 149-154; HORTAL IBARRA J.C.: "El delito de conducción temeraria (arts. 379.1 y 2 in fine y 380): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 154-155 e HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: "El delito de conducción temeraria" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp.130-131.

¹⁹³La anterior redacción introducida por LO 15/2003, de 25 de noviembre establecía en el segundo párrafo del antiguo art. 381 del CP que: "En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos", párrafo que fue duramente criticado por todos los operadores jurídicos por su indeterminación, destacamos entre estas críticas las realizadas por ORTS BERENGUER, E./ALONSO RIMO, A.: "El nuevo (sic) párrafo segundo del artículo 381 CP. Una propuesta de interpretación restrictiva", *Revista jurídica de la Comunidad Valenciana*, núm. 17, 2006, pp. 78-79.

¹⁹⁴ Sobre este principio véase MUÑOZ RUIZ, J.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2014, pp. 402-408 e HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: "El delito de conducción temeraria" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 131-132.

La consulta 1/2006¹⁹⁵ de la Fiscalía General del Estado al respecto, establece que: “El dolo no quedará desplazado por el móvil de huida o elusión de la acción policial de descubrimiento de la participación en hechos punibles, en los que la jurisprudencia viene admitiendo limitadamente el principio de autoencubrimiento impune, como manifestación del más genérico de inexigibilidad de otra conducta, pero constriñéndolo a los casos de mera huida (delitos de desobediencia) con exclusión de las conductas que en la fuga pongan en peligro o lesionen otros bienes jurídicos como la seguridad del tráfico o la integridad de las personas”.

La jurisprudencia zanja definitivamente este asunto, confirmando condenas por conductas incardinadas en el actual delito del art. 380 del CP cometidos en el curso de una huida con persecución policial. Así, entre otras muchas, la Sentencia de la Sala Penal del Tribunal Supremo núm. 1464/2005¹⁹⁶, de 17 noviembre, señala sobre la invocación del principio de autoencubrimiento impune por parte de la defensa del acusado: *“El argumento no puede prosperar por ser erróneo en su propia base, es decir, no es posible aceptar la relevancia del móvil aducido para excluir el dolo en la conducta enjuiciada. La Jurisprudencia de esta Sala, en los casos de huida o elusión de la acción policial subsiguiente a la comisión de otro delito, ha venido admitiendo limitadamente el principio del autoencubrimiento impune, como expresión del más genérico de inexigibilidad de otra conducta, pero solo en casos de mera huida con exclusión de aquellas conductas que en la fuga pongan en peligro o lesionen otros bienes jurídicos, como sucede en el presente caso”*.

Lo dispuesto por la Fiscalía General del Estado y los criterios jurisprudenciales mencionados me hacen mostrarme conforme con la conclusión manejada por la mayor parte de la doctrina y en concreto por

¹⁹⁵ Accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/con01-2006.pdf?idFile=479a39a5-ae96-4243-b8de-6fa6ef427676, siendo la fecha de último acceso el 2 de agosto de 2016.

¹⁹⁶ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2006\225.

MUÑOZ RUIZ¹⁹⁷, consistente en que el principio de autoencubrimiento impune solo es aplicable a la comisión de delitos de desobediencia, sin que pueda extenderse a aquellos casos en que, en el transcurso de la huida y desatención de las ordenes de los agentes de la autoridad, se ponen en peligro bienes jurídicos tan relevantes como la vida o la integridad física, tutelados en los artículos 380 y 381 del CP.

2.3.- EL ART. 381 DEL CÓDIGO PENAL: DELITO DE CONDUCCIÓN SUICIDA

El art. 381 del Código Penal establece:

“1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.”

El tipo penal del actual art. 381 del CP fue introducido por primera vez en el Código Penal por la LO 3/1989, de 21 de junio¹⁹⁸ para tratar de responder a

¹⁹⁷ Véase MUÑOZ RUIZ, J.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2014, p. 408.

¹⁹⁸ El preámbulo de esta Ley (LO 3/1989, de 21 de junio) señalaba respecto de esta nueva figura delictiva: *“Recientes experiencias han puesto de manifiesto la necesidad político-criminal de aumentar las sanciones penales para los supuestos de conducción temeraria, alguno de los cuales, entre los que ha causado especial alarma social el de los llamados conductores homicidas, alcanza una posición intermedia entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio, valoración que explica su particular tipificación y la pena que se establece. Con ello, por otro lado, se refuerza la función preventiva y la capacidad correctora de comportamientos gravemente antisociales que se producen con ocasión de la circulación de vehículos de motor. Razones análogas, aunque en otro ámbito de problemas, han aconsejado la introducción de un tipo especial de delito de riesgo. Este conjunto de modificaciones del Libro II del Código acredita con nitidez que el alcance de la reforma no se circunscribe a la descriminalización de*

un fenómeno relativamente frecuente en la década de los años 80, los conductores suicidas o *kamikazes* y fue modificado posteriormente por la LO 17/1994¹⁹⁹.

El delito de conducción suicida que se configura en este art. 381 del CP es un delito de propia mano, cuyo sujeto activo será siempre el conductor de vehículos a motor o ciclomotor, sin perjuicio de otras formas de participación²⁰⁰.

Este tipo penal engloba dos delitos distintos en función de que se ponga o no en concreto peligro la vida o integridad física de las personas con la conducta desplegada²⁰¹. En ambos casos deberá concurrir un elemento subjetivo, el dolo, y un elemento objetivo, la conducción manifiestamente temeraria.

El elemento subjetivo del art. 381 del CP viene reflejado en la expresión *“manifiesto desprecio por la vida de los demás”*, en este caso, el dolo no abarca solo la conducción temeraria infringiendo las más elementales normas de tráfico, como ocurría en el supuesto del art. 380 del CP, sino que también supone la voluntariedad del eventual resultado, al menos como dolo eventual.

Sobre el tema del dolo en el art. 381 del CP se argumenta en las sentencias de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 172/2008, de 30 de abril²⁰² y núm. 716/2009, de 2 de julio²⁰³, que *“el dolo, según la definición más clásica, significa conocer y querer los elementos objetivos del tipo penal. En realidad, la*

comportamientos, sino que la misma supone también una nueva formulación de intereses dignos de tutela y un reforzamiento de la protección de otros ya existentes”.

¹⁹⁹ Sobre el origen de este delito véase ORTS BERENGUER, E./ROIG TORRES, M.: *“El llamado delito de conducción homicida”* en GARCÍA VALDÉS, C./CUERDA RIEZU, A./MARTÍNEZ ESCAMILLA, M./ALCÁZER GUIRAO, R./VALLE MARISCAL DE GANTE, M. (Coords.)/et al., *Estudios penales en homenaje a Enrique Gimbernat*, Tomo II, Edisofer, Madrid, 2008, pp. 2175-2177.

²⁰⁰ Véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *“La conducción suicida”* en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, p. 144.

²⁰¹ Véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *“La conducción suicida”* en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 144-158.

²⁰² Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2010\4476.

²⁰³ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2009\5976.

voluntad de conseguir el resultado no es más que una manifestación de la modalidad más frecuente del dolo en el que el autor persigue la realización de un resultado, pero no impide que puedan ser tenidas por igualmente dolosas aquellas conductas en las que el autor quiere realizar la acción típica que lleva a la producción del resultado o que realiza la acción típica, representándose la posibilidad de la producción del resultado.”

En esta misma línea, la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 384/2012²⁰⁴, de 4 mayo señala: *“Pero ello no excluye un concepto normativo del dolo basado en el conocimiento de que la conducta que se realiza pone en concreto peligro el bien jurídico protegido, de manera que en esta segunda modalidad el dolo radica en el conocimiento del peligro concreto que la conducta desarrollada supone para el bien jurídico. En el conocimiento del riesgo se encuentra implícito el conocimiento del resultado y desde luego la decisión del autor está vinculada a dicho resultado”* y la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 890/2010²⁰⁵, de 8 de octubre estima que obra con dolo quien *“conociendo que genera un peligro concreto jurídicamente desaprobado, no obstante actúa y continua realizando la conducta que somete a la víctima a riesgos que el agente no tiene la seguridad de poder controlar y aunque no persiga directamente la causación del resultado, del que no obstante ha de comprender que hay un elevado índice de probabilidad de que se produzca”*.

En definitiva, la jurisprudencia del Tribunal Supremo determina que una vez acreditado que el autor actuaba con conocimiento del peligro concreto que entrañaba su acción (elemento intelectual), difícilmente puede invocarse que no asumía el resultado lesivo (elemento volitivo).

Este delito del art. 381 del CP que venimos estudiando se desdobra en dos tipos penales²⁰⁶, por un lado la conducción temeraria con peligro concreto

²⁰⁴ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2012 \ 8859.

²⁰⁵ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2010 \ 7827.

²⁰⁶ Véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *“La conducción suicida”* en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 147-148.

para la vida e integridad de las personas del art. 380 del CP cuando se realice con manifiesto desprecio por la vida de los demás y un tipo atenuado (art. 381.2 del CP), que no exige la puesta en peligro concreto para la vida e integridad física de las personas.

En mi opinión la redacción del art. 380 y 381 del CP, que venimos analizando, es francamente mejorable ya que suscita ciertas dudas sobre los elementos que diferencian uno y otro²⁰⁷. La principal diferencia entre ambos preceptos es que en el caso del art. 381 del CP la conducta se realiza con “*manifiesto desprecio por la vida de los demás*”. Además la Fiscalía General del Estado en su Circular 10/2011, de 17 de noviembre²⁰⁸, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial establece que la diferencia entre uno y otro precepto estriba en el tipo subjetivo: en el art. 380 el dolo abarca únicamente la conducción pero no el resultado, es decir, el posible homicidio o lesiones que se pudieran provocar lo serían a título de imprudencia, mientras que el dolo del art. 381 incluye no solo el conocimiento y aceptación del peligro de la acción sino también la aceptación o indiferencia hacia el posible resultado lesivo que se pueda producir, lo que justifica la mayor punición de este precepto.

²⁰⁷ Sobre esta discusión doctrinal véase MUÑOZ RUIZ, J.: *El delito de conducción (...)*, op.cit., 2014, pp. 294-305.

²⁰⁸ Accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Via1.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00, siendo la fecha de último acceso el 2 de agosto de 2016.

2.3.1.- DIFERENCIAS Y SIMILITUDES DEL LOS TIPOS PENALES DE LOS ARTS. 380 Y 381 DEL CÓDIGO PENAL Y EL PROBLEMA DE SU PRUEBA

Llegados a este punto, consideramos necesario centrarnos en diferenciar estos dos tipos penales y estudiar la problemática que su prueba presenta ante nuestros tribunales.

Como decíamos, el tipo del art. 380 del CP exige como resultado de la conducción temeraria la puesta en peligro concreto de la vida o integridad de las personas. El peligro debe ser constatado por el Juez según las circunstancias. Al menos debe haber una gran probabilidad de producir un daño constitutivo de delito o falta contra la vida o integridad. No basta con que ponga en peligro la propia vida del conductor, sino que dicho peligro debe referirse a bienes individuales ajenos, es decir, debe ponerse en peligro a otros conductores o a personas próximas al lugar de los hechos. Serían ejemplo los casos en los que el resto de conductores se ven obligados a frenar o apartarse de la carretera para no colisionar, o los peatones que en un paso de cebra tienen que apartarse rápidamente para no ser atropellados. Tampoco se incluye la conducción que entraña riesgo solo para los acompañantes de quien conduce temerariamente, si los mismos han aceptado el riesgo.

Respecto del tipo subjetivo del art. 380 del CP, hemos dejado claro que este ha de ser doloso, es decir, el sujeto debe ser consciente de su forma de conducir y de la puesta en peligro. Es un dolo referido a la propia conducción peligrosa.

Respecto del tipo subjetivo del art. 381 del CP, este también ha de ser doloso, pero el dolo abarca no solo la infracción de la norma de cuidado sino también el eventual resultado.

Elemento común a las dos figuras del art. 381 del CP es la conducta realizada por el sujeto, que no es otra que la descrita en el art. 380.1 del CP: la de conducir con temeridad manifiesta. Por consiguiente, el sujeto ha de conducir un vehículo de motor o un ciclomotor desatendiendo la diligencia más básica exigible a cualquier conductor, con infracción de las reglas más elementales que disciplinan el tráfico.

Y esta conducta no la realiza por imprudencia, sino “*con manifiesto desprecio por la vida de los demás*”. Este es el otro elemento, subjetivo, también compartido por las dos figuras. Implica que la representación de un accidente mortal se presente como probable para el sujeto, sin que tal probabilidad le desanime a la ejecución del acto temerario. Ese “plus” de temeridad permite además deslindar los supuestos de adopción consciente de la conducción en condiciones de temeridad o riesgo (supuesto típico del “conductor homicida”, ya por su afán de aventura, ya por su apuesta de desafío) de aquellos otros en que la conducción en condiciones de peligro es consecuencia de una valoración errónea (equivocación al acceder a una autopista por la vía contraria a la marcha, por ejemplo).

Por tanto, el número primero del art. 381 del CP será aplicable cuando se haya puesto efectivamente en peligro concreto la vida o la integridad física de alguien como consecuencia de la conducción temeraria con manifiesto desprecio.

El número segundo del art. 381 del CP se aplica en aquellos supuestos en los que hay temeridad manifiesta, desprecio consciente pero no se ha dado el peligro concreto.

Por supuesto, son posibles las diferentes formas de participación.

La prueba de la conducción con *temeridad manifiesta* implica según la doctrina y la jurisprudencia, que la misma sea evidente para el ciudadano

medio. En este sentido la Sala Segunda del TS ha establecido²⁰⁹, en relación con la conducta prevista en el art. 380.1 del CP, que la misma cuenta con dos elementos. De un lado la conducción del vehículo de que se trate, ciclomotor o vehículo de motor, con temeridad manifiesta, lo que supone una notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico, de forma valorable con claridad por un ciudadano medio, y de otro, que tal conducta suponga un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas; por lo tanto, la simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto para aplicar este precepto legal. Algunos autores se inclinan por que la prueba de la “temeridad manifiesta” se base en el criterio del testigo presencial de la maniobra temeraria y no en el criterio del juzgador, por lo que no podrían tomarse en consideración otros datos de los que solo se tiene conocimiento una vez acaecido el hecho²¹⁰. En nuestra opinión todos estos elementos de prueba han de poderse tomar en cuenta a la hora de enjuiciar la conducción con temeridad manifiesta.

Como decíamos, en estos delitos también debe probarse la puesta en concreto peligro de la vida o la integridad de las personas a través de la conducción temeraria, para lo que se exige que no concurra la conducta imprudente de la víctima o que esta no sea relevante y que el autor del riesgo pierda el dominio del vehículo aunque finalmente no menoscabe la vida o integridad de terceros, lo que puede deberse a la reacción de la propia víctima o un tercero para salir del radio de acción del autor del hecho²¹¹. En este último

²⁰⁹ Véase la Sentencia núm. 2.251/2001 de 29 noviembre dictada por la Sala Segunda del TS, siendo su referencia en Aranzadi: RJ/2002/1224, referida al antiguo delito previsto en el art. 381 del Código Penal, conforme a la redacción hasta el 1 de diciembre de 2007, tipo delictivo que actualmente se regula en el art. 380 del Código Penal.

²¹⁰ Sobre este tema véase HORTAL IBARRA, J.C.: “El delito de conducción (...)” en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op.cit., 2008, p. 129.

²¹¹ En este sentido la Sección 6ª de la AP de Barcelona en su Sentencia de 20 julio de 2006, siendo su referencia en Aranzadi: JUR/2007\66002 establece que “*Concorre igualmente el*

caso, basta con el testimonio de testigos presenciales aunque no sean las víctimas potenciales²¹².

Además para condenar por el delito de conducción temeraria previsto en el vigente art. 380 del CP debe probarse el tipo subjetivo, es decir que el autor tenga conocimiento de que conduce infringiendo las más elementales normas de circulación y que con ello crea un peligro concreto para otras personas aunque no busque lesionar la vida o integridad de las mismas, ya que si tiene dolo, aunque sea eventual, en relación con que su temeraria conducción pueda lesionar la vida o integridad de alguna persona puesta en peligro, nos encontraríamos ante el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio para la vida de los demás del art. 381 del vigente CP, como decíamos al estudiar el delito del art. 380 del mismo texto legal²¹³. Por tanto, se diferencia el delito previsto en el art. 381 del CP respecto del previsto en el art. 380 del mismo texto

resultado típico exigido en el delito de conducción temeraria, por cuanto, a juicio de esta Sala, se puso en concreto peligro concreto la vida, integridad física y salud del resto de conductores y de los peatones en el momento en que, habiendo perdido el recurrente el control o dominio sobre el vehículo que conducía, la efectiva lesión de los mismos no se produjo gracias a la rápida actuación de los propios conductores y peatones que circulaban y paseaban respectivamente por la vía y por la acera”.

²¹²En este sentido la Sección 3ª de la AP de Barcelona en su Sentencia de 2 diciembre de 2002, cuya referencia en Aranzadi es: JUR/2003\120916, establece respecto la conducción temeraria, que la misma requiere el más absoluto desprecio del deber objetivo de cuidado, y la puesta en peligro concreto de la vida o la integridad física de los usuarios de la vía urbana al señalar: “Se trata de un delito de peligro concreto, a diferencia del delito del art. 379 CP que es un delito de peligro abstracto. Pero ello no quiere decir que deban individualizarse las personas que vieron puesta en peligro su integridad física por la conducta del acusado, ni la conducta concreta que dio lugar a esa puesta en peligro. Solo es necesario que quede probado que hubo alguna persona que vio puesta en peligro su vida o su integridad física. La sentencia declara probado que el acusado no respetó la fase roja de un semáforo, lo que fue presenciado por los agentes de policía que le dieron el alto, no respetado por el acusado, que emprendió la huida, no respetando la luz roja de hasta siete semáforos, lo que sin duda constituye una conducción temeraria, con absoluto desprecio de las normas de tráfico, que obligan a detener la marcha ante la señal semafórica, que puso en peligro a los demás usuarios de la vía, pero ello no es suficiente para configurar el delito, es necesario el riesgo concreto y este también está concretado en la sentencia, que declara probado que unos peatones tuvieron que apartarse para evitar ser arrollados por el acusado. No es necesario individualizar a esos peatones, y la declaración de los agentes, que fueron testigos presenciales, es suficiente para tener por probado el riesgo concreto sufrido por esos peatones no identificados”.

²¹³ Véase HORTAL IBARRA, J.C.: “El delito de conducción (...)” en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op.cit., 2008, pp. 138-139.

legal en el tipo subjetivo²¹⁴, ya que el dolo eventual²¹⁵ que exige la punición del art. 381 del CP se refiere al resultado lesivo para la vida o integridad física, mientras que el del art. 380 del CP se refiere al peligro para la vida o integridad física, es decir la calificación será la del art. 380 del CP en función de la menor peligrosidad objetiva de la conducción y cuando el dolo se proyecte sobre el peligro y no sobre el resultado. La Fiscalía General del Estado considera que debe interpretarse la expresión “*manifiesto desprecio por la vida de los demás*” del art. 381 del CP como referente al dolo eventual de resultado que obliga a calificar como dolosos los delitos de homicidio y las lesiones que puedan llegar a cometerse a través de este tipo penal²¹⁶.

Las dificultades probatorias puestas de manifiesto respecto del resultado de peligro (art. 380 del CP) o del manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 del CP) puede llevar aparejada en la práctica una falta de persecución de dichas infracciones, desprotegiendo a la sociedad frente a las mismas, por lo que la Fiscalía General del Estado recomienda una respuesta institucional contraria al archivo de plano de tales conductas y que se impulse la investigación de los hechos caso por caso. Para ello entiende que el atestado policial o la actividad instructora debe poner de manifiesto la identificación del autor y del vehículo, en su caso las características del aparato cinemómetro que

²¹⁴ Al respecto véase la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011 sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, pp. 32-34.

²¹⁵ Al respecto la Sentencia núm. 831/1999, de 28 mayo, dictada por la Sala Segunda del TS, cuya referencia en Aranzadi es: RJ/1999\5266 define el dolo eventual como aquel en que “*el agente de la conducta se representa la producción de un resultado dañoso como algo de posible ocurrencia y, ello no obstante, aun no queriendo directamente causarlo, lo acepta como posible y no renuncia, sino que persiste, en la ejecución de los actos nocivos que sabe puedan producirse y aceptando que se produzcan*”. También sostiene la doctrina jurisprudencial que se entiende por dolo eventual el conocimiento del sujeto del riesgo jurídicamente desaprobado para los bienes tutelados y la conformidad con el probable resultado derivado de su comportamiento, asumiendo graves peligros que no tiene la seguridad de controlar (entre todas la Sentencia núm. 890/2010 de 8 octubre de la Sala de lo Penal, Sección 1ª, del TS, con referencia en Aranzadi: RJ/2010\7827).

²¹⁶ Véase la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

captó la imagen del vehículo y su estado de verificación, las circunstancias en que se produjo la acción a través de informes periciales sobre el tiempo y distancia de frenada u otros extremos que puedan ser relevantes para determinar la entidad del riesgo generado (como la presencia de vehículos o peatones cuya seguridad se haya podido ver comprometida por la conducta del autor o la climatología entre otros factores)²¹⁷.

También el §315c del Código Penal alemán castiga (además de la conducción bajo el efecto del alcohol u otras sustancias, como veíamos anteriormente) a quien comete una serie de graves infracciones de tráfico enumeradas en el precepto (como no ceder el paso, realizar adelantamientos peligrosos, no respetar los pasos de peatones, conducir rápidamente en intersecciones o cruces, conducir en contra del sentido de la marcha, no respetar la distancia de seguridad). Este tipo penal del derecho alemán, que castiga conductas similares a las del art. 380 y 381 de nuestro CP, es valorado muy positivamente por CAMARERO GONZÁLEZ²¹⁸ ya que supone la codificación por parte del derecho alemán de aquellas maniobras especialmente peligrosas en la conducción, ya que si bien estas conductas caben perfectamente en nuestro tipo de conducción temeraria, su mención expresa como en Alemania evitaría la aplicación en nuestro tribunales de la doctrina de culpas que muchas veces lleva a que este tipo de conductas resulten impunes o enjuiciadas como delitos leves, cuando sin embargo uno de los partícipes ha tenido un comportamiento especialmente grave.

²¹⁷ Véase Consulta de la Fiscalía General del Estado núm. 1/2006, de 21 de abril, sobre la Calificación jurídico penal de la conducción de vehículos a motor a velocidad extremadamente elevada, que sigue vigente en este aspecto conforme señala la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

²¹⁸ CAMARERO GONZÁLEZ, G.J.: "La protección penal de la seguridad vial en algunos países europeos. Algunas instituciones útiles para nuestro derecho", en MORENO GARCÍA, R./PLATERO ARANDA, E./SOLSONA ABAD, F./MARTIN AGUDO, M.M./CAMARERO GONZÁLEZ, G.J, *Novedades legislativas y jurisprudenciales en los órdenes jurisdiccionales civiles y penales*, Gobierno de La Rioja, Logroño, 2008, pp. 203-299.

2.3.2- INIMPUTABILIDAD Y EL ART. 381 DEL CÓDIGO PENAL

En la práctica judicial se aprecia, con cierta frecuencia, que los acusados por las conductas descritas en el art. 381 del CP a menudo también padecen algún tipo de alteración psíquica, lo que tiene una clara incidencia en su culpabilidad²¹⁹.

Evidentemente para que un hecho típico y antijurídico sea punible, su autor debe ser declarado culpable y por tanto se le debe reprochar haber actuado en la forma que lo hizo, pudiendo haberlo hecho de otra manera diferente²²⁰.

Por tanto, si en el enjuiciamiento del delito del art. 381 del CP se acredita que en el momento de los hechos el responsable carecía de capacidad plena para conocer la ilicitud de su conducta y actuar conforme a la ley, nos encontramos con que su imputabilidad se hallaba mermada notablemente y será aplicable la eximente completa o incompleta de alteración psíquica según los casos, reguladas respectivamente en los artículos 20.1 y 21.1 (en relación con el 20.1) del CP, sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad previstas en los arts. 101²²¹ y 104²²² del mismo texto legal. Para ello ha de tenerse

²¹⁹ Véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “La conducción suicida” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 158-161.

²²⁰ Al respecto véase MUÑOZ CONDE, F./GARCÍA ARÁN, M.: “Culpabilidad” en MUÑOZ CONDE, F./GARCÍA ARÁN, M.: *Derecho Penal Parte General*, 9ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 409-426.

²²¹ El art. 101 del CP establece: “1. Al sujeto que sea declarado exento de responsabilidad criminal conforme al número 1º del artículo 20, se le podrá aplicar, si fuere necesaria, la medida de internamiento para tratamiento médico o educación especial en un establecimiento adecuado al tipo de anomalía o alteración psíquica que se aprecie, o cualquiera otra de las medidas previstas en el apartado 3 del artículo 96. El internamiento no podrá exceder del tiempo que habría durado la pena privativa de libertad, si hubiera sido declarado responsable el sujeto, y a tal efecto el Juez o Tribunal fijará en la sentencia ese límite máximo. 2. El sometido a esta medida no podrá abandonar el establecimiento sin autorización del Juez o Tribunal sentenciador, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de este Código”.

²²² El art. 104 del CP establece:

“1. En los supuestos de eximente incompleta en relación con los números 1º, 2º y 3º del artículo 20, el Juez o Tribunal podrá imponer, además de la pena correspondiente, las medidas previstas en los artículos 101, 102 y 103. No obstante, la medida de internamiento sólo será

en cuenta, no solo un diagnóstico de la alteración psíquica de que se trate, sino que tal déficit impide al acusado o le dificulta en mayor o menor medida la comprensión de la ilicitud de su actuación, siendo este último extremo de mayor dificultad de prueba²²³.

Dentro del ámbito de la culpabilidad del art. 381 del CP debemos hacer referencia a la teoría de la *actio libera in causa*²²⁴ que fue abordada por la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 1019/2010²²⁵, de 2 de noviembre, que afirma que:

“La causa libremente puesta, que da lugar al comienzo de hecho, debe ser imputable al autor y, por lo tanto, ello requiere que sea este quien la haya introducido en el curso del suceso. Esta forma de entender la actio libera in causa ha sido también reflejada en los textos legales que han regulado expresamente esta materia. En este sentido se debe recordar el art. 87 del Código Penale italiano que establece que no se considerará inimputable «al que se haya puesto en estado de incapacidad de entender o de querer con el fin de cometer el delito o de prepararse una excusa». Es por estas circunstancias, es decir, porque la teoría de la actio libera in causa parte de una previa capacidad de culpabilidad del sujeto que pierde conscientemente para cometer el hecho, bien por falta de valor

aplicable cuando la pena impuesta sea privativa de libertad y su duración no podrá exceder de la de la pena prevista por el Código para el delito. Para su aplicación se observará lo dispuesto en el artículo 99.

2. Cuando se aplique una medida de internamiento de las previstas en el apartado anterior o en los artículos 101, 102 y 103, el juez o tribunal sentenciador comunicará al ministerio fiscal, con suficiente antelación, la proximidad de su vencimiento, a efectos de lo previsto por la disposición adicional primera de este Código”.

²²³ Al respecto véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “La conducción suicida” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 159.

²²⁴ Según la teoría de la *actio libera in causa* se puede imputar a quien comete un acto típico y antijurídico en un estado de inconsciencia provocado por alcohol o estupefacientes, en el cual él mismo se introdujo, que en principio le haría irresponsable por falta del requisito de la culpabilidad, pero el análisis de este es llevado al momento en que se causa el estado de ebriedad, momento en el cual el sujeto pudo haber actuado con culpa o dolo.

²²⁵ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2010\8197.

para ejecutarlo, bien como consecuencia de ponerse a cubierto de una posible responsabilidad criminal por su estado de incapacidad mental, buscándose, como dice el Código penal italiano, “una excusa”, es claro que tal resorte no puede ser aplicado a situaciones como la juzgada de alteraciones o anomalías mentales permanentes, es decir, enfermedades mentales crónicas o muy cronificables, pues en tales supuestos el sujeto es inimputable con anterioridad a dar comienzo a la ejecución del hecho, sin que pueda controlar, o no, su disposición a liberar una causa de excepción a su responsabilidad criminal, lo que no sucede, por el contrario, ni en el propio trastorno mental transitorio, ni en la drogadicción o en sustancias de efectos análogos, razón por la cual el sistema legal responde a una explicación científica, y por ende, el motivo no puede ser estimado.”

En esta sentencia, por tanto, el Tribunal Supremo señala que esta teoría no es aplicable para anomalías mentales de carácter permanente.

2.4.- EL ART. 383 DEL CÓDIGO PENAL: EL DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS PARA COMPROBAR LAS TASAS DE ALCOHOL Y PRESENCIA DE DROGAS

2.4.1.- CUESTIONES GENERALES

El art. 383 del Código Penal establece: *“El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”*

La negativa a someterse a las pruebas de comprobación de alcohol o drogas, actualmente castigada en el art. 383 del CP, ya venía recogida en el antiguo art. 380 del Código Penal, que estuvo vigente hasta el 1 de diciembre de 2007 y en su momento suscitó una importante polémica sobre si castigar dicha negativa podía ser inconstitucional²²⁶. Cuestión que quedó zanjada por el Tribunal Constitucional en las Sentencias del Pleno del TC núm. 161/1997 de 2 de octubre²²⁷ y núm. 234/1997 de 18 de diciembre²²⁸, doctrina constitucional aplicable al vigente art. 383 del CP.

²²⁶ Al respecto véase RAFOLS PÉREZ, I.J.: “El delito de desobediencia del art. 380 del Código Penal: análisis y crítica”, *Repertorio de Jurisprudencia penal de Aranzadi*, vol. VI, 1999, pp. 53-68.

²²⁷ En esta sentencia, cuya referencia en Aranzadi es RTC\1997\161, el TC señala: *“Los derechos a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable (...) son garantías o derechos instrumentales del genérico derecho de defensa, al que prestan cobertura en su manifestación pasiva (...) tal garantía no alcanza sin embargo a integrar en el derecho a la presunción de inocencia la facultad de sustraerse a las diligencias de prevención, de indagación o de prueba que proponga la acusación o que puedan disponer las autoridades judiciales o administrativas. La configuración genérica de un derecho a no soportar ninguna diligencia de este tipo dejaría inermes a los poderes públicos en el desempeño de sus legítimas funciones de protección de la libertad y la convivencia, dañaría el valor de la justicia y las garantías de una tutela judicial efectiva (...). Desde la óptica del ciudadano y como contrapartida de la propia permisión del riesgo circulatorio, esta se traduce en un correlativo deber de soportar estas actuaciones de indagación y control, y de colaborar con su práctica, dentro naturalmente del espacio ya reseñado que demarcan sus garantías procedimentales esenciales(...). La obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol u otras sustancias estupefacentes (...) tiene como objetivo, pues, el de comprobar si los conductores cumplen las normas de policía establecidas para garantizar la seguridad del tráfico”.*

²²⁸ En esta sentencia, cuya referencia en Aranzadi es RTC\1997\234, el TC señala: *“Al no poder considerar que la obligación de someterse a estas pruebas sea contraria al derecho constitucional a no declarar contra sí mismo ni al de no confesarse culpable el carácter obligatorio de las mismas no suscita problemas de constitucionalidad (...) si la prueba consiste en un análisis de sangre, que es una intervención corporal leve (STC 207/1996, fundamento jurídico 2), es evidente que, cuando se realice de forma voluntaria, no se lesiona ni el derecho a la integridad física (art. 15.1 CE) ni el derecho a la intimidad corporal. Y cuando se trate de una obligación impuesta por el Juez a efecto de su contraste con otra prueba, ha de tenerse presente que esta medida está prevista por la Ley (el art. 380 CP, que tiene carácter orgánico) y es proporcionada (...). De otro lado, si la prueba solo consiste en la espiración de aire, tampoco es contraria a la Constitución, pues es claro que, por la parte del cuerpo afectada, difícilmente se lesiona el derecho a la intimidad corporal (...) que no exista vulneración alguna del derecho a la intimidad corporal no significa que no pueda existir una lesión del derecho más amplio a la intimidad personal del que aquél forma parte, ya que esta vulneración podría causarla la información que mediante este tipo de pericia se ha obtenido (...). Ahora bien, para que tal afectación sea constitucionalmente relevante, y, por tanto, pueda considerarse lesiva del*

El art. 383 castiga la negativa a someterse a las pruebas de comprobación de alcohol o drogas legalmente establecidas por lo que se trata de una norma penal en blanco, ya que es preciso acudir a la regulación administrativa sobre tráfico para conocer las mismas.

FERNÁNDEZ BAUTISTA²²⁹ entiende que la conducta del art. 383 del CP no recoge más que una desobediencia específica, esto es, una lesión del principio de autoridad con ocasión de la posible comisión de un delito contra la seguridad del tráfico, pero no considera que a través de la punición de la negativa a someterse a las pruebas de comprobación de alcohol o drogas se proteja la seguridad vial. Por supuesto, el fundamento de la punición del art. 383 del CP pasa por la protección del principio de autoridad pero en nuestra opinión también protege los bienes jurídicos propios de la seguridad vial a los que hacíamos referencia al tratar ese tema en el epígrafe correspondiente²³⁰. De ahí que tenga una pena superior a la del art. 379 del CP, ya que protege aún mayor número de bienes jurídicos que el art. 379. En este sentido, es coherente con la inclusión del delito del art. 383 del CP dentro del Capítulo IV del Título XVII del Libro II dedicado a los Delitos contra la Seguridad Vial, el hecho de que para el castigo de esta conducta además de preverse penas de prisión, también se castigue la negativa a someterse a esas pruebas con la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. Sin embargo, pese a que el delito del art. 383 del CP lleva aparejada mayor pena que el art. 379 del

art. 18.1 CE, es preciso -como ha señalado la STC 207/1996, que la misma carezca de una justificación objetiva y razonable (...) dado el peligro que entraña la conducción bajo el efecto de este tipo de sustancias es claro que existe un fin legítimo que justifica que se impongan estas medidas que pueden afectar al ámbito de la intimidad personal”.

²²⁹ FERNÁNDEZ BAUTISTA, S.: “El delito de negativa (...)” en MIR PUIG, S./ CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op. cit, 2008, p. 183.

²³⁰ De esta opinión es también MUÑOZ CUESTA, F.J.: “Delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y detección de drogas: problemas que suscita la interpretación del art. 383 CP”, *Aranzadi Doctrinal*, núm. 2, 2009, pp.7-17.

mismo texto legal, PLA I SIMÓN²³¹ considera que puede salir económicamente más rentable para un sujeto negarse a someterse a las pruebas de alcoholemia que dar positivo en las mismas, ya que las compañías de seguros pueden repetir contra el sujeto los gastos del siniestro si este se hallaba bajo los efectos del alcohol.

En cualquier caso, para que exista la punición de la negativa a someterse a las pruebas de comprobación de alcohol o drogas deben probarse los siguientes elementos: que el autor fue requerido a someterse a dichas pruebas, previa, formal, directa y personalmente por un agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y debe probarse la negativa expresa, terminante, clara y reiterada del autor a las mismas²³². Para esta prueba es fundamental el atestado policial y la declaración testifical de los agentes de la autoridad actuantes.

En la práctica demostrar la negativa del autor a someterse a las pruebas de comprobación de alcohol o drogas plantea algunas cuestiones complejas:

a) Respecto de las pruebas de comprobación de alcohol;

En primer lugar, que el sujeto alegue impedimentos físicos para someterse a las mismas²³³. Los Tribunales vienen entendiendo que el sujeto está exonerado de realizar las pruebas cuando este es afectado por dolencias relacionadas con la función de soplar, pero no otras²³⁴. También se considera

²³¹ PLA I SIMÓN, S.: "Protocolos de Actuación y Problemática de la actuación policial en materia de delitos contra la seguridad en el tráfico" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, p. 347.

²³² Véase FERNÁNDEZ BAUTISTA, S.: "El delito de negativa (...)" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op.cit., 2008, p. 195.

²³³ El Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre establece en su art. 22.2 respecto de las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol que: "Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar".

²³⁴ Al respecto véase FERNÁNDEZ BAUTISTA, S.: "El delito de negativa (...)" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial (...)*, op.cit., 2008, pp. 198-199.

negativa a la realización de las pruebas, su realización defectuosa, aunque esta intención deliberada de realizar mal las pruebas debe quedar acreditada suficientemente.

En segundo lugar, y de gran relevancia en relación a la interpretación del art. 383 del CP, se cuestiona si la negativa a una segunda prueba de alcoholemia integra o no este tipo penal, existiendo sentencias contradictorias de las Audiencias Provinciales al respecto. Recientemente, un asunto de estas características²³⁵ ha llegado por primera vez al Tribunal Supremo con la entrada en vigor del nuevo recurso de casación previsto en la reforma de la Ley 41/2015, de 5 de octubre, de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para la agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales²³⁶, lo que ha permitido unificar la doctrina jurisprudencial en torno a esta cuestión. El Pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo ha establecido en la Sentencia núm. 210/2017, de 28 marzo²³⁷, que la negativa del conductor a someterse a una segunda prueba de alcoholemia, tras ser requerido para ello por el agente de la autoridad después de haber dado positivo en el primer test, constituye delito del artículo 383 del Código Penal. La sentencia, que cuenta con votos particulares discrepantes²³⁸ firmados por 6 de los 17 magistrados, destaca

²³⁵ El Tribunal Supremo ha confirmado la sentencia del Juzgado de lo Penal número 9 de Madrid, luego ratificada por la Audiencia de Madrid, que condenó a un conductor por hechos ocurridos en febrero de 2016 en una carretera de Madrid, cuando el hombre circulaba marcha atrás en una zona de curvas y poca visibilidad. La Guardia Civil le paró, y el hombre accedió a someterse a una primera prueba de alcoholemia con resultado de 1,02 mg/l en sangre, negándose en rotundo a la segunda medición.

²³⁶ Hasta la entrada en vigor de esta ley el recorrido procesal de delitos menos graves, terminaba en las audiencias provinciales.

²³⁷ Cuya referencia en Aranzadi es JUR\2017\74584.

²³⁸ El primer voto particular lo formula el Excmo. Sr. Don Miguel Colmenero Menéndez de Luarca al que se adhieren el Excmo. Sr. Don Luciano Varela Castro, el Excmo. Sr. Don Andrés Palomo Del Arco y la Excmo. Sra. Doña Ana María Ferrer García, el cual concluye que: *“cuando se ha realizado correctamente, con dispositivo autorizado, una prueba de alcoholemia que permita comprobar adecuadamente la tasa de alcohol en el sujeto, la negativa a realizar la segunda medición con el mismo o similar aparato no es constitutiva del delito del artículo 383 CP”*. El segundo voto particular lo firma el Excmo. Sr. Don Juan Ramón Berdugo Gómez de la Torre, indicando que: *“sólo cuando la negativa a someterse a la segunda prueba entrañe fraude de Ley, de forma indirecta*

que las dos mediciones de alcohol deben considerarse dos fases de una única prueba, y resalta que la segunda no es solo garantía de los derechos del conductor, sino también del sistema, por lo que es obligatoria y no potestativa del afectado. En concreto el alto tribunal señala:

“Sin duda la negativa radical a priori es muestra de una rebeldía mayor y por tanto podrá merecer una penalidad mayor. Pero esta apreciación no lleva a expulsar del tipo penal lo que también es una negativa pues la prueba no puede realizarse en su integridad cuando el sometido a ella se niega a su segunda fase, sin la que la prueba no se puede considerar finalizada. También eso es negativa, aunque la gravedad esté atemperada” y añade: *“No podemos, sin traicionar la voluntad de la norma, convertir en potestativa una medición que inequívocamente aparece concebida como obligatoria. La comparación con la forma en que se regula la eventual extracción de sangre ofrece una conclusión rotunda. Lo que se quiso dejar sujeto a la voluntad del afectado, se consignó expresamente. El mensaje de la regulación es que el afectado está obligado a someterse a esa segunda medición. La interpretación del art. 383 CP no puede retorcer esa clara conclusión desvirtuando ese mensaje y sustituyéndolo por otro que traslade al ciudadano la idea de que esa segunda medición queda a su arbitrio, sin perjuicio de las consecuencias probatorias que puedan derivarse de su negativa. El mensaje no puede ser: la segunda medición no es obligatoria; o bien, solo lo es cuando el afectado no se resigne a la condena por el delito del art.*

se intenta negar la validez de la primera prueba, esa negación constituiría el delito del artículo 383 CP pero no cuando solo suponga una renuncia a ese derecho-garantía prevista a su favor”. El tercer voto particular es del Excmo. Sr. Don Pablo Llarena Conde que considera que: “La negativa de un conductor a efectuar esa segunda prueba, entraña renunciar a su derecho de contrastar el resultado primeramente obtenido. Por ello, ni la renuncia es constitutiva del delito contemplado en el artículo 383 del CP, ni permite cuestionar los resultados de la primera lectura, más allá de los supuestos de inobservancia del régimen de supervisión, calibración y control de los etilómetros, establecido en el régimen regulador vigente en cada momento para estos instrumentos”.

379 CP. La ley establece cuidadosamente los derechos del sometido a la prueba (análisis de sangre de verificación, necesidad de ser informado, comprobación del transcurso de un tiempo mínimo...). No está entre ellos el no acceder a la segunda espiración”.

b) Respecto de las pruebas de comprobación de drogas;

La negativa a someterse a análisis de sangre u orina para detectar la presencia de drogas plantea mayores problemas, dado que este tipo de pruebas supone una injerencia corporal²³⁹ mayor para el conductor que el test de alcoholemia, hasta tal punto que algunos tribunales niegan la aplicación del art. 383 del Código Penal en supuestos de negativa a someterse a pruebas analíticas de detección de drogas²⁴⁰.

Estos problemas cada vez son menores al estarse generalizando la prueba a través de la saliva que ya prevé la regulación penal²⁴¹ pero que todavía presenta algunas dudas sobre su eficacia en comparación con la prueba de aire espirado prevista para el alcohol. Es de esperar que la ciencia avance lo suficiente para poder realizar una prueba de drogas similar a la de aire espirado prevista para el alcohol. Ya se está trabajando en este sentido, habiéndose establecido en el marco del proyecto comunitario Rosita-2 entre los años 2003 y

²³⁹ Respecto a intervenciones corporales véase CHOCLÁN MONTALVO, J.A.: “La prueba I” en CALDERÓN CEREZO, A./CHOCLÁN MONTALVO, J.A., *Derecho Procesal (...)*, op.cit., 2005, pp. 242-251.

²⁴⁰ Véase la Sentencia núm. 180/1999 de 10 junio de la Sección 2ª de la AP de Vizcaya, con referencia en Aranzadi: ARP\1999\4073, que señala que para la detección de estupefacientes no existe una prueba legalmente establecida y que además se da una carencia de cobertura legal o reglamentaria de los agentes para hacer el requerimiento.

²⁴¹ El art. 796.1.7ª de la LECrim. modificado por la LO 5/2010 de 22 de junio establece: “(...)Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia (...)”.

2005 nueve dispositivos para pruebas de saliva en carretera que pueden ser practicados in situ.

El Observatorio Europeo de las drogas y la toxicomanía considera que la eficacia de estos dispositivos podría mejorarse modificando el protocolo de la prueba, así desde 2004 en un sistema empleado en Victoria (Australia) se realizan dos pruebas de saliva en serie en carretera, basándose el enjuiciamiento en una confirmación posterior de la segunda muestra en el laboratorio. Sin embargo, en el seno de la Unión Europea el enjuiciamiento de esta conducta se basa normalmente en una prueba de sangre con la problemática jurídica que esta prueba plantea, por lo que entendemos que los poderes públicos deben seguir invirtiendo en mejorar las pruebas de saliva para la detección de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en el organismo, máxime cuando en nuestra regulación ya se prevé el test de saliva en el art. 796.1.7^a de la LECrim.

Los últimos avances en el ámbito de las pruebas de saliva vienen de la mano del Proyecto DRUID²⁴² (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*) llevado a cabo desde 2006 a 2010, que ha consolidado la aplicación habitual en controles preventivos de este tipo de dispositivos. Existen estudios sobre la eficacia de este tipo de pruebas, en concreto sobre el dispositivo “Draeger Drugtest 5000” para la detección de drogas de abuso en saliva, que dejan constancia de la notable mejora de este tipo de dispositivos si bien admiten que todavía queda un amplio margen de mejora respecto a la absoluta eficacia de los mismos para equipararlos a las pruebas de aire espirado prevista para el alcohol²⁴³.

²⁴² Más información sobre el mismo en http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Home/home_node.html, siendo la fecha de último acceso el 31 de julio de 2016.

²⁴³ Véase el estudio del año 2011 “Evaluación del dispositivo Draeger Drugtest 5000 para la detección de drogas de abuso en saliva” de la Universidad de Santiago de Compostela que entre otras llega a las siguientes conclusiones: “A tenor de los niveles considerados para el

2.4.2.- EL DELITO DE NEGATIVA DEL ART. 383 DEL CP A LOS EFECTOS DE LA APLICACIÓN DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA

La doctrina se ha planteado si es posible la aplicación de la agravante de reincidencia en relación con la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la presencia de alcohol y drogas (art. 383 del CP) respecto de otros delitos contra la Seguridad Vial del Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP²⁴⁴.

La jurisprudencia ha dejado claro que no cabe apreciar la agravante entre el delito del art. 383 del CP y los demás delitos contra la Seguridad Vial, en base a la doctrina sentada por la Sentencia, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, núm. 1222/1999²⁴⁵ de 23 julio, que en relación con los requisitos del

proyecto DRUID inicialmente como valores ideales (por encima del 80% de sensibilidad, especificidad y precisión para todas y cada una de las sustancias), el equipo Draeger DrugTest 5000 cumple sobradamente este requisito en especificidad y precisión, pero no en sensibilidad. En la evaluación realizada dentro del proyecto DRUID para este equipo y para otros doce más (...) ninguno de ellos alcanzó este nivel para todas las sustancias en los tres parámetros referidos. La sensibilidad resulta superior al 70% para Cocaína, Cannabis y Opioides (teniendo en cuenta el punto de corte correspondiente al considerado por el fabricante para cada una de estas familias). Sin embargo, resulta por debajo para Anfetaminas, Metanfetaminas y Benzodiacepinas. (...) La prevalencia en España para Anfetamina, Metanfetamina y Benzodiacepinas ha sido muy baja, por lo que el número de casos “falsos negativos” es elevado y, como consecuencia, la sensibilidad se reduce considerablemente. En este sentido, la comparación con los resultados obtenidos para este dispositivo en DRUID ha de tomarse con gran cautela, puesto que los resultados en ese estudio representan datos de países (Bélgica, Finlandia y Países Bajos) con prevalencias muy en sentido contrario a las existentes en España”, accesible en <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/INFORME-EVALUACION-DEL-DISPOSITIVO-DRAEGER-DRUGTEST-17.pdf>, siendo la fecha de último acceso el 31 de julio de 2016.

²⁴⁴ Entre otros, véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas (art. 383 del Código Penal)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 184-186.

²⁴⁵ Cuya referencia en Aranzadi es: RJ 1999\5731.

art. 22.8 del CP²⁴⁶ para aplicar la agravante de reincidencia señala en el fundamento de derecho segundo:

“Con la importante modificación legal de 1983 y con la nueva regulación introducida en la materia por el CP/1995 se ha venido restringiendo cada vez más el radio de acción de esta agravante de reincidencia, en la línea de conceder cada vez menos relevancia al comportamiento anterior del delincuente que en lo fundamental debe ser enjuiciado sólo por el acto criminal de que se trate en el supuesto concreto examinado (...). Tiene que ser la aplicación concreta al caso, al confrontar la norma con la realidad que la práctica judicial nos ofrece, lo que nos sirva para ir delimitando el alcance de esta norma penal. De los dos requisitos de identidad exigidos en tal art. 22.8, mismo título y misma naturaleza, parece que el primero ha de crear pocos problemas, con la aclaración que nos ofrece la disposición transitoria 7ª de la LOPJ 10/1995 por la que se publicó el nuevo Código Penal. No así el segundo, por la indeterminación propia de los términos en que se halla redactado: «misma naturaleza». Tal disposición transitoria 7ª nos da unas pistas al respecto cuando nos dice que «ataquen del mismo modo a idéntico bien jurídico». Es decir, hay que tener en cuenta el bien jurídico atacado y también el modo concreto en que ese ataque se haya producido, a los efectos de medir la identidad de naturaleza entre el delito antecedente y el examinado en el caso (...). Es decir, que ahora la reincidencia no se corresponde con la idea de que hay que castigar más por haber cometido

²⁴⁶ El art. 22.8 del CP establece que es circunstancia agravante: “Ser reincidente. Hay reincidencia cuando, al delinquir, el culpable haya sido condenado ejecutoriamente por un delito comprendido en el mismo título de este Código, siempre que sea de la misma naturaleza. A los efectos de este número no se computarán los antecedentes penales cancelados o que debieran serlo, ni los que correspondan a delitos leves. Las condenas firmes de jueces o tribunales impuestas en otros Estados de la Unión Europea producirán los efectos de reincidencia salvo que el antecedente penal haya sido cancelado o pudiera serlo con arreglo al Derecho español”.

antes otro delito u otros muchos delitos, sino con la de que hay que sancionar con pena más grave a quien, por la repetición de hechos delictivos de la misma clase, revele una inclinación a cometerlos. Existirá, pues, una «misma naturaleza» cuando, al menos, concurra una doble identidad: la del bien jurídico protegido y la del modo concreto en que se haya producido el ataque a ese bien jurídico, pero ello en cuanto sea revelación de una determinada inclinación delictiva. A veces bastará solo con conocer el delito cometido para llegar a precisar que hubo un mismo modo de comisión; pero esto no puede ser suficiente en otros casos (...). Por todo esto, hemos de decir que el órgano judicial competente para instruir, así como el Ministerio Fiscal al proponer las diligencias o pruebas a practicar, han de tener especial cuidado, cuando haya algún antecedente penal que pudiera constituir la agravante de reincidencia, para que en las actuaciones conste el hecho delictivo cometido con los datos necesarios para que pueda conocerse cuál fue la conducta concreta observada por el reo al cometer aquel delito anterior que habría de servir el fundamento a la posible agravante de reincidencia.”

Queda claro que el art. 383 del CP está ubicado en el mismo Título y mismo Capítulo que los demás delitos contra la Seguridad Vial y protege el mismo bien jurídico, pero que no lo atacan del mismo modo porque todas las conductas del Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP, a excepción del art. 383 y el 385 del mismo texto legal se llevan a cabo conduciendo. Esto permite, aplicando la jurisprudencia que acabamos de analizar, concluir la imposibilidad de considerar la condena por el delito de negativa, a los efectos

de apreciar la agravante de reincidencia. A esta misma conclusión se llegó en las Jornadas de Fiscales de Seguridad Vial celebradas en León en el año 2009²⁴⁷.

2.5.- ART. 384 DEL CÓDIGO PENAL: CONDUCCIÓN SIN PERMISO O LICENCIA

El art. 384 del CP modificado por la LO 5/2010 de 22 de junio establece: *“El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.”*

El art. 384 del CP castiga la conducción sin carné, bien por no haberlo tenido nunca, o bien por haber sido privado del mismo por la autoridad judicial o por pérdida de los puntos asignados al conductor, supuesto este último que evidentemente ha sido introducido en el Código Penal como refuerzo penal de la medida del carné por puntos²⁴⁸.

Se trata de un delito doloso que exige la prueba de que el sujeto activo tenía conocimiento de conducir careciendo de carné, por alguno de los motivos anteriormente enunciados, por lo que, en el caso de haber sido privado del mismo por la autoridad judicial o por pérdida de los puntos, se debe demostrar que la resolución correspondiente fue notificada al sujeto activo por alguno de los medios establecidos legalmente para ello.

²⁴⁷ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “La negativa a someterse (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 185.

²⁴⁸ Sobre este tema véase PIPAÓN PULIDO, J.G./PEDREÑO NAVARRO, L./BAL FRANCÉS, E.: *Los delitos contra la seguridad vial: análisis práctico y formularios de aplicación*, Lex Nova, Valladolid, 2009, pp. 124-128.

La tipificación expresa de la conducta de conducir un vehículo a motor habiendo sido privado judicialmente del derecho a hacerlo es cuestionada por aquellos sectores de la doctrina que consideran que no resulta necesaria, puesto que esta conducta constituye un delito de quebrantamiento de condena, sancionado en el artículo 468.1 del CP. No obstante, el legislador lo tipifica expresamente y la Fiscalía considera que en sus distintas modalidades se configura como un delito de quebrantamiento especial en el ámbito de la seguridad vial²⁴⁹. Se trata por tanto, de un delito de mera actividad en cualquiera de sus tres modalidades que pasamos a examinar con más detenimiento a continuación²⁵⁰.

La primera modalidad de este delito es la conducción con un permiso o licencia sin vigencia por pérdida de puntos asignados legalmente. Esta modalidad recogida en el párrafo 1º del art. 384 del CP es consecuencia directa de la Ley 17/2005, de 19 de julio que introdujo el llamado carné por puntos. Se trata de un tipo penal doloso que exige que el autor tenga voluntad de sustraerse de la medida que le impide conducir, por lo que habrá que acreditarse no solo la pérdida total de puntos que deje sin vigencia la correspondiente autorización administrativa, sino también el conocimiento de este extremo por parte del acusado por este delito. En relación con el primer extremo, la doctrina mayoritaria señala que para poder iniciar el proceso penal es necesario que la resolución administrativa que acuerda la pérdida de vigencia del carné o licencia por pérdida de puntos sea firme e irrecurrible y en el caso de que se acuda a la vía jurisdiccional, es necesario para la comisión del

²⁴⁹ Véase la Circular 10/2011 de la FGE accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Vial.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00, siendo la fecha de último acceso el 14 de octubre de 2016.

²⁵⁰ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: "Algunas cuestiones discutidas en el delito de conducción punible del art. 384 del Código Penal" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 188-200 y 212-217.

delito que no se haya acordado la suspensión de la resolución²⁵¹. Respecto del segundo extremo que mencionábamos, la prueba del dolo, la jurisprudencia exige que el acusado tenga conocimiento de que su permiso ha perdido vigencia por pérdida de puntos, por lo que se debe acreditar la notificación en forma de la resolución administrativa (sin que sea suficiente la comunicación del inicio del expediente administrativo de declaración de pérdida de puntos)²⁵². En cualquier caso, la Fiscalía General del Estado señala que si bien la notificación personal de la resolución administrativa se configura como el principal medio de prueba relativo al conocimiento del acusado sobre la ilicitud de su conducta, este conocimiento puede ser exigido por cualquier medio de prueba válido en derecho, desde testigos a la firma del sujeto en el expediente, si bien no tiene valor acreditativo la notificación edictal²⁵³.

En cuanto al tiempo de comisión del delito, caben dos opciones, tener en cuenta solamente el plazo durante el cual se está privado del derecho a obtener un nuevo permiso de conducir o entender que en tanto no se obtenga este

²⁵¹ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “Algunas cuestiones (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 190-191.

²⁵² Entre todas, véase la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (sección 3ª) núm. 270/2011, de 23 de mayo, cuya referencia en Aranzadi es [JUR 2011\293496] que respecto de esta modalidad delictiva señala: “*El delito analizado, requiere de comisión dolosa, es decir, que el imputado tuviera o pudiera tener un conocimiento cabal de la existencia de una pérdida de la vigencia de su autorización administrativa para conducir. Este requisito, esencial del tipo penal -el conocimiento de la antijuridicidad de la conducta-, y por ende, regla básica para la determinación de su culpabilidad, no consta en los hechos probados, pudiéndose afirmar que no se practicó en el acto del Juicio prueba suficiente para determinar con el rigor que exige el derecho penal, que el imputado tuviera conocimiento de ello, es más este lo negó en el acto del Juicio. Ciertamente es que el Ministerio Fiscal en su escrito de calificación provisional de los hechos interesó que se aportara a la causa documentación relativa a la notificación de la sanción al Sr. Juan Ignacio, sin embargo, ésta no se incorporó a la causa sino después de la celebración del acto del Juicio Oral, sin que la acusación pública interesara, ante la ausencia de dicha documentación, la suspensión del acto del Juicio. Ello, imposibilita el análisis de dicha documental, debiéndose concluir, por tanto, que ante la falta de acreditación del conocimiento por el acusado de la pérdida de la vigencia de la autorización para conducir, la solución no puede ser otra que la absolución*”.

²⁵³ Véase la Circular 10/2011 de la FGE accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20ViaL.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00, siendo la fecha de último acceso el 14 de octubre de 2016.

nuevo permiso, el sujeto cometerá el delito siempre que conduzca. Esta última postura con la que nos mostramos conformes es la que se impone en la práctica judicial como señala la Fiscalía en su Circular 10/2011.

La segunda modalidad de este delito es la conducción sin haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducir. Esta modalidad recogida en el párrafo 2º, inciso primero del art. 384 del CP fue tipificada por primera vez en nuestro país en el Código Penal de 1928 y también la encontramos en el Código Penal de 1973, si bien esta conducta fue despenalizada de nuevo en el año 1983.

La redacción de este tipo penal plantea la duda de si puede aplicarse esta modalidad delictiva del art. 384 del CP a los casos en que el permiso este caducado o expedido por autoridad de otros países o los supuestos de conducción de vehículos cuya categoría no esté amparada por el permiso del que es titular el conductor en cuestión. Nuevamente la Fiscalía en su Circular 10/2011 resuelve nuestras dudas y señala que queda excluida de esta modalidad delictiva la conducción con permisos caducados. También la Fiscalía en la mencionada Circular aclara que queda excluida de esta modalidad delictiva la conducción con permisos extranjeros (ya sean de países miembros de la Unión Europea u otros). La jurisprudencia también se muestra unánime al respecto. Destacamos entre todas, por su interés, la reciente Sentencia núm. 40/2016²⁵⁴, de

²⁵⁴ Cuya referencia en Aranzadi es: [JUR\2016\64075]. En esta sentencia también se señala: “El art. 384 del Código Penal habla de la obtención, no de la validez en nuestro derecho del permiso con el que se conduce, rechazándose en la tramitación parlamentaria del precepto que el permiso o licencia fuera vigente y válido para conducir en España; no distingue tampoco si el permiso o licencia se ha obtenido dentro o fuera del territorio nacional. Efectivamente el Tribunal Supremo (por todas Sentencias de 20 de junio de 2013 y de 30 de diciembre de 2012) - asume la tesis compartida con la Fiscalía Especial de seguridad vial que en el delito del último inciso del art. 384 CP la expresión legal exige que pueda afirmarse con taxatividad, que el autor jamás ha obtenido el permiso de conducir. Se excluye por tanto a quien posee permiso extranjero, ya sea comunitario en los términos del art. 15 del Reglamento General de conductores, Real Decreto 818/09 de 8 de mayo, los no comunitarios del art. 21 del mismo texto legal, o los que obtiene permiso internacional del artículo 31; y también a aquellas personas cuyo permiso ha caducado o aquellos correspondientes a otros países de la Unión Europea pero que no alcanzan validez en España por falta de reconocimientos médicos, superación de aptitudes psicofísicas o finalización del período de vigencia. Efectivamente, existen distintas clases de permisos y licencias; así algunos países no exigen para su obtención superación de examen; otros suponen

12 de enero, de la sección 2ª de la Audiencia Provincial de Tarragona que respecto del art. 384.2 del CP establece: *“el precepto debe interpretarse en el sentido de considerar típicas las conductas de las que se desprenda que un sujeto conduce un medio de transporte sin haber obtenido el permiso que le habilita para la conducción del mismo. Conducir un vehículo a motor con una licencia de conducción no homologada en España o caducada constituye una infracción administrativa grave, pero no un delito contra la seguridad vial del art. 384.2 del CP, ya que si el sujeto ha resultado habilitado en otro país, cuando tal habilitación es susceptible de ser reconocida por el Estado Español excluye esa presunción legal de peligro, desaparece la afectación del bien jurídico de la seguridad vial que se pone en peligro cuando el que conduce no ha demostrado las capacidades mínimas para obtener el permiso.”*

Otra cuestión a tener en cuenta es a quién corresponde la carga de la prueba en el caso de que el acusado alegue como defensa que es titular de un permiso de conducir extranjero. La reciente Sentencia núm. 40/2016, de 12 de enero, de la sección 2ª de la Audiencia Provincial de Tarragona también trata esta cuestión y llega a la conclusión, con la que nos mostramos conformes, de que a la acusación compete acreditar que el acusado carece de permiso de conducir español o extranjero homologado, a través de la fuente de prueba a su alcance, que es la información suministrada por la DGT, no pudiendo exigírsele que acredite que carece de permiso de conducir de cualquier país del mundo, por lo que la carga de la prueba se desplaza a la defensa en los restantes casos, que es quien deberá de aportar dicho permiso extranjero no homologado para entender excluida la conducta del tipo penal del art. 384 CP. Esta solución es

autorizaciones temporales; existen de manera ordinaria distintas licencias según el tipo de vehículo que autoriza a conducir y requiere para su obtención de diferentes requisitos, conocimientos y superación de exámenes. La posesión de un permiso de conducir extranjero cuya homologación, aún cuando no se haya producido, es reconocido por nuestras autoridades, implica una pericia suficiente, que debe ordinariamente acreditarse y justificarse a través de oportunos exámenes, en quien conduce un vehículo a motor, aparato de por sí peligroso. La falta de superación de tales pruebas introduce un claro peligro en la seguridad en el tráfico rodado y, por extensión, la vida e integridad física de los usuarios de la vía que merece el oportuno reproche penal”.

conforme a los criterios de facilidad y disponibilidad probatoria, ya que es evidente que en este caso quien alega poseer dicho permiso, es quien está en mejor disposición de poder probarlo y puede, si es que efectivamente lo posee, aportarlo a las actuaciones sin esfuerzo alguno. La defensa no puede adoptar una posición pasiva o meramente de negación de la acusación, sino que debe intervenir activamente en la acreditación del hecho que fundamentaría la absolución pretendida.

En relación a los supuestos de conducción de vehículos cuya categoría no esté amparada por el permiso del que es titular el conductor en cuestión, la doctrina mayoritaria, entre ellos LANZAROTE MARTÍNEZ²⁵⁵, concluyen que como regla general estas conductas quedan al margen del delito y se trata de meras infracciones administrativas, salvo algunos casos especialmente graves como conducir un autobús escolar o un camión de mercancías peligrosas por quien solo posee el permiso más elemental que en base al bien jurídico protegido de la seguridad vial podrían ser castigados por un delito del art. 384 del CP, dada la inequívoca peligrosidad de la conducta. En cualquier caso, los supuestos de conducción de vehículos cuya categoría no esté amparada por el permiso del que es titular el conductor deben ser valorados según su casuística en los tribunales.

Otra cuestión interesante en relación con el delito de conducción sin permiso es que también es punible a título de cooperador necesario la conducta de aquellos que ceden o prestan el vehículo para su conducción a quien nunca ha obtenido el carné de conducir²⁵⁶.

²⁵⁵ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: "Algunas cuestiones (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 199.

²⁵⁶ Véase la Circular 10/2011 de la FGE accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Via1.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00, siendo la fecha de último acceso el 14 de octubre de 2016.

2.6.- EL ART. 385 DEL CÓDIGO PENAL: LA CREACIÓN DE GRAVES RIESGOS PARA LA CIRCULACIÓN

El art. 385 del CP establece:

“Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.”

El tipo penal que actualmente regula el art. 385 del CP²⁵⁷ y que vamos a analizar en este epígrafe, fue introducido en nuestra legislación penal, sin diferencias sustanciales con la actual, en el año 1967, pese a ello, ha sido muy escasa su aplicación durante todos estos años en comparación con la frecuente aplicación de los restantes tipos contra la seguridad vial regulados en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del CP²⁵⁸ y en las ocasiones que se ha aplicado nunca se ha condenado a autoridades o funcionarios públicos encargados de mantener la seguridad en las vías²⁵⁹, sino que su aplicación se ha

²⁵⁷ Al respecto véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M: “La creación de graves riesgos para la circulación: un tipo penal olvidado” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 218-238.

²⁵⁸ Véase CARPIO BRIZ, D.I.: “Creación de grave riesgo para la seguridad en el tráfico (art. 385 CP)” en MIR PUIG, S. /CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, p. 208.

²⁵⁹ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: “Creación de un peligro grave para la circulación” en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal la Seguridad Vial*, 2ªed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, p. 542, se ha mostrado a favor de exigir responsabilidad a las autoridades y funcionarios en base al art. 385 del CP, si bien precisando que la adecuada señalización del peligro les eximiría de responsabilidad penal.

limitado a particulares.

La LO 15/2007 introdujo algunas modificaciones en este tipo penal tendientes a dotar al mismo de una redacción más clara y estableció una nueva ubicación de este delito colocándolo al final del Capítulo IV, otorgándole el carácter de pieza de cierre del sistema de los delitos contra la seguridad vial.

Como los demás delitos de este Capítulo IV, el bien jurídico protegido es la seguridad vial, en concreto, la seguridad de la vía donde transcurre la conducción.

La doctrina²⁶⁰ y la jurisprudencia²⁶¹ mayoritaria consideran que se trata de un delito de peligro abstracto, que no requiere la lesión de bienes jurídicos personales para su efectividad y que se puede aplicar aunque no lleguen a pasar por la vía conductores o si lo hacen, no sufren lesión alguna.

Para valorar la gravedad del peligro deberá analizarse, en cada caso concreto, el conjunto de características de la vía sobre la que actúa el sujeto, los medios por este utilizados y la situación en la que queda la vía tras su actuación. El peligro generado será grave cuando una vez producida la modificación de las condiciones de seguridad de la vía o su no restablecimiento, exista un alto grado de probabilidad de que se produzca un accidente de circulación, como consecuencia de la conducta típica.

Otra peculiaridad del tipo penal del art. 385 del CP, que ya apuntábamos en el epígrafe dedicado al sujeto activo cuando analizábamos los aspectos comunes a los delitos contra la seguridad vial, es que sujeto activo de este tipo penal puede serlo cualquiera, a diferencia del resto de delitos contra la

²⁶⁰ Es de esta opinión, entre muchos otros autores, PRIETO GONZÁLEZ, H.M: "La creación de graves (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal* (...), op.cit., 2012, p. 223.

²⁶¹ La Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Córdoba considera en su sentencia núm. 311/2005, de 17 de junio, cuya referencia en Aranzadi es JUR 2005\191606, que el delito del art. 385 del CP no desaparece por el hecho de que durante los cinco minutos que estuvo colapsada la vía no pasase por ella ningún vehículo.

seguridad vial, en que solo pueden serlo el conductor del vehículo a motor o ciclomotor. En este caso, puede ser sujeto activo una autoridad, un funcionario público o un particular, ya sea conductor o no. Al respecto, PRIETO GONZÁLEZ²⁶² propone apreciar la comisión por omisión en “los casos de funcionarios públicos que, teniendo entre sus funciones la de velar por el buen funcionamiento y correcto estado de conservación de las vías públicas, no evitan la conducta activa del tercero que va a afectar a las condiciones de la vía generando un riesgo grave para la seguridad vial; considerando (...) que es suficiente su estatus profesional para fundamentar la posición de garante y entendiendo otros que es necesario que exista un plus, una posición de garante específica, que puede derivarse del hecho de tener encomendada la vigilancia de la seguridad del tráfico en el tramo de vía en el que ocurren los hechos”.

Pero quizá la peculiaridad que más llama la atención del tipo penal del art. 385 del CP, es que, no le es aplicable la regla concursal del art. 382 del CP por lo que en caso de producirse un resultado lesivo deberá apreciarse un concurso ideal de delitos conforme a lo dispuesto en el art. 77 del CP. Nos preguntamos el por qué de esta exclusión de la regla concursal del art. 382 del CP, que precisamente se creó específicamente para los delitos contra la seguridad entre los que se incluye este art. 385 del CP y que, paradójicamente, sí estaba recogido en la anterior cláusula del concurso, que en su anterior versión se encontraba en el antiguo art. 383 del CP²⁶³. La única respuesta que encontramos a esta pregunta es que esta omisión se debe a un error de técnica legislativa dada la ubicación de este tipo penal al final del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del CP.

²⁶² PRIETO GONZÁLEZ, H.M: “La creación de graves (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 227.

²⁶³ Al respecto véase OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos (...)”, op. cit., 2012, p. 153.

A continuación vamos a analizar cada una de las conductas contenidas en el art. 385 del CP que estamos estudiando.

Las conductas descritas en el art. 385 del CP deberán producir una alteración sobre la propia vía como colocación de obstáculos, derramamiento de sustancias o alteración de la señalización, etc., teniendo en cuenta que la expresión “por cualquier otro medio” engloba cualquier conducta, incluso las que tengan lugar fuera de la vía pero efectos sobre ella. Puede tratarse además de un estorbo sólido o líquido como cuando el agua anega la vía o de estorbos visuales, como la realización de un fuego que provoque humo de tal intensidad que ciegue a los conductores, situaciones todas ellas que encajan en el tipo.

El art. 385.1 del CP castiga la colocación en la vía obstáculos imprevisibles. En este sentido los tribunales vienen exigiendo que la presencia del obstáculo no pueda ser prevista por el conductor medio, y, por tanto, no esté en condiciones de sortearlos²⁶⁴.

El art. 385.1 del CP también castiga el derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, aunque partiendo de que la mayor parte de los supuestos de derramamiento de sustancias son negligentes, la aplicación práctica de este supuesto no es muy habitual. En el caso de que una vez producido el derramamiento imprudente de una sustancia el responsable no hiciera lo posible para restablecer la seguridad de la vía, debería aplicarse el tipo del art. 385.2 del CP.

Asimismo, el art. 385.1 del CP castiga la mutación, sustracción o

²⁶⁴ La sentencia núm. 58/2005, de 6 de abril, de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa (sección 1ª), cuya referencia en Aranzadi es JUR 2005\192910 señala: “La descripción de la conducta protagonizada permite constatar la presencia de una alteración de la seguridad del tráfico mediante la colocación en una vía pública de obstáculos que, en razón a sus características intrínsecas y en atención a las circunstancias exógenas, no resultan previsibles para un conductor que emplea la diligencia media. No constituyen elementos que formen parte de las infraestructuras que permiten el tráfico viario (características intrínsecas) ni existen elementos ajenos a la voluntad humana (por ejemplo condiciones climatológicas) que permitan ubicar dentro de lo previsible la aparición en la vía pública de objetos que no forman parte de la estructura viaria (circunstancias exógenas)”.

anulación de la señalización de la vía. La Circular 10/2011²⁶⁵ de la FGE, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial, aclara que “el daño material es irrelevante si no altera la funcionalidad de la señal; si la altera, cabe la subsunción de esta conducta en la mutación o anulación”. Es decir, deberá analizarse cada caso concreto y si la alteración de la señal afecta a la seguridad vial estaremos ante la comisión de este tipo penal.

Por último, el art. 385 del CP castiga al que origine un grave riesgo para la circulación por cualquier otro medio. A pesar de la amplitud de esta cláusula, es necesario que, las conductas que a esta cláusula genérica se reconduzcan, guarden relación con los otros comportamientos anteriormente analizados y que sistemáticamente le preceden, no siendo posible dar cabida a cualquier tipo de comportamiento, que traería como consecuencia la falta de la mínima seguridad jurídica exigible.

Por su parte, el art. 385.2 del CP castiga al que no restablezca la seguridad de la vía, cuando tenga obligación de hacerlo y con ello origine un grave riesgo para la circulación.

Los sujetos activos del art. 385.2 del CP pueden ser quienes hayan alterado la seguridad de la vía fortuitamente o por imprudencia²⁶⁶, los funcionarios públicos que tengan encomendada la función de restablecer la seguridad de la vía cuando tienen conocimiento de la situación de riesgo, incluso aunque este haya sido creado dolosamente por un tercero o cualquier

²⁶⁵ Accesible en [https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Via l.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Via%20l.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00), siendo la fecha de último acceso el 10 de diciembre de 2016.

²⁶⁶ En el caso de que la obligación nazca de una conducta imprudente anterior, por ejemplo, haber derramado el sujeto activo una sustancia peligrosa sobre la vía de manera imprudente, la condena se basará en el art. 385.2 del CP. Pero si el derramamiento ha sido doloso (incluyendo el dolo eventual), entonces aplicaríamos el art. 385.1 del CP, ya que la relación entre ambos números del art. 385 del CP es de alternatividad.

sujeto a una obligación legal²⁶⁷ o contractual de restablecer dicha seguridad, siempre, evidentemente, que el sujeto activo tenga posibilidades materiales para restablecer la seguridad de la vía en el supuesto concreto, sin riesgo propio ni de terceros.

2.7.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

En este epígrafe pretendemos hacer un estudio de las principales relaciones concursales²⁶⁸ que pueden surgir entre los propios delitos contra la seguridad vial del Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal, dejando para más adelante las relaciones concursales entre los delitos contenidos en este Capítulo y los que surjan como consecuencia de los delitos de lesión de bienes jurídicos individuales causados por los mismos.

2.7.1.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE EL ART. 379.1 Y EL ART. 379.2 DEL CÓDIGO PENAL

Esta relación concursal se dará cuando detectado un exceso de velocidad punible en virtud del art. 379.1 del CP se procede a la identificación inmediata

²⁶⁷ El art. 51 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, establece las siguientes obligaciones para el caso de accidente o avería:

- “1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.*
- 2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.*
- 3. Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar”.*

²⁶⁸ Sobre esta temática véase HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “El delito de conducción a velocidad excesiva” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 65-67 y AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “Los delitos de conducción etílica y de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 93-94.

del conductor y éste muestre síntomas de consumo de alcohol o drogas. Si se demuestra que ha conducido bajo esta influencia incurriría también en un delito del inciso primero del art. 379.2 del CP, mientras que si fuera sometido a las pruebas de detección de alcohol y superara los límites establecidos sería aplicable el inciso segundo del art. 379.2 del CP, por lo que concurrirían el tipo penal del art. 379.1 y el tipo penal del inciso segundo del art. 379.2.

Para un sector doctrinal²⁶⁹ nos encontramos con una sola acción, la conducción, que da lugar a dos infracciones penales, por lo que se daría un concurso ideal del art. 77 del CP. Sin embargo, la conclusión a la que llega la Fiscalía General del Estado es distinta, ya que mantiene el criterio de que una y otra acción se equiparan en el art. 380.2 como modalidades de conducción con temeridad manifiesta, por lo que deben resolverse a través del concurso de normas del art. 8 del CP²⁷⁰. A nuestro juicio la consideración doctrinal tiene más peso no solo porque la única acción de conducir dé lugar a dos infracciones completamente distintas, sino porque fundamentalmente la lesión del bien jurídico seguridad vial resulta mucho más intensa si a la conducción bajo los efectos del alcohol se unen las altas velocidades. Que ambas conductas puedan constituir la temeridad manifiesta a la que se refiere el art. 380.2 no obsta a que se trate de conductas que sumadas supongan una mayor lesión del bien jurídico, de manera que ante un supuesto semejante al planteado, si durante el desarrollo del juicio no quedara acreditada la comisión de la conducción con

²⁶⁹ HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “El delito de conducción a velocidad (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal*, op.cit., 2012, p. 66.

²⁷⁰ El art. 8 del CP establece:

“Los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de este Código, y no comprendidos en los artículos 73 a 77, se castigarán observando las siguientes reglas:

1ª El precepto especial se aplicará con preferencia al general.

2ª El precepto subsidiario se aplicará sólo en defecto del principal, ya se declare expresamente dicha subsidiariedad, ya sea ésta tácitamente deducible.

3ª El precepto penal más amplio o complejo absorberá a los que castiguen las infracciones consumidas en aquél.

4ª En defecto de los criterios anteriores, el precepto penal más grave excluirá los que castiguen el hecho con pena menor.”

temeridad manifiesta del art. 380.2 del CP, el juzgador, si considera acreditada la conducción a velocidad excesiva bajo la influencia del alcohol, debería aplicar un concurso ideal del art. 77 del CP entre el art. 379.1 y el art. 379.2 del CP.

Las dos posturas dan sin duda lugar a resultados penológicos distintos puesto que considerar que se trata de un concurso de leyes obliga a resolver en favor de la aplicación de una sola de las normas, mientras que considerar la existencia de un concurso ideal obligaría a sancionar por la infracción más grave en su mitad superior²⁷¹.

2.7.2.- RELACIONES CONCURSALES DEL ART. 379 CON LOS ARTS. 380 Y 381 DEL CÓDIGO PENAL

Cuando las conductas del art. 380 y 381 de nuestro CP concurren con las tres descritas en el art. 379 del CP la progresión de gravedad (peligro abstracto, peligro concreto, dolo eventual del homicidio) conduce a la consideración de un concurso de normas que debe resolverse atendiendo al principio de absorción del art. 8.3 del CP. Esta es la postura mantenida por la Fiscalía General del Estado²⁷² si bien algunos autores opinan que este concurso debe resolverse como concurso ideal aplicando el art. 77 del CP, por entender que estamos ante un solo hecho (la conducción) constitutiva de varias infracciones penales²⁷³.

Nos decantamos por la primera de las posturas, es decir, por considerar que la relación entre los delitos del art. 379 y los del art. 380 y 381 del CP se debe resolver por la vía del concurso de leyes, ya que el peligro del art. 379 del

²⁷¹ Sobre las diferencias penológicas de la consideración del concurso de leyes y del concurso ideal de delitos véase OBREGÓN GARCÍA, A.: “La determinación de la pena exacta en los concursos de leyes en relación de alternatividad (sentido, contenido y aplicación de la regla 4ª del artículo 8 del Código Penal), *Revista de estudios penitenciarios*, núm. Extra 1, 2006, pp. 167-168.

²⁷² Véase la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

²⁷³ Sobre este debate véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “Los delitos de conducción (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 93-94.

CP también concurre en el tipo del art. 380 y el del 380 concurre en el tipo penal del art. 381 del CP, produciéndose una progresión en la puesta en peligro del bien jurídico, por lo que si se aprecia un concurso ideal de delitos, como sostienen sectores minoritarios de la doctrina, se valorarían doblemente el consumo de drogas, alcohol o en su caso la velocidad excesiva, infringiendo el principio *non bis in idem*.

A mayor abundamiento, con la redacción actual del art. 380, introducida en el Código Penal por la LO 15/2007, los supuestos más graves del art. 379 del CP están previstos como forma de conducción manifiestamente temeraria, por expresa disposición legal del art. 380.2 del CP, por lo que la solución aplicable deberá ser el concurso de leyes.

2.7.3.- RELACIONES CONCURSALES DEL ART. 379 CON EL ART. 383 DEL CÓDIGO PENAL

Ya antes de la reforma introducida por la LO 15/2007 existió un intenso debate sobre la solución que debía darse a aquellos supuestos en los cuales el conductor que conduce bajo los evidentes síntomas del alcohol se niega además a someterse a las pruebas pertinentes²⁷⁴. Dos soluciones pueden esencialmente barajarse: Por un lado, aplicar únicamente el tipo penal de la negativa a someterse a las pruebas considerando que existe un concurso de leyes o, por otro, considerar que existe un concurso real o ideal de delitos entre el tipo de conducción bajo los síntomas del alcohol y el de la negativa a someterse a las pruebas.

²⁷⁴ Al respecto véase GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción (...)*, op. cit., 2015, pp. 263-264; ORTS BERENGUER, E.: “La reforma del tratamiento penal de la Seguridad Vial” en ARROYO ZAPATERO, L./CRESPO BARQUERO, P./GONZÁLEZ CUSSAC, J.L./QUINTERO OLIVARES, G./ORTS BERENGUER, E., *La reforma del Código Penal tras 10 años de vigencia*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2006, p. 111; GÓMEZ PAVÓN, P.: “Comentario a la sentencia del Tribunal Constitucional de 2 de octubre de 1997, sobre la cuestión de inconstitucionalidad en relación con el artículo 380 del Código Penal”, *Cuadernos de política criminal*, núm. 64, 1998, pp. 97-112.

Tanto el art. 379.2 como el actual art. 383 del CP protegen la seguridad del tráfico, sin perjuicio de que, además, y de forma secundaria, el art. 383 también proteja el principio de autoridad, por lo que cabría plantearse si la condena por ambos delitos supone una vulneración del principio *non bis in idem*, lo que fundamentaría la consideración del concurso de leyes.

Desde esta perspectiva habría que asumir que entre el art. 379.2 y el art. 383 hay una relación de alternatividad²⁷⁵ a resolver aplicando la norma del art. 8.4 del Código Penal, es decir, se debe condenar únicamente por el art. 383 del CP, porque prevé una pena más grave y en él se protege no solo el bien jurídico de la seguridad vial, sino también el principio de autoridad²⁷⁶.

En nuestra opinión, sin embargo, debe resolverse esta cuestión considerando la existencia de un concurso real de delitos, sin que dicha consideración suponga la vulneración del principio *non bis in idem*, pues los tipos penales del art. 379.2 y del 383 del CP solo coinciden en una parte poco significativa: la conducción de un vehículo de motor o de un ciclomotor por una persona, bajo la influencia o consumo del alcohol o drogas. Estructuralmente,

²⁷⁵ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los llamados concursos de leyes en relación de alternatividad: sentido y contenido de la regla 4ª del artículo 8º del Código Penal”, *Icade: Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, núm. 74, 2008, pp. 64-65, nos recuerda, al tratar el sentido de la regla 4ª del art. 8 del CP, que comúnmente se denomina relación de alternatividad “a la relación que se entabla entre las leyes en concurso que disciplina esta regla”, si bien, matiza que dicha expresión no posee alcance legal y en ocasiones es puesta en tela de juicio por algunos sectores doctrinales.

²⁷⁶ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los llamados concursos (...)”, op. cit., 2008, pp. 68-70, considera que “la clave del buen entendimiento del sentido y función de la regla 4ª del art. 8 CP estriba, precisamente, en partir del reconocimiento de su subsidiariedad; de su carácter, en realidad, doblemente subsidiario (respecto del concurso de delitos, en primer lugar, y respecto de las reglas de especialidad, subsidiaridad y consunción, después). (...) La doble subsidiaridad prevista en el art. 8 CP, pues, responde cabalmente a la búsqueda de la máxima proporcionalidad (...): de esta forma, las reglas relativas al concurso de delitos, en primer término; las reglas de especialidad, subsidiaridad y consunción, en segundo lugar; y, por último, la regla de alternatividad representan, por consiguiente, tres escalones sucesivos en la solución de los concursos guiados en todos los casos por la pretensión de proporcionalidad, alcanzada íntegramente en los dos primeros supuestos y de la forma más completa posible en el tercero. La regla 4ª del art. 8 CP aparece, así, no sólo legítima sino también imprescindible para completar el sistema de concursos y procurar el logro de la proporcionalidad en la «cuantía» más cercana a la medida justa, sin excesos punitivos”.

pues, los tipos respectivos de ambos delitos constituyen “conjuntos diferentes”, ni totalmente coincidentes ni disjuntos, sino intersecantes, porque ambos comparten algunos elementos de sus respectivas estructuras²⁷⁷. Sin embargo, es innegable que el núcleo del tipo objetivo, a saber, la acción típica, es patentemente distinta. En un caso, la conducción del vehículo; en otro, la negativa al requerimiento de comprobación hecho por un agente de la autoridad, protegiendo el artículo 383 del CP colateralmente la seguridad en el tráfico.

En conclusión, la negación a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la tasa de alcoholemia o la presencia de drogas del art. 383 del CP y las tres figuras delictivas englobadas en el art. 379 del CP son delitos autónomos entre sí y sus acciones están temporalmente diferenciadas, hasta el punto que la absolución del delito del art. 383 no impide la condena por cualquiera de los otros tres delitos del art. 379 del CP y viceversa, por lo que la solución a la relación concursal de estos delitos debe darse a través del concurso real de delitos²⁷⁸ con remisión al art. 73 del CP²⁷⁹.

Cabría plantearse si los antecedentes penales generados por una condena firme en base al art. 383 del CP, pueden computarse a efectos de la agravante de reincidencia, del art. 22.8º del CP, en el supuesto de un ulterior enjuiciamiento por alguno de los demás delitos contra la seguridad vial. En este caso la

²⁷⁷ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los llamados concursos (...)”, op. cit., 2008, p. 71, concluye que el principio *non bis in idem* se conculca “cuando los preceptos en concurso valoran un mismo elemento del hecho (con significación suficiente como para entender que la zona común resulta nuclear en la valoración de éste), y, sin embargo, se aprecia la existencia de dos infracciones diferentes y, consecuentemente, se aplican las reglas del concurso de delitos”.

²⁷⁸ Esta es la postura mantenida por la Fiscalía General del Estado en su Circular núm. 10/2011, de 17 de noviembre sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial y por AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “Los delitos de conducción (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 94.

²⁷⁹ El art. 73 del CP establece: “Al responsable de dos o más delitos o faltas se le impondrán todas las penas correspondientes a las diversas infracciones para su cumplimiento simultáneo, si fuera posible, por la naturaleza y efectos de las mismas”.

respuesta es clara: no. La doctrina y jurisprudencia no presentan fisuras en este supuesto, ya que para poder aplicar la agravante de reincidencia del art. 22.8º del CP, como exige este mismo precepto, al delinquir, el culpable ha tenido que ser condenado ejecutoriamente por un delito comprendido en el mismo Título del Código Penal, que sea de la misma naturaleza. El art. 383 del CP evidentemente está en el mismo Título del Código Penal, el XVII del Libro II, pero no es de idéntica naturaleza a los restantes delitos contra la Seguridad Vial, ya que además de proteger el bien jurídico de la Seguridad Vial protege el principio de autoridad.

2.7.4.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE LOS ARTS. 380, 381 y 384 CON EL ART. 383 DEL CÓDIGO PENAL

En el supuesto de una conducción temeraria del art. 380 del CP, o de una conducción con desprecio de la vida ajena del art. 381 del CP, o de una conducción sin permiso del art. 384 del CP, en los que el autor además se niegue a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas cuando es requerido para ello por un agente de la autoridad, entendemos que la solución debe venir también de la mano de un concurso real de delitos, aplicándose el art. 73 del CP, ya que la acción de conducir (ya sea irregularmente o sin el permiso para ello) es distinta de la de negarse a realizar la prueba de detección de alcohol o drogas.

A pesar de que todos los tipos mencionados protejan la seguridad del tráfico, sin perjuicio de que como veíamos, además, y de forma secundaria, el art. 383 del CP también proteja el principio de autoridad, considerar la solución del concurso real no supone la infracción del principio *non bis in idem*, pues los tipos penales mencionados y el delito del art. 383 del CP tienen una acción típica claramente distinta. En el caso de los arts. 380, 381 y 384 del CP, la

conducción del vehículo; en el del art. 383 del CP, la negativa al requerimiento de comprobación de alcohol o drogas hecho por un agente de la autoridad²⁸⁰.

Se tratará además de un concurso real de delitos y no ideal porque las acciones son autónomas entre sí y están temporalmente diferenciadas, hasta el punto que la absolución del delito del art. 383 no impide la condena por cualquiera de los otros tres delitos mencionados y viceversa.

2.7.5.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE LOS ARTS. 379, 380 Y 381 CON EL ART. 384 DEL CÓDIGO PENAL

Nos mostramos conformes con la Fiscalía General del Estado²⁸¹ y la mayor parte de la doctrina²⁸² en que la relación concursal de los delitos del art. 379 (conducción a velocidad excesiva o bajo los efectos de alcohol o drogas), 380 (conducción temeraria) y 381 (conducción con desprecio de la vida ajena) con el delito del art. 384 (conducir sin permiso) del CP debe resolverse a través del concurso ideal de delitos²⁸³ del art. 77 del CP, al existir una acción única, la de conducir, en un mismo contexto espacio-temporal y personal en que se produce la consumación de estos delitos. Asimismo, los tribunales mayoritariamente vienen abalando esta postura²⁸⁴.

²⁸⁰ Sobre este tema véase REQUEJO CONDE, C.: *El delito de conducir sin permiso: Análisis jurisprudencial*, J.M. Bosch, Barcelona, 2013, p. 166.

²⁸¹ Véase la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

²⁸² Es de esta opinión, entre otros autores, REQUEJO CONDE, C.: *El delito de conducir (...)*, op. cit., 2013, p. 165.

²⁸³ De esta opinión son también entre otros HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: "El delito de conducción a velocidad (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 67 y AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: "Los delitos de conducción (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, p. 94.

²⁸⁴ Destacamos la Sentencia núm. 163/2011, de 6 mayo, de la Audiencia Provincial de La Coruña (sección 2ª) cuya referencia en Aranzadi es JUR 2011 \207301, que opta por la tesis del concurso ideal en un supuesto en que acontecen un delito del art. 379.2 del CP y un delito del art. 384 del CP.

2.7.6.- RELACIONES CONCURSALES ENTRE EL ART. 385.1 Y EL ART. 385.2 DEL CÓDIGO PENAL

La relación entre el tipo delictivo del art. 385.1 del CP (que castiga al que originare un grave riesgo para la circulación colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio) y el tipo delictivo del art. 385.2 del CP (que castiga al que originare un grave riesgo para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo) es de alternatividad de modo que la aplicación de uno excluye necesariamente la del otro, en virtud del art. 8 del CP.

Así, la doctrina entiende que en el caso de que el acusado hubiera llevado a cabo de forma dolosa la conducta descrita en el art. 385.1 del CP y no restableciera la seguridad de la vía, la eventual condena lo sería en virtud del art. 385.1 del CP, sin que sea posible la aplicación conjunta del art. 385.2 del CP, pues la omisión posterior constituye un simple acto de agotamiento de la conducta previa²⁸⁵. Por el mismo motivo, en el caso de la comisión imprudente de la conducta del art. 385.1 del CP sin restablecimiento de la seguridad de la vía posterior, cuando el acusado pudo hacerlo, daría lugar a una condena en virtud del art. 385.2 del CP.

²⁸⁵ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Creación de un peligro (...)" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal (...)*, op. cit., 2013, pp. 555-556.

PARTE III:

LA LESIÓN DE LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA COMO CONSECUENCIA DE LA INFRACCIÓN DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO 1.- SITUACIÓN ANTERIOR A LA REFORMA DE LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO, QUE MODIFICA LA LO 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL

1.1.- CONCEPTO DE IMPRUDENCIA

La doctrina define la culpa o imprudencia como la actuación del que al menos pudo prever el influjo de su conducta en el mundo circundante y, aunque esperaba que no se produjese, omitió la diligencia que lo hubiese impedido, produciendo un resultado lesivo²⁸⁶.

Por tanto, la culpa, desde esta perspectiva, constituye el límite inferior de lo que es voluntario en un sujeto. Por debajo de ese límite se encuentra el caso fortuito que no depende de la conducta humana.

Siguiendo a LANDECHO VELASCO/MOLINA BLÁZQUEZ²⁸⁷, en la definición que acabamos de reseñar se distinguen dos elementos, el intelectual y el volitivo.

El primero se expresa en la anterior definición con las palabras al menos pudo prever, en las que se implican dos modos de imprudencia: la llamada culpa con previsión y la denominada culpa sin previsión. En la primera el sujeto previó de hecho; mientras que en la segunda pudo prever, pero no lo hizo. En el caso de la culpa con previsión se aprecia con claridad el elemento

²⁸⁶ Véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: Derecho Penal (...), op. cit., 2015, p. 246.

²⁸⁷ LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: Derecho Penal (...), op. cit., 2015, pp. 247-249.

intelectual, ya que el sujeto prevé las consecuencias de sus actos. Pero en la culpa sin previsión falta este elemento intelectual en el momento de incurrir en ella; aunque sí existió en un tiempo anterior. En caso contrario, el sujeto activo no hubiera podido prever y no habría culpa; estaríamos ante el caso fortuito que mencionábamos antes.

El segundo elemento se expresa en la definición recogida con la frase “aunque esperaba que no se produjese, omitió la diligencia que lo hubiese impedido”. Nuevamente, se distingue la culpa con previsión y sin previsión. En la culpa con previsión el elemento volitivo consta de dos partes: la omisión de la diligencia, que constituye la esencia de la culpa, y la esperanza de que no se produzca el resultado lesivo. En la culpa sin previsión, el sujeto no quiso la imprudencia porque ni siquiera se percató de ella, omitiendo la diligencia que le hubiera llevado a atender debidamente y reconocer esta imprudencia. El reproche en este caso, se da por no haber atendido, como debiera, a su debido tiempo, habiendo podido hacerlo.

La mayoría de los autores²⁸⁸, establecen el fundamento de la punición de la imprudencia en la evitabilidad, más que en la previsibilidad. Por tanto, el elemento fundamentador del injusto del hecho imprudente lo sitúan en el elemento volitivo de la culpa: cuanto más evitable es un resultado, mayor es la culpa del que lo causa. En palabras de LANDECHO VELASCO/MOLINA BLÁZQUEZ²⁸⁹: “La voluntad es la verdaderamente responsable de la conducta humana y por lo mismo es en ella en donde hay que situar la exigencia del cuidado”.

²⁸⁸ Entre otros, LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: Derecho Penal (...), op. cit., 2015, pp. 310-311.

²⁸⁹ LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: Derecho Penal (...), op. cit., 2015, p. 310.

Para que la imprudencia sea penalmente reprochable, además es necesario que se pruebe la relación causal entre el resultado lesivo y la conducta negligente del acusado²⁹⁰.

En cuanto a la estructura de los tipos penales imprudentes en el Código Penal español, la doctrina viene admitiendo que está formada por una parte objetiva, otra subjetiva y un elemento negativo²⁹¹. Así, en primer lugar, se reconoce la parte objetiva del tipo, que supone la infracción del deber de cuidado (desvalor de la acción) y la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico protegido (desvalor del resultado). En segundo lugar, encontramos una parte subjetiva, que incluye un elemento positivo, haber querido la conducta descuidada, ya sea con conocimiento del peligro que entraña (culpa con previsión) o sin haberse hecho cargo de dicho peligro, aunque pudiendo haberlo hecho (culpa sin previsión)²⁹². Por último, debe darse también un elemento negativo²⁹³, la ausencia de dolo.

²⁹⁰Al respecto véase OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General* (...), op.cit., 2015, p. 274.

²⁹¹ Véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal* (...), op. cit., 2015, pp. 313-316.

²⁹² Sin embargo, GÓMEZ LANZ, J./OBREGÓN GARCÍA, A. consideran que “a diferencia del dolo –que (...) se define por su naturaleza psicológica y por su carácter esencial como contenido de la culpabilidad-, la imprudencia, ni por su contenido ni por el modo en el que se presenta en el CP español, puede considerarse un elemento psicológico”, añadiendo más adelante que “El autor de una infracción imprudente no conoce y/o no quiere el injusto penal que efectivamente realiza, ya que no conoce y/o no quiere el resultado típico imputable objetivamente a su conducta”; véase GÓMEZ LANZ, J./OBREGÓN GARCÍA, A.: “Aspectos controvertidos de la estructura dogmática de la infracción penal”, *Icade: Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, núm. 83-84, 2011, pp. 217-219.

²⁹³ Sobre este tema véase OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General* (...), op.cit., 2015, p. 271.

1.2.- LA REGULACIÓN DEL HOMICIDIO IMPRUDENTE Y LAS LESIONES IMPRUDENTES ANTES DE LA REFORMA DE LA LO 1/2015

1.2.1.- LA IMPRUDENCIA EN EL CÓDIGO PENAL DE 1973; EL SISTEMA DE *CRIMEN CULPAE*, LA IMPRUDENCIA TEMERARIA Y LA IMPRUDENCIA SIMPLE

La tradición histórico legislativa española ha graduado desde siempre, el concepto de imprudencia punible, encontrándose el fundamento del castigo al autor culposo, según un sector de la doctrina²⁹⁴, en que se debe evitar, en el futuro, otras acciones culposas y además, en que el delincuente por culpa debe aprender que omitir una reflexión, capaz de impedir una injusticia, también produce consecuencias perjudiciales para él mismo.

En efecto, ya los Códigos Penales decimonónicos distinguieron entre imprudencia temeraria, simple imprudencia o negligencia con infracción de reglamentos y simple o mera imprudencia sin ella.

El Código Penal de 1848 no utilizaba la palabra culpa en su articulado²⁹⁵, y, por ello, no se usaba la misma con carácter general en el Código Penal de 1973²⁹⁶, con excepción de algún artículo introducido por alguna reforma posterior.

La Ley de Reforma urgente y parcial del Código Penal de 1983 operada por Ley Orgánica 8/1983, de 25 de junio, modificó²⁹⁷ la definición de delito de su

²⁹⁴ Véase LUZÓN CUESTA, J.M.: *Compendio de Derecho Penal. Parte general*, 15ª ed., Dykinson, Madrid, 2004, p. 190.

²⁹⁵ Sin embargo, la palabra culpa sí se utilizó en el Código Penal de 1822.

²⁹⁶ El Código Penal de 1973, conocido como Texto Refundido de 1973, a pesar de sus frecuentes reformas, consecuencia de la transición a la democracia en nuestro país y de la Constitución de 1978, seguía siendo en realidad el Texto Refundido de 1944, que a su vez continuaba siendo el Código Penal de 1848.

²⁹⁷ Véase LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 3ª ed., Tomo I, Librería ICAI, Madrid, 1992, pp. 153-154.

artículo 1, para sustituir el discutido término voluntarias por el de dolosas y culposas²⁹⁸.

Así, el Código Penal de 1973²⁹⁹, que es el antecedente al Código Penal de 1995, venía clasificando la imprudencia en imprudencia temeraria con resultado de delito, imprudencia simple con resultado de delito (que a su vez se subdividía según se diera o no una infracción de reglamentos, y que en ambos casos exigía la denuncia del perjudicado), y consideraba atípica cualquier imprudencia que tuviera resultado de falta³⁰⁰.

La imprudencia temeraria se definía por la doctrina como “la del que omite aquel cuidado y atención que puede exigirse al menos cuidadoso, atento o diligente”³⁰¹. En este caso, no se tenía en cuenta para determinarla si se había infringido o no un reglamento, aunque normalmente se daba la infracción de uno o más de uno.

Asimismo, la doctrina definía la imprudencia simple como “la omisión del cuidado que pone un hombre normal en su proceder”³⁰². La división de la misma en reglamentaria, también llamada negligencia, imprudencia simple antirreglamentaria, que mencionábamos anteriormente, según hubiera infracción de reglamentos o no, implicaba la violación de las normas reglamentarias pertinentes, que podían ser de muchos tipos, ya que no siempre venían determinadas en un reglamento propiamente dicho, sino que se encontraban en la llamada *lex artis*. Además, la infracción de reglamentos implicaba siempre una mayor imprudencia que cuando esta se producía sin

²⁹⁸ El art. 1 Ley Orgánica 8/1983, de 25 de junio, de reforma urgente y parcial del Código Penal tenía la siguiente redacción: “*Son delitos o faltas las acciones y omisiones dolosas o culposas penadas por la Ley. No hay pena sin dolo o culpa. Cuando la pena venga determinada por la producción de un ulterior resultado más grave sólo se responderá de éste si se hubiere causado, al menos, por culpa*”.

²⁹⁹ Actualizado, entre otras normas, por LO 3/1989, de 21 de junio.

³⁰⁰ Véase LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal (...)*, op. cit., 1992, pp. 379-389

³⁰¹ Véase LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal (...)*, op. cit., 1992, pp. 381-382.

³⁰² Véase LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal (...)*, op. cit., 1992, p. 382.

dicha violación, lo que se reflejaba en la menor pena impuesta a la última, lo que LANDECHO³⁰³ valoraba positivamente en materia de circulación rodada.

La estrategia para luchar contra los delitos de imprudencia utilizada por el legislador en el Código Penal de 1973 se basaba fundamentalmente en el sistema de *numerus apertus*, a través de la previsión de cláusulas generales, que permitían una punición general de la imprudencia, es decir, en el que todo delito admitía comisión imprudente, y en la consideración de que la pena de la comisión imprudente era menos grave que la de la comisión dolosa del mismo delito³⁰⁴. A continuación, dejamos constancia de los artículos del Código Penal de 1973³⁰⁵ relativos a la imprudencia:

El art. 565 del CP de 1973 prescribía:

“El que por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que, si mediare dolo, constituirlo delito, será castigado con la pena de prisión menor.

Cuando se produjere muerte o lesiones con los resultados previstos en los arts. 418, 419 o 421, 2G, a consecuencia de impericia o negligencia profesional se impondrán en su grado máximo las penas señaladas en este artículo. Dichas penas se podrán elevar en uno o dos grados, a juicio del Tribunal, cuando el mal causado fuere de extrema gravedad.

Las infracciones penadas en este artículo, cometidas con vehículo de motor, llevarán aparejada la privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a diez años.

Lo dispuesto en los dos primeros párrafos de este artículo, no tendrá lugar cuando las penas previstas en el mismo sean iguales o superiores a las del correspondiente delito doloso, en cuyo caso los Tribunales

³⁰³ LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal (...)*, op. cit., 1992, p. 382.

³⁰⁴ LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 2ª ed., Tomo I, Librería ICAI, Madrid, 1991, p. 438.

³⁰⁵ Conforme a la redacción dada por LO 3/1989, de 21 de junio.

aplicarán la inmediata inferior a esta última en el grado que estimen conveniente.

En la aplicación de estas penas procederán los Tribunales a su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 61”.

El art. 586 bis del CP de 1973 decía:

”Los que por simple imprudencia o negligencia causaren un mal a las personas que, de mediar dolo, constituiría delito, serán castigados con la pena de arresto menor y multa de 50.000 a 100.000 pesetas, siempre que concurriere infracción de reglamentos, y cuando ésta no concurriere, con la de uno a quince días de arresto menor o multa de 50.000 a 100.000 pesetas.

Si el hecho se cometiere con vehículo de motor podrá imponerse, además, la privación del permiso de conducir por tiempo de uno a tres meses.

Las infracciones penadas en este artículo solo serán perseguibles previa denuncia del ofendido”.

Mientras que el art. 600 del CP de 1973 preceptuaba:

”Serán castigados con multa de 25.000 a 100.000 pesetas los que por simple imprudencia, con infracción de reglamentos, causen daños en las cosas cuyo importe exceda de la cuantía del Seguro Obligatorio.

Si el hecho se hubiere cometido con vehículo de motor podrá imponerse, además, la privación del permiso de conducir por tiempo de hasta tres meses.

Las infracciones previstas en este artículo solo serán perseguibles mediante denuncia del perjudicado”.

Por su parte, la jurisprudencia emanada en aplicación del Código Penal de 1973, diferenciaba la imprudencia temeraria y la simple por la mayor o

menor previsibilidad del evento y por la diferente repulsa social ante la infracción del deber de cuidado omitido³⁰⁶.

Asimismo, esta jurisprudencia, desde la entrada en vigor del Código Penal de 1948, se adhirió casi constantemente en sus sentencias a la teoría del *Crimen Culpaе*, es decir, consideraba la imprudencia punible un tipo de delito que según los casos daba lugar a resultados diversos: muerte, lesiones, etc. Esta postura fue duramente reprochada por la doctrina española de la época³⁰⁷.

1.2.2.- LA IMPRUDENCIA EN EL CÓDIGO PENAL DE 1995; EL SISTEMA DE CRIMINA CULPOSA, LA IMPRUDENCIA GRAVE Y LA IMPRUDENCIA LEVE

El legislador de 1995 no dudó en calificar las acciones u omisiones imprudentes como delitos³⁰⁸, pero reduciendo notablemente la sanción de las conductas imprudentes, cambiando de este modo, el tradicional sistema de incriminación de las mismas³⁰⁹.

La estrategia utilizada por el legislador del Código Penal de 1995 para luchar contra los delitos imprudentes se basa en el principio de intervención

³⁰⁶ Así, la Sala Penal del Tribunal Supremo en su Sentencia de fecha 26 de mayo de 1987, cuya referencia en Aranzadi es RJ 1987\3133, decía: “la imprudencia temeraria, que supone la eliminación de la atención más absoluta, la no adopción de los cuidados más elementales exigidos por la vida de relación, suficientes para impedir el desencadenamiento de resultados dañosos previsibles, infringiéndose deberes fundamentales que atañen a la convivencia; en la imprudencia simple, se acusa la omisión de la atención normal, representando la infracción de un deber de cuidado de mínimo alcance; configurándose la simple con infracción de reglamentos, cuando a las notas que caracterizan aquella, se añade el quebrantamiento de un precepto de tal índole, diferenciándose entre sí, como dice la sentencia de 8 de Noviembre de 1985, por la mayor o menor previsibilidad del evento del resultado de la acción, y a la diferente repulsa social ante la infracción del deber por la conducta del agente”.

³⁰⁷ A esta discusión doctrinal se refiere LANDECHO, C.M.: Derecho Penal (...), op.cit., 1991, pp. 432-433.

³⁰⁸ El art. 10 del CP de 1995 ha tenido dos redacciones. La que estuvo vigente desde el 24 mayo 1996 hasta el 30 junio 2015 decía así: “Son delitos o faltas las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley” y la vigente actualmente señala: “Son delitos las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley”.

³⁰⁹ Véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 8ª ed., Tecnos, Madrid, 2010, p. 297.

mínima y el intento de dotar de mayor seguridad jurídica a nuestro ordenamiento penal³¹⁰.

Para ello, en la redacción del Código Penal de 1995 se estableció un sistema de *numerus clausus* para la comisión de delitos imprudentes³¹¹, que bajo esta concepción pasan a ser *crimina culposa*³¹², por lo que una acción imprudente con varios resultados da lugar a un concurso de delitos imprudentes y por razones de equidad, la pena prevista por la comisión por imprudencia será siempre menos grave que la comisión dolosa del mismo delito.

Además, con la entrada en vigor del Código Penal de 1995, los tipos imprudentes pasan a depender de la gravedad de la imprudencia y no del resultado producido, de modo que la imprudencia grave solía constituir delito menos grave, con independencia del resultado, mientras que la imprudencia leve constituía una falta. La única excepción a esta regla era el supuesto de la imprudencia grave con resultado de lesiones del anterior art. 147.2 del CP, que estaba tipificada como falta en el antiguo art. 621.1 del CP.

Sin embargo, tras la reforma operada por la LO 1/2015 existen tres tipos de imprudencia en el Código Penal: la imprudencia grave, que suele constituir delito menos grave, la imprudencia menos grave, que con salvedades suele constituir delito leve y la imprudencia leve, que ha quedado despenalizada³¹³.

Como vemos, el Código Penal de 1995, con anterioridad a la reforma de la LO 1/2015, optó por diferenciar entre imprudencia grave y leve. La doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª entendió que la imprudencia grave era equivalente a la imprudencia temeraria anterior, mientras que la leve se nutrió

³¹⁰ Véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2010, p. 300.

³¹¹ El art. 12 del CP, cuya redacción ha permanecido invariable desde su entrada en vigor, establece: “Las acciones u omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la ley”.

³¹² LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 1991, p. 429.

³¹³ Véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, p. 311.

conceptualmente de la simple imprudencia o negligencia y de la imprudencia simple antirreglamentaria, persistiendo la culpa levísima como ilícito civil³¹⁴. La diferencia radicaba, en la mayor o menor gravedad o intensidad de la vulneración de los deberes normativos de cuidado desde el casuismo con que se procedía a la aplicación de estas distinciones.

Existe una dilatada jurisprudencia³¹⁵, emanada antes de la reforma operada en el Código Penal por la LO 1/2015, que distinguía entre la imprudencia grave e imprudencia leve en base a la regulación anterior conforme a los siguientes criterios:

- La mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión.
- La mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado.
- La mayor o menor intensidad de la infracción del deber de cuidado.

Sobre la base de tales premisas, el Tribunal Supremo³¹⁶ define la anterior imprudencia grave como *“la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible”*. También como *“el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado”* o *“aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles”*. En concreto la imprudencia grave en el tráfico rodado se define como *“la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”* o la *“vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción”*.

³¹⁴ Doctrina reiterada, entre otras, en la Sentencia del TS núm. 413/1999, de 18 de marzo, cuya referencia en Aranzadi es RJ 1999\1599.

³¹⁵ Destacamos la STS 636/2002, de 15 abril, cuya referencia en Aranzadi es RJ\2002\6315.

³¹⁶ Véase también, entre otras, la STS 1.658/1999, de 24 noviembre, cuya referencia en Aranzadi es RJ 1999\8887 y en tiempos más recientes la STS 270/2005, de 22 de febrero, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2005\3613.

Por otro lado, la imprudencia simple se venía definiendo como “la omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto” o la “infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance”.

La imprudencia profesional en relación con los delitos contra la seguridad vial también fue un tema abordado por la doctrina con anterioridad a la reforma de la LO 1/2015. Se trataba de supuestos en que un conductor comete una imprudencia mientras conduce en el desarrollo de su actividad profesional, distinguiéndose la imprudencia profesional propiamente dicha, que es la impericia o falta de capacitación y la imprudencia del profesional, siendo la primera de ellas la que puede dar lugar a la agravación de la pena aunque no podemos olvidar que en todo caso, independientemente de la condición del conductor, los delitos contra la seguridad vial que implican la acción de conducir, llevan aparejada la pena de privación del derecho a conducir³¹⁷.

Asimismo, el Código Penal de 1995 prevé cualificaciones específicas para algunos de los delitos imprudentes cometidos con vehículo. La pena se agrava con la imposición, como pena principal, de una pena de privación del derecho a conducir. En concreto, se prevé esta cualificación en el homicidio imprudente y en las lesiones imprudentes, así como en las antiguas faltas imprudentes del desaparecido art. 621 del CP, aunque en estas últimas la inhabilitación era de carácter facultativo y no obligatorio. Al respecto, señalan LANDECHO VELASCO/MOLINA BLÁZQUEZ³¹⁸ que “La labor del legislador en el tratamiento de la imprudencia profesional es en general acertada, aunque algún defecto de técnica legislativa pueda plantear problemas (...) el legislador parece haber olvidado que existen profesionales del volante (...), por lo que en principio al

³¹⁷ Véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: “Otros temas de interés” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, p. 247.

³¹⁸ LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2010, p. 307 y 310.

profesional del volante que comete una imprudencia (...) habría que imponerle la pena del tipo básico, la inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión, y además la privación del derecho a conducir, lo que no sería excesivamente grave si estas dos últimas penas coincidieran en su duración, lo que no sucede en el CP (...). Por ejemplo, en el homicidio imprudente del artículo 142 la inhabilitación especial dura de tres a seis años, mientras que la privación del derecho a conducir va de uno a seis años. El defecto se solucionaría estableciendo en el tipo penas de igual longitud, que permitiera a los tribunales imponer penas iguales". También criticaron en su momento estos autores que no se proveyera una cualificación por profesionalidad en las faltas imprudentes. En la actualidad también se muestran³¹⁹ contrarios a que "el legislador, en la reforma operada por LO 1/2015, no ha recogido una cualificación por profesionalidad en los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia menos grave, lo que resulta criticable, puesto que la misma quizá evitaría la tendencia que tienen los tribunales a considerar como imprudencias graves determinadas imprudencias que en sí no lo son, por el hecho de que las haya cometido un profesional".

Entre los delitos que admiten la comisión imprudente en nuestro Código Penal encontramos el homicidio imprudente del art. 142 del CP y el de lesiones imprudentes del art. 152 del CP. Respecto de las antiguas faltas eran imprudentes las lesiones del antiguo art. 147.2 del CP ocasionadas por imprudencia grave reguladas en el desaparecido art. 621.1 del CP, el homicidio por imprudencia leve que regulaba el desaparecido art. 621.2 del CP y las lesiones constitutivas de delito que no fueran del antiguo art. 147.2 del CP por imprudencia leve, reguladas en el desaparecido art. 621.3 del CP, requiriéndose la denuncia del perjudicado para que fueran perseguidas.

³¹⁹ LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, p. 319.

Sobre el antiguo art. 621 del CP hablaremos más adelante y ahora nos centraremos en la regulación de los arts. 142 y 152 del CP, antes de la reforma operada por la LO 1/2015.

El art. 142 del CP que regula el homicidio imprudente nunca había sido modificado desde la entrada en vigor del Código Penal de 1995 hasta la reforma de la LO 1/2015, pese a las numerosas reformas que nuestro Código Penal había sufrido en todos estos años. La redacción del art. 142 del CP que estuvo vigente, por tanto, desde el 24 mayo 1996 hasta el 30 junio 2015, es decir durante 19 años era la siguiente:

“1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

2. Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o la privación del derecho a la tenencia y porte de armas, de uno a seis años.

3. Cuando el homicidio fuere cometido por imprudencia profesional se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años”.

Para poder imputar un homicidio imprudente la doctrina consideraba que bastaba con la presencia de una acción sin la diligencia debida (lesionando el deber objetivo y subjetivo de cuidado en la acción llevada a cabo), la previsibilidad (objetiva y subjetiva de la muerte) y la necesaria producción de

este resultado de muerte en conexión causal con la acción imprudentemente realizada³²⁰.

La complejidad del tráfico automovilístico, sector donde estadísticamente se han producido más homicidios imprudentes³²¹, obligó a desarrollar una serie de criterios para solucionar casos en los que la simple conexión causal entre la acción imprudente y el resultado de muerte no era suficiente para la imputación objetiva de éste a aquélla. Estos criterios son: a) que la acción imprudente incremente el riesgo no permitido (en el que el resultado no será imputable al acusado si no se demuestra que con su acción incrementó el riesgo de producción del accidente), b) que, el riesgo implícito en la acción imprudente debe realizarse en el resultado, de modo que este se produzca como consecuencia directa de ese riesgo y no por causas ajenas a la acción peligrosa misma y c) que el resultado debía producirse dentro del ámbito de protección de la norma, es decir, dentro de la actividad que regula la norma infringida por la acción.

Por su parte, la redacción inmediatamente anterior a la vigente del art. 152 del CP, que regula las lesiones imprudentes es la siguiente:

“1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado:

1º Con la pena de prisión de tres a seis meses, si se tratare de las lesiones del artículo 147.1.

2º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

³²⁰ Véase MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, 19ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, p. 38.

³²¹ Véase MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, op. cit., 2013, p. 39.

2. Cuando los hechos referidos en este artículo se hayan cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o del derecho a la tenencia y porte de armas por término de uno a cuatro años.

3. Cuando las lesiones fueren cometidas por imprudencia profesional se impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de uno a cuatro años”.

Esta versión del art. 152 del CP estuvo vigente desde el 1 octubre 2004 hasta el 30 junio 2015. Los elementos de imputación a título de imprudencia en este caso también eran la falta de diligencia debida, la previsibilidad y la imputación objetiva del resultado³²². Las lesiones imprudentes de los antiguos 147.1, 149 y 150 del CP se castigaban como delito cuando la imprudencia era grave, mientras que la imprudencia grave que ocasionaba las lesiones del antiguo art. 147.2 del CP o cualquier otra lesión constitutiva de delito producida por imprudencia leve se castigaban como faltas.

A continuación, vamos a analizar más detenidamente los requisitos³²³ de la imprudencia en relación con estos tipos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 del CP³²⁴.

³²² Véase MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, op. cit., 2013, pp. 109-111.

³²³ Al respecto véase la doctrina jurisprudencial sobre los tipos de homicidio y lesiones imprudentes que está consolidada y contenida, entre otras, en recientes Sentencias como la Sentencia núm. 955/2007, de 20 de noviembre, dictada por la Sección 1ª de la Sala 2ª del TS, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2007\8274, la Sentencia núm. 828/2013, de 6 de noviembre, dictada por la Sección 1ª de la Sala 2ª del TS, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2013\7466 y la Sentencia núm. 54/2015 de 11 febrero, dictada por la Sección 1ª de la Sala 2ª del TS, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2015\782.

³²⁴ Véase también el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016.

En primer lugar, debemos referirnos a la idea de riesgo permitido³²⁵, referido a la realización de actividades peligrosas en general, pero útiles para la sociedad, sobre las que las normas legales proyectan su ámbito regulativo, delimitando un ámbito de riesgo desaprobado jurídicamente e imponiendo deberes de cuidado tendentes a evitarlo. Desde esta óptica no pueden perderse de vista las finalidades que el tráfico viario satisface en diversas facetas económicas y sociales y, en función de ellas, es autorizado con la condición de ajustarse a determinadas reglas. El bien protegido es la seguridad siempre con el trasfondo de los derechos individuales a la vida, integridad física y bienes de los usuarios de las vías y terceros que puedan resultar afectados por la circulación de vehículos, como ya tratábamos en el epígrafe dedicado a este tema.

La calificación de la imprudencia exige examinar en el hecho investigado qué normas de la legislación vial obligaban a actuar en el accidente contemplado, cuáles se han dejado de observar y, desde la perspectiva del fin de protección de la norma, qué riesgos específicos trataban de prevenir con su observancia. Como dice la STS 1.550/2000³²⁶, de 10 de octubre, *“La circulación de vehículo de motor constituye siempre un riesgo para la vida y la salud de las personas, pero tal riesgo se encuentra permitido si esta actividad se desarrolla con observancia de las debidas precauciones, reglamentarias y extrarreglamentarias. Solo cabe hablar de infracción penal en la medida en que esas normas de precaución han sido violadas”*.

Pero no basta con la formal desaprobación jurídica de la acción realizada para la determinación del deber normativo de cuidado que en cada caso se ha vulnerado, pues la infracción administrativa, no agota el análisis. Los delitos imprudentes se constituyen en tipos relativamente abiertos, en cuanto necesitados de ajustes con el principio de legalidad, pero no vinculados

³²⁵ En relación con este tema véase MENDOZA BUERGO, B.: *El derecho penal (...)*, op.cit., 2001, pp. 24-34 y 68-70.

³²⁶ Cuya referencia en Aranzadi es RJ 2000\8764.

estrictamente a las infracciones extrapenales como antes se expuso y fundados en una norma prohibitiva indirecta de resultado que es la norma de cuidado³²⁷.

La configuración del deber normativo de cuidado o cautela cuya infracción es la esencia del injusto imprudente requiere examinar la relevancia del riesgo creado en el concreto ámbito de que se trate, examinando todas las circunstancias concurrentes. En particular la Fiscalía señala como elementos a valorar los siguientes: si nos hallamos ante tráfico urbano o interurbano, si se participa en él con exigencias de profesionalización y las demás cualificaciones del contexto en que se producen los hechos para descender a la reconstrucción del riesgo real, objeto de prueba en el proceso, precisando los bienes jurídicos puestos en peligro y su entidad³²⁸. También señala la Fiscalía que en el ámbito viario, el deber de cuidado exigido no es el del ciudadano medio, sino el del hombre que se comporta del modo jurídicamente ideal o esperado, o lo que es lo mismo el conductor concienzudo y cuidadoso. Por ello deben aportarse y valorarse en el proceso los datos atinentes al conocimiento del conductor sobre los riesgos del lugar en función de su conocimiento del contexto en que se desarrolla el tráfico viario.

³²⁷ En este sentido la STS 1.185/1999, de 12 de julio cuya referencia en Aranzadi es RJ 1999\6212 señala: "(...) El artículo alude a la infracción del deber objetivo de cuidado, que comporta la vulneración de las más elementales reglas de cautela o diligencia exigible en una determinada actividad. Se habla así, en las tradicionales resoluciones de esta Sala, de «falta de adopción de las precauciones más elementales y rudimentarias», o de «ausencia absoluta de cautela». Solamente cabe decir, en esta obligada introducción jurídica, que el artículo 142 no alude a la infracción de reglamentos para fijar criterios legales de imprudencia, precisamente porque las previsiones reglamentarias no se corresponden «per se» con las normas de cuidado. La valoración de la gravedad legal de la imprudencia no puede quedar vinculada a criterios reglamentarios ni a exigencias más o menos formales".

³²⁸ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 3 de noviembre de 2016.

En consecuencia, la ponderación de la imprudencia exige valorar si en el momento de la conducción o maniobras previas al resultado, se produjo un cumplimiento o incumplimiento de los deberes de advertencia y prudencia, examinando las infracciones de la legislación vial cometidas y todas las circunstancias concurrentes.

Finalmente ha de comprobarse el nexo causal entre acción y resultado y realizar un juicio desde una perspectiva posterior al accidente examinando todas sus circunstancias, ponderando comparativamente la divergencia entre acción realizada y la que se ha debido ejecutar o realizar.

Por eso los casos de imprudencia de la víctima no deben analizarse desde la perspectiva civil de la compensación de culpas que conduce a una automática degradación de la imputación del resultado y disminución de la gravedad del hecho obligando a apreciar imprudencia leve o menos grave. Por el contrario, debe asumirse la de la concurrencia de riesgos o imprudencias que conduce a un examen individualizado del comportamiento del conductor y el de la víctima, valorando uno y otro en el momento de la acción. Así se determinará si el resultado es realización total o parcial del riesgo que el conductor investigado ha desarrollado con su imprudente maniobra, teniendo en cuenta que la plena imputación penal es compatible con la compensación de culpas que es una institución jurídico-civil. Al respecto la jurisprudencia del Tribunal Supremo señala, entre otras, en la Sentencia núm. 860/2009³²⁹, de 16 julio que: *"La jurisprudencia más reciente del Tribunal Supremo ha abandonado la doctrina de la compensación de culpas y sitúa la cuestión en el ámbito de la doctrina de la imputación objetiva. (...) Se sustenta la atribución de la responsabilidad en el hecho de que el resultado producido es la realización o concreción del peligro creado por el acusado. La posible contribución del perjudicado al resultado deviene irrelevante cuando ha sido el*

³²⁹ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2009\4494.

acusado el que ha creado el riesgo que se concreta en el resultado lesivo. Únicamente cabrá hablar de compensación en la cuantificación de las responsabilidades civiles. “

Respecto a la posibilidad de comisión imprudente de los delitos contra la seguridad vial hay que poner de relieve que la infracción de la norma de cuidado, cuando se considera una conducta típica, puede realizarse tanto dolosa como culposamente³³⁰. Sin embargo, dado el sistema de incriminación de los delitos imprudentes basado en el *numerus clausus*, en caso de que llegase a probarse que la infracción de la norma de cuidado en la comisión de un delito contra la seguridad vial se ha realizado imprudentemente, habría que concluir que dicha conducta es atípica porque el legislador no ha querido tipificar estas conductas como imprudentes. Esta conclusión tiene validez tanto antes como después de la entrada en vigor de la LO 1/2015.

1.3.- LOS DELITOS DE ABORTO Y LESIONES AL FETO POR IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

Los delitos de aborto imprudente del art. 146 del CP y de lesiones al feto por imprudencia del art. 158 del CP son poco frecuentes fuera del concreto ámbito de la praxis médica, pero también pueden ser cometidos como consecuencia de infracciones³³¹ de las normas de seguridad vial³³¹.

El art. 146 del CP establece:

“El que por imprudencia grave ocasionare un aborto será castigado con la pena de prisión de tres a cinco meses o multa de seis a 10 meses.

Cuando el aborto fuere cometido por imprudencia profesional se impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de uno a tres años.

³³⁰ Al respecto véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal* (...), op.cit., 2015, p. 309.

³³¹ Véase CÁCERES RUIZ, L.: *La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 215-216.

La embarazada no será penada a tenor de este precepto”.

Por su parte, el art. 158 del CP establece:

“El que, por imprudencia grave, cometiere los hechos descritos en el artículo anterior³³², será castigado con la pena de prisión de tres a cinco meses o multa de seis a 10 meses.

Cuando los hechos descritos en el artículo anterior fueren cometidos por imprudencia profesional se impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de seis meses a dos años.

La embarazada no será penada a tenor de este precepto.”

Al tratarse de supuestos poco frecuentes en el ámbito de la delincuencia vial estos tipos penales contienen únicamente cláusulas específicas sobre imprudencia profesional y no contienen cláusula alguna relativa a su comisión utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, como tradicionalmente viene ocurriendo en el caso del homicidio imprudente del art. 142 del CP y de las lesiones imprudentes del art. 152 del CP, que, históricamente y en la actualidad, sí prevén, para estos casos, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

Los artículos 146 y 158 del CP, que acabamos de enunciar, se mantienen vigentes desde el 1 de octubre de 2004, por lo que no se han visto afectados por la LO 1/2015.

³³² El art. 157 del CP establece: *“El que, por cualquier medio o procedimiento, causare en un feto una lesión o enfermedad que perjudique gravemente su normal desarrollo, o provoque en el mismo una grave tara física o psíquica, será castigado con pena de prisión de uno a cuatro años e inhabilitación especial para ejercer cualquier profesión sanitaria, o para prestar servicios de toda índole en clínicas, establecimientos o consultorios ginecológicos, públicos o privados, por tiempo de dos a ocho años”.*

1.4.- EL ANTIGUO LIBRO III DEL CÓDIGO PENAL DE 1995

El Código Penal de 1995, antes de la reforma operada por la LO 1/2015, dividía las acciones y omisiones, dolosas o imprudentes, penadas por la Ley, en delitos y faltas³³³. Además, el antiguo art. 13 del CP³³⁴ aclaraba que eran delitos graves las infracciones que la ley castiga con pena grave, que eran delitos menos graves las infracciones que la ley castiga con pena menos grave y por último que las faltas eran las infracciones que la ley castiga con pena leve.

Seguía así nuestro Código Penal la clasificación tripartita (con penas graves, menos graves y leves) que figuraba, conforme al modelo francés, en los Códigos Penales de 1848 y 1870³³⁵.

Un Libro III dedicado a las faltas aparece por primera vez en el Código Penal Español de 1848, dividido en dos Títulos, el primero dedicado a las faltas y el segundo a las disposiciones comunes a las faltas. Por tanto, las faltas aparecen en el momento histórico en que se está produciendo la diferenciación entre el Derecho Penal y el naciente Derecho Administrativo sancionador, siendo uno de los objetivos principales perseguidos mediante su introducción en nuestra legislación penal, la simplicidad y rapidez de su enjuiciamiento, habiéndose demostrado a lo largo de estos siglos que cumplieron eficazmente este cometido, habiendo persistido hasta su desaparición esa rapidez en su tramitación y enjuiciamiento, que contrastaba con la lentitud de la tramitación procesal de las causas por delitos y también de otras jurisdicciones³³⁶. Por lo demás, la introducción de las faltas en el Código Penal de 1848 también

³³³ La anterior redacción del art. 10 del CP que estuvo vigente desde el 24 mayo 1996 hasta el 30 junio 2015 decía así: “*Son delitos o faltas las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley*”.

³³⁴ Según la redacción vigente desde el 24 mayo 1996 hasta el 30 junio 2015.

³³⁵ Véase RODRÍGUEZ DEVESA, J.M./SERRANO GÓMEZ, A: *Derecho Penal Español. Parte General*, 15ª ed, Dykinson, Madrid, 1992, p. 101-108.

³³⁶ Sobre este tema véase FARALDO CABANA, P.: “La despenalización de las faltas: entre la agravación de las penas y el aumento de la represión administrativa”, *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, núm. 3, 2014, versión digital, pp. 9-13.

respondió a otro objetivo, la intención de poner orden en lo que respecta a la potestad sancionadora de la Administración. Así, el castigo de las infracciones de normas administrativas como faltas supuso someter al principio de legalidad numerosas acciones y omisiones que anteriormente daban ocasión al ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración, y que desde su tipificación como faltas no solo precisaron una norma de rango legal que las tipificara, sino que además eran impuestas por un órgano judicial, tras el correspondiente proceso³³⁷.

El Código Penal de 1973, fue objeto de una importante modificación en materia de faltas, a través de la LO 3/1989, de 21 de junio. Esta reforma redujo el número de faltas de manera significativa en base, según su Preámbulo, al principio de intervención mínima, ya que consideraba que muchas de las infracciones penales que hasta entonces se regulaban, carecían de sentido y aunque ya entonces, se planteó como solución más simple la supresión del Libro III, se optó por mantenerlo para que algunas de las conductas que sancionaba siguieran en la esfera penal.

Por su parte, el Código Penal de 1995, manteniendo esta orientación estableció un reducido catálogo de faltas. Así, nuestro Código Penal de 1995, antes de la reforma operada por la LO 1/2015, dedicaba su Libro III a las faltas y sus penas, dividido en cinco Títulos que comprendían los arts. 617 a 639 del CP. El Título I regulaba las faltas contra las personas, el Título II regulaba las faltas contra el patrimonio, el Título III las faltas contra los intereses generales, el Título IV regulaba las faltas contra el orden público y por último el Título V del Libro III regulaba las disposiciones comunes a las faltas.

³³⁷ Véase RODRÍGUEZ DEVESA, J.M./SERRANO GÓMEZ, A.: *Derecho Penal Español (...)*, op. cit., 1992, p. 32-33.

El legislador mediante la última reforma del Código Penal por LO 1/2015 retomó la idea, mencionada anteriormente, de suprimir Libro III del CP, y como estamos estudiando a lo largo de esta investigación, la llevó a cabo.

La doctrina clásica española consideraba que no era posible establecer una diferenciación cualitativa, apriorística, entre los delitos y las faltas. En este sentido RODRÍGUEZ DEVESA/SERRANO GÓMEZ³³⁸ nos recuerdan que PACHECO llamó a las faltas “delitos veniales” y que CUELLO CALÓN, diferenciaba las “faltas delictuosas”, por ejemplo las lesiones, el hurto o la estafa, de las “faltas contravencionales” que infringían meras disposiciones de policía.

Por lo que respecta a la diferenciación entre las faltas y las infracciones administrativas hay que señalar, que pese a los intentos doctrinales por encontrar una diferencia cualitativa entre ambas, sobre todo en Alemania que es donde se ha prestado más atención a este tema³³⁹, la cuestión sigue sin resolverse por lo que actualmente la doctrina mayoritaria³⁴⁰ entiende que depende del criterio de oportunidad del legislador que una determinada conducta pueda ser calificada de ilícito penal o de ilícito administrativo.

La propia Constitución Española nos da criterios para diferenciar las infracciones administrativas de las penales en su art. 25.3, el cual señala “*La Administración civil no podrá imponer sanciones que, directa o indirectamente, impliquen privación de libertad*”. También en esta misma línea el art. 34 del CP, que no ha cambiado su redacción tras la reforma operada por la LO 1/2015, ya

³³⁸ RODRÍGUEZ DEVESA, J.M./SERRANO GÓMEZ, A.: *Derecho Penal Español (...)*, op. cit., 1992, p. 353.

³³⁹ Así FEUERBACH, entiende que el injusto criminal consiste en la lesión de un derecho subjetivo, mientras que mediante el injusto administrativo se regulan conductas a causa del peligro para la seguridad o el orden jurídico; mientras que GOLDSCHMIDT, WOLF y LANGE, entienden que el ilícito administrativo es una acción irrelevante para la ética, social o culturalmente indiferente, por corresponder a infracciones artificiales, creadas por la voluntad del Estado; véase RODRÍGUEZ DEVESA J.M./SERRANO GÓMEZ, A.: *Derecho Penal Español (...)*, op. cit., 1992, pp. 30-32.

³⁴⁰ Véase ORTS BERENGUER, E./GONZÁLEZ CUSSAC, J.L.: *Compendio de Derecho Penal. Parte general*, 6ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 58-59.

ayudaba, desde su entrada en vigor, a distinguir el ilícito administrativo de la falta penal al señalar, en su epígrafes 2º y 3º, que no son penas las multas y demás correcciones que, en uso de atribuciones gubernativas o disciplinarias, se impongan a los subordinados o administrados, ni tampoco lo son las privaciones de derechos y las sanciones reparadoras que establezcan las leyes civiles o administrativas.

Para concluir este epígrafe dejamos constancia de las principales disposiciones comunes que en materia de faltas contenía la regulación anterior a la reforma operada por la LO 1/2015.

El art. 15.2 del CP en su anterior redacción, que estuvo vigente desde el 24 mayo 1996 hasta el 30 junio 2015, señalaba que las faltas solo se castigaban si habían sido consumadas, excepto las intentadas contra las personas o el patrimonio.

En cuanto al grado de participación en las faltas el art. 27 del CP en su redacción anterior, vigente desde el 24 mayo 1996 hasta el 30 junio 2015, indicaba que se podía cometer una falta tanto en concepto de autor como de cómplice.

El antiguo art. 638 del CP establecía que en la aplicación de las penas del Libro III del CP, los Tribunales, procederían según su prudente arbitrio, dentro de los límites de cada una, atendiendo a las circunstancias del caso y del culpable, sin ajustarse a las reglas de los artículos 61 a 72 del CP.

Y, por último, el desaparecido art. 639 del CP señalaba que en las faltas perseguibles a instancias de la persona agraviada también podía denunciar el Ministerio Fiscal si la víctima era menor de edad, incapaz o una persona desvalida y también determinaba que la ausencia de denuncia no impedía la práctica de diligencias a prevención. Como consecuencia de lo anterior, en estas faltas, el perdón del ofendido o de su representante legal extinguía la acción

penal o la pena impuesta, salvo que el Tribunal, oído el Ministerio Fiscal y el representante de la víctima, hubiese rechazado la eficacia de este perdón.

1.5.- LA ANTIGUA FALTA DEL ART. 621 DEL CÓDIGO PENAL DE 1995; TRANSCENDENCIA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL

El desaparecido art. 621 se emplazaba sistemáticamente en el Título I del Libro III del Código Penal y fue derogado por la Disposición derogatoria única de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que en su primer apartado establece: *“Queda derogado el Libro III de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal”*.

La redacción del art. 621 del CP antes de su derogación era la siguiente:

“1. Los que por imprudencia grave causaren alguna de las lesiones previstas en el apartado 2 del artículo 147, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses.

2. Los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses.

3. Los que por imprudencia leve causaran lesión constitutiva de delito serán castigados con pena de multa de 10 a 30 días.

4. Si el hecho se cometiera con vehículo a motor o ciclomotor, podrá imponerse además la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de tres meses a un año.

5. Si el hecho se cometiera con arma podrá imponerse, además, la privación del derecho a la tenencia y porte de armas por tiempo de tres meses a un año.

6. Las infracciones penadas en este artículo solo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal”.

Esta versión del art. 621 del CP estuvo vigente desde el 1 octubre 2004 hasta el 30 junio 2015, ya que su redacción inicial fue modificada por la LO 15/2003, de 25 de noviembre, para introducir pequeños cambios de redacción en sus apartados 3 y 4 y también para modificar la pena prevista en el apartado 3 que pasó de ser de 15 a 30 días a una pena de 10 a 30 días.

Con anterioridad a la reforma operada por la LO 1/2015, la muerte y determinadas lesiones causadas por imprudencia grave estaban castigadas en los arts. 142 y 152 del CP respectivamente, como veíamos al estudiar los mismos. Por su parte, el art. 621 del CP castigaba al que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones de menor gravedad que preveía el antiguo apartado 2 del artículo 147 del CP y al que por imprudencia leve causare la muerte de otra persona o le causara una lesión constitutiva de delito. La doctrina venía entendiendo que el criterio determinante para aplicar los arts. 142 y 152 del CP o el art. 621 del CP era la mayor o menor probabilidad de que, independientemente del resultado efectivamente producido, comportándose de esa manera, el acusado cometa un resultado típico, de modo que la diferencia entre uno y otro grado de imprudencia era principalmente cuantitativo³⁴¹. Recordamos en este punto que la diferencia entre la imprudencia grave y leve radicaba, en la mayor o menor gravedad o intensidad de la vulneración de los deberes normativos de cuidado desde el casuismo con que se procedía a la aplicación de estas distinciones.

En la práctica anterior a la LO 1/2015, el art. 621 del CP se aplicaba mayoritariamente cuando los hechos penados en este precepto se cometieran con vehículo a motor o ciclomotor. En la mayor parte de estos casos, tras la correspondiente denuncia del perjudicado, se incoaba un juicio de faltas, recabándose el atestado, se ordenaba el reconocimiento forense de la víctima

³⁴¹ LUZÓN CUESTA J.M.: *Compendio de Derecho Penal. Parte especial*, 12ª ed., Dykinson, Madrid, 2004, p. 424.

para determinar el alcance de sus lesiones y determinar su sanidad y siempre que los hechos fueran subsumibles en algunos de los supuestos castigados en el antiguo art. 621 del CP, se señalaba fecha para la celebración de juicio. En muchas ocasiones se llegaba a un acuerdo transaccional, mediante el pago de una indemnización a la víctima por parte del responsable civil, generalmente una compañía aseguradora, en base al criterio objetivo del médico forense que suponía el perdón del denunciante al causante de sus lesiones, sobreseyéndose el proceso antes de la celebración del juicio, ya que las infracciones penadas en el art. 621 del CP solo eran perseguibles a instancia de la persona agraviada o de su representante legal. En los casos en que sí tenía lugar el juicio de faltas, si se producía la condena del denunciado, los Tribunales tenían la posibilidad de imponer asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de tres meses a un año, y además la condena aparejaba el resarcimiento a la víctima de la responsabilidad civil a cargo del tercero civil responsable, como decimos generalmente una compañía aseguradora. En los casos en que la sentencia era absolutoria, si el perjudicado no había renunciado a la acción civil ni la había reservado para ejercitarla separadamente, el juez o tribunal que hubiera conocido de la causa dictaba el auto de cuantía máxima, a instancia de parte, regulado en el art. 13 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que estudiamos con mayor detenimiento más adelante, que determinaba la cantidad líquida máxima que podía reclamar como indemnización de daños y perjuicios sufridos cada perjudicado.

Estos acuerdos transaccionales, que acabamos de describir, en los que el denunciante perdonaba al denunciado antes de la celebración del juicio de faltas tras recibir la indemnización correspondiente, fue duramente criticado

por algunos sectores de la doctrina³⁴², al considerar que convertían el proceso penal en un instrumento utilizado para obtener una compensación. El legislador, al despenalizar las faltas, probablemente haya querido acabar con esta instrumentalización de la jurisdicción penal. Sin embargo, quizá el legislador debería haber sido más prudente antes de acabar con un sistema que no podemos desconocer cumplía de manera rápida y eficaz su misión, al impedir la impunidad de actuaciones ilícitas de menor intensidad que ocasionaban a sus víctimas importantes sufrimientos, aplicándose el principio de proporcionalidad y el sentido de Justicia, que otro sector de la doctrina³⁴³ elogiaba con vehemencia, máxime cuando las nuevas soluciones aportadas por la LO 1/2015 también presentan una importante problemática, como estamos viendo a lo largo de esta investigación.

En este contexto de los accidentes de tráfico y en relación con el art. 621 del CP, era de especial importancia la Disposición Adicional Tercera del CP, que ya aparecía en la primera versión del Código Penal de 1995 y que estuvo vigente sin modificaciones hasta la entrada en vigor de la LO 1/2015. Esta Disposición Adicional Tercera hacía referencia a la comparecencia y parte de implicados en hechos constitutivos de daños y lesiones causados por imprudencia con el siguiente texto: *“Cuando, mediando denuncia o reclamación del perjudicado, se incoe un procedimiento penal por hechos constitutivos de infracciones previstas y penadas en los artículos 267 y 621 del presente Código, podrán comparecer en las diligencias penales que se incoen y mostrarse parte todos aquellos otros implicados en los mismos hechos que se consideren perjudicados, cualquiera que sea la cuantía de los daños que reclamen”*.

³⁴² Véase RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: “La despenalización de las faltas de tráfico y la responsabilidad civil”, *Diario La Ley*, núm. 8544, 2015, edición digital, 2015, pp. 2-3.

³⁴³ Véase YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: “El Nuevo anteproyecto (...)”, op. cit., 2013, p. 9.

La jurisprudencia denominada menor tuvo la oportunidad de pronunciarse en numerosas ocasiones sobre la aplicación de la antigua Disposición Adicional Tercera del CP que acabamos de transcribir.

Así la Sección 7ª de la Audiencia Provincial de Sevilla en su Sentencia núm. 315/2006³⁴⁴, de 1 septiembre señalaba que: *“siendo acusado y viniendo condenado (...) como autor de una falta de lesiones por imprudencia del artículo 621 CP, el Sr. (...) tenía derecho y así lo hizo a personarse en la causa como perjudicado y a reclamar indemnización por tales daños, derecho este en modo alguno quedó afectado porque la Sra. (...) no solicitara indemnización por sus lesiones al haber sido ya indemnizada”*.

En relación a la cuestión de si la persona que ha tenido exclusivamente daños materiales disponía o no de un plazo para personarse en el procedimiento penal abierto, los tribunales llegaron a la conclusión que podía incorporarse al procedimiento penal ya abierto, en tanto existiera tal posibilidad con arreglo al estado en que se encuentre la causa, es decir, que se aceptaba la posibilidad de que este tipo de perjudicado se presentase en el acto del juicio de faltas para reclamar exclusivamente los daños materiales que hubiese sufrido, como consecuencia del accidente que se fuera a enjuiciar³⁴⁵.

³⁴⁴ Siendo su referencia en Aranzadi JUR 2007\77771.

³⁴⁵ La Sentencia núm. 28/2002, de 19 febrero de la Audiencia Provincial de Murcia (Sección 2ª) con referencia en Aranzadi JUR 2002\115897 señaló al respecto: *“Este Juzgador considera que no se debe aplicar al perjudicado el plazo de un año previsto en el artículo 1968.2 del Código Civil para las acciones exclusivamente civiles derivadas de la culpa extracontractual ya que lo que se está dilucidando en el mismo es una acción penal autónoma cuyo presupuesto de procedibilidad ya fue oportunamente cumplido por otros perjudicados que inicialmente sí podían imputar a los conductores una negligencia con categoría de infracción penal (artículo 621 del Código Penal); dicha acción debe evitar el fraccionamiento del ilícito y por tanto debe tenerse por cumplido el requisito procesal con la sola denuncia de cualquiera de los perjudicados aún cuando existan daños que, por sí solos, carecerían de trascendencia penal. Si la Ley autoriza a otras personas a incorporarse al procedimiento penal ya abierto habrá que concluir que podrá acudir al mismo en tanto tenga tal posibilidad con arreglo al estado en que se encuentre la causa. El límite temporal para que un perjudicado se incorpore a un proceso penal no puede ser el fijado en el artículo 110 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal relativo al escrito de conclusiones ya que es evidente que el procedimiento regulado para el enjuiciamiento de las faltas carece de una fase previa o intermedia en la que puedan concretarse las acusaciones y defensas, a diferencia de los procesos por*

Otra duda que suscitaba la aplicación de la Disposición Adicional Tercera era el alcance de la intervención de estos perjudicados no víctimas de la infracción criminal en el proceso penal en el que se personan como parte. Esta cuestión fue resuelta por la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Murcia en su Sentencia núm. 8/2002 de 16 enero³⁴⁶, que señalaba:

“En los casos del artículo 621.1 (imprudencia grave causante de lesiones del artículo 147.2) y 621.3 (imprudencia leve causante de lesión constitutiva de delito), el Código Penal supedita su perseguibilidad a la denuncia de la persona agraviada o de su representante legal (...). En estos casos, la previa denuncia es una condición objetiva de la propia infracción y un presupuesto para la viabilidad del mismo proceso. La legitimación, por ello, implica la determinación de a qué persona confiere la Ley el poder de disposición mediante el cual el procedimiento penal se posibilita como acto de voluntad por el que se hace desaparecer el impedimento para proceder. Esta legitimación se asegura, en primer término, por la Ley a la “persona agraviada”, y una vez presentada la denuncia la consecuencia inmediata es el inicio del proceso penal. Ahora bien, ello no impide que aquellas personas que carezcan de tal posibilidad porque sus lesiones sean atípicas o solo hayan sufrido daños materiales, cumplida por la persona legitimada aquella condición de perseguibilidad, puedan personarse y ser parte en el procedimiento. Así se prevé de forma expresa en la disposición adicional tercera (...). La duda surge respecto al alcance de la intervención de estos perjudicados

delito en los que las calificaciones se han tenido que presentar antes del Juicio. El principio de concentración es tal que, tras las denuncias iniciales, todo se resuelve en el plenario, donde se efectúan todas las alegaciones, se proponen y practican pruebas y finalmente se concentran las acusaciones y defensas, con lo que nada impide que los perjudicados puedan acudir al mismo y reclamar en ese momento el pago de las indemnizaciones que crea que le corresponden. Ninguna vulneración de principio de contradicción o igualdad se puede producir dado que todas las partes tienen la posibilidad de efectuar las alegaciones que estimen oportunas y ya fueron previamente avisadas por la cédula de citación de que podían concurrir con abogado y que a dicho acto deberían proponer las pruebas de que intenten valerse”.

³⁴⁶ Siendo su referencia en Aranzadi ARP 2002 \ 187.

no víctimas de la infracción criminal en el proceso penal en el que se personan como parte. La doctrina está dividida sobre si pueden efectuar conjuntamente las acciones penales y civiles o solo están legitimados para esta última acción, de suerte que siempre se encontraría condicionada a las vicisitudes de la acción penal ejercitada por el legitimado para ello (aquel cuyas lesiones fuesen típicas). La Audiencia de Murcia (...) se inclinó por esta segunda opción (...). Solución que igualmente debe acogerse por esta alzada por cuanto la disposición adicional tercera del vigente Código Penal ha de interpretarse en el sentido de que otorga legitimación especial a los perjudicados únicamente en lo relativo al ejercicio de la acción civil, sin que puedan intervenir como acusadores particulares, de modo que su acción se encuentra vinculada a las vicisitudes que corra la acción penal legítimamente ejercitada en el proceso por su verdadero titular, a cuya suerte y facultad decisoria se encuentran sometidos. La solución no causa indefensión a dichos perjudicados, pues perfectamente pueden acudir a la vía civil que les queda expedita, aunque con ello se puedan infringir principios menores como el de oportunidad y economía procesal”.

1.6.- LA REGLA CONCURSAL DEL ART. 382 DEL CÓDIGO PENAL

La regla concursal del art. 382 del CP, tras la reforma operada por LO 15/2007 de 30 de noviembre, tiene la siguiente redacción³⁴⁷: “Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena

³⁴⁷ Sobre la evolución en la redacción de este precepto véase OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos (...)”, op. cit., 2012, pp. 151-155.

en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.” Como vemos el legislador opta por establecer una regla concursal específica para el supuesto de que cometidas las conductas previstas en los artículos 379, 380 y 381 del CP³⁴⁸ se ocasione un resultado lesivo constitutivo de delito, estableciendo que, en este caso, se aplique la pena de la infracción más gravemente penada en su mitad superior.

Coincidimos con el criterio de la Fiscalía General del Estado³⁴⁹ en que esta norma resulta cuando menos imprecisa³⁵⁰, ya que la dicción literal “apreciarán tan solo” hace alusión al concurso de normas previsto en el art. 8 del CP, pero sin embargo, este precepto establece a continuación un sistema punitivo propio del concurso ideal pero no remite expresamente al art. 77 del CP³⁵¹ que regula el concurso ideal de delitos³⁵², si no que el art. 382 del CP aboga por imponer la pena del delito más grave en su mitad superior. Este mayor rigor penológico estaría justificado únicamente cuando antes de producirse el

³⁴⁸ Como dijimos en su momento, al estudiar el art. 385 del CP, llama la atención que el tipo penal del art. 385 del CP, relativo a la creación de graves riesgos para la circulación, no esté incluido en la regla concursal del art. 382 CP, probablemente por un error de técnica legislativa, por lo que en el caso de que además de incurrirse en la conducta del art. 385 del CP se produzca un resultado lesivo, deberá apreciarse un concurso ideal de delitos conforme a lo dispuesto en el art. 77 del CP.

³⁴⁹ Véase la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

³⁵⁰ Respecto de los problemas interpretativos que genera esta cláusula concursal véase TRAPERO BARREALES, M.A.: *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 498-509.

³⁵¹ El art. 77 del CP establece:

- “1. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores, no es aplicable en el caso de que un solo hecho constituya dos o más infracciones, o cuando una de ellas sea medio necesario para cometer la otra.
2. En estos casos se aplicará en su mitad superior la pena prevista para la infracción más grave, sin que pueda exceder de la que represente la suma de las que correspondería aplicar si se penaran separadamente las infracciones.
3. Cuando la pena así computada exceda de este límite, se sancionarán las infracciones por separado”.

³⁵² Sobre la penalidad del concurso ideal véase ROIG TORRES, M.: *El concurso ideal de delitos*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2012, pp. 343-398.

resultado lesivo se ha consumado el correspondiente delito de peligro de los arts. 379, 380 y 381 del CP³⁵³.

En relación con cuál es la naturaleza del concurso del art. 382 del CP un sector numeroso de la doctrina se decanta por considerar que estamos ante un concurso de delitos³⁵⁴. Sin embargo, nos posicionamos junto a OBREGÓN GARCÍA³⁵⁵ al considerar que estamos ante un concurso de normas *sui generis* ya que la redacción del art. 382 del CP es diferente a la del art. 77 del CP y el legislador tampoco remite a este precepto, por lo que en palabras de este autor “podemos concluir que el legislador no ha convertido en un concurso de delitos el concurso que regula en el art. 382 del CP, sino que éste sigue constituyendo un concurso de normas, aunque proporcione una solución penológica diferente, más rigurosa, de la que normalmente se derivaría de la aplicación de las reglas del art. 8 del CP”.

Otro problema interpretativo en relación con la redacción del art. 382 del CP, es que este precepto emplea el verbo ocasionar, lo que lleva a entender que para aplicar esta cláusula no basta con una conducta de las tipificadas en los arts. 379, 380 y 381 del CP y un fallecimiento o unas lesiones. Se necesita además que se pruebe una relación de causalidad entre el delito de peligro y el de resultado³⁵⁶, que puede faltar si el comportamiento de la víctima o de un tercero impide la imputación objetiva.

³⁵³ Sobre las consecuencias de estos problemas interpretativos véase también PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: “Otros temas (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A.(Director), *La dogmática penal* (...), op.cit., 2012, p. 241.

³⁵⁴ Entre otros CUESTA PASTOR, P.J.: *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y el sistema de sanción por puntos de la Ley 17/2005, de 19 de julio*, Dykinson, Madrid, 2012, p. 95.

³⁵⁵ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos (...)”, op. cit., 2012, pp. 157-163.

³⁵⁶ En este sentido se pronuncia la Sala Segunda del Tribunal Supremo en la STS núm. 1.133/2001, de 11 de junio, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2003\2460, la cual señala: “*el sistema de los crimina culposa, que sigue el vigente Código Penal, trata al delito imprudente de forma similar al doloso. Parte de la base de que no han de existir cláusulas generales sino que solamente deben castigarse supuestos concretos. No cualquier imprudencia es relevante penalmente. Por el contrario, el legislador ha seleccionado aquellas imprudencias que deben incluirse en el ámbito penal. Ahora el*

El art. 382 del CP exige un resultado lesivo constitutivo de delito, lo que era justificado antes de la supresión de las faltas, para evitar que la mayor gravedad punitiva se aplicara también cuando los resultados no tenían la suficiente gravedad para calificarse de delictivos. Por tanto, antes de la supresión de las faltas por la LO 1/2015, la regla concursal del art. 382 del CP se aplicaba únicamente si la infracción era constitutiva de delito. Si la infracción era constitutiva de una antigua falta, caso no infrecuente en este ámbito, OBREGÓN GARCÍA³⁵⁷ proponía la aplicación de la regla concursal que procediera conforme a la teoría general de concursos.

Asimismo, según interpreta la Fiscalía General del Estado³⁵⁸, no debe aplicarse la regla del art. 382 del CP cuando el resultado lesivo lo es de un delito de daños del art. 267 del CP, al entender que los bienes jurídicos protegidos en este caso son solo la vida e integridad física³⁵⁹, siguiendo la línea establecida por la reforma legislativa de 1989, que suprimió la referencia a los bienes del antiguo art. 340 bis a) del Código Penal de 1973. Por ello la Fiscalía General del Estado proponía que se aplicara el art. 77 del CP y no el 382 del mismo texto legal, cuando las faltas de lesiones y el delito de daños concurrieran con los delitos de peligro de los arts. 379, 380 y 381 del CP.

El art. 382 del CP debe aplicarse poniendo en relación los delitos de los arts. 379, 380 y 381 del Código Penal con los tipos de homicidios y lesiones

resultado no se trata como un conjunto unitario sino que se tomará en consideración en su individualidad, y el enlace entre la acción y el resultado se observará conforme a rigurosos y exigentes criterios de imputación objetiva. El legislador, al concretar los supuestos imprudentes, sigue un sistema de numerus clausus”.

³⁵⁷ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos (...)”, op. cit., 2012, p. 154.

³⁵⁸ Conforme establece la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

³⁵⁹ Mi opinión personal, sin embargo, es que el bien jurídico que se protege en la regulación española de los delitos contra la seguridad vial es la seguridad vial en sí misma, pero sin desconocer que son bienes mediatamente protegidos en este Capítulo la vida, la integridad física y también el patrimonio. Por ello entiendo, como desarrollaré más adelante, que la cláusula del art. 382 del CP debería aplicarse al delito de daños imprudentes del art. 267 del CP.

imprudentes de los arts. 142 y 152 del CP (que actualmente han sido modificados en los términos que veremos más adelante en esta investigación) y con los homicidios y lesiones dolosos de los arts. 138 y 147 del CP. OBREGÓN GARCÍA³⁶⁰ llama la atención sobre el controvertido hecho de que el art. 382 del CP no especifica si su regla concursal solo es aplicable a los casos en que los delitos de resultado lesivo son imprudentes o si, asimismo, se extiende a supuestos de delitos dolosos, siquiera a título de dolo eventual, decantándose finalmente este autor por descartar esta última posibilidad, como también lo hace GÓMEZ PAVÓN³⁶¹, que considera que no debe aplicarse en estos casos la regla específica del art. 382 del CP y sí las reglas del concurso de delitos, postura a la que nos adherimos.

La imposición de la pena más grave en su mitad superior se refiere tanto a las penas privativas de libertad como a las privativas de derechos, si bien la Fiscalía, para la determinación de la pena más grave, entiende que deberá atenderse ordinariamente a la pena privativa de libertad en su mayor o menor extensión, pero en todo caso, se valorarán las circunstancias concurrentes a fin de decantarse por ella o por la pena privativa de derechos.

La determinación de la infracción más gravemente penada y de la pena a imponer presenta algunas dificultades cuando el concurso se produce con las lesiones imprudentes del artículo 152 CP. La Fiscalía recomienda atender al criterio de la mayor gravedad de la pena privativa de libertad, a su carácter de sanción única o alternativa y, en algunos casos, al examen conjunto de las penas previstas.

Por otra parte, debemos plantearnos qué sucede si además de cometerse cualquiera de los delitos del art. 379, 380 o 381 del CP se produce más de un resultado lesivo, es decir, más de un homicidio o lesiones. En ese caso la Fiscalía

³⁶⁰ OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos (...)”, op. cit., 2012, p. 156.

³⁶¹ GÓMEZ PAVÓN, P.: El delito de conducción (...), op.cit., 2015, p. 165.

General del Estado entiende que además de aplicarse el art. 382 del CP, existe un concurso ideal del art. 77 del CP entre los diversos homicidios o lesiones producidas³⁶². Sin embargo, esta postura es contraria a la mantenida por el Tribunal Supremo que ha optado por aplicar únicamente la regla concursal del art. 382 del CP en los casos de producción de varios resultados lesivos³⁶³. Consideramos que la solución ofrecida por la Fiscalía General del Estado es más acertada, para evitar que resulte penalmente indiferente causar una muerte que varias, como denuncian algunas de las asociaciones de víctimas del tráfico con las que hemos contactado en esta investigación y cuya postura analizamos en otros apartados de esta Tesis. Además, la Fiscalía General del Estado entiende que este precedente no es claro, ya que el Tribunal Supremo se ocupa de la interpretación del anterior art. 383 (actual art. 382 del CP) inspirado en una distinta concepción de las relaciones entre delitos de peligro y resultado y con un régimen penológico muy diferente. En cualquier caso, esta disparidad de criterios pone de manifiesto la imprecisión en la redacción del art. 382 del CP.

Por último, la regla del art. 382 del CP contempla la obligada imposición del resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado como consecuencia del resultado lesivo, constitutivo de delito.

Sin embargo, antes de la reforma operada en el Código Penal por la LO 1/2015 que suprimió el Libro III del CP que regulaba las faltas, existían dudas acerca de la posible exclusión del régimen del artículo 382 de la responsabilidad

³⁶² En virtud de lo establecido en la Circular de la Fiscalía General del Estado núm. 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

³⁶³ Entre todas véase la Sentencia núm. 1.135/2010 de 29 diciembre, dictada por la Sección 1ª de la Sala 2ª del TS, cuya referencia en Aranzadi es RJ/2011\39, la cual establece: *“La regla concursal específica no se ve alterada en el caso de concurrencia de diversos resultados lesivos, pues la absorción se producirá siempre en la infracción más gravemente penada. Realmente el art. 383 (ahora 382) consagra un concurso de normas a resolver por el nº 4 del at. 8 CP que es la solución específica prevista por el referido art. 383 CP”*.

civil derivada de un resultado lesivo constitutivo de falta, puesto que el precepto se refiere solo al constitutivo de delito. La existencia de un concurso ideal en estos casos fundamentaba, en cualquier caso, la declaración de responsabilidad civil, ya que el art. 382 dice al respecto *“condenando en todo caso a la responsabilidad civil que se hubiere originado”*.

CAPÍTULO 2.- LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO, QUE MODIFICA LA LO 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL

2.1.- TRABAJOS PARLAMENTARIOS

2.1.1.- INTRODUCCIÓN

El Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, y cuya tramitación parlamentaria culminó con la aprobación de la LO 1/2015 de 30 de marzo, se presentó al Congreso de los Diputados el 24 de septiembre de 2013, como Proyecto de Ley núm. 121/000065³⁶⁴. El autor de este Proyecto fue el Gobierno del Partido Popular de la X Legislatura (2011-2016) y la Comisión competente para su tramitación fue la de Justicia.

En cuanto a su tramitación debemos señalar que fue por el cauce normal, es decir, el procedimiento legislativo común³⁶⁵ y que desde el 4 de octubre de 2013 hasta el 28 de noviembre de 2014, estuvo paralizada en la Comisión de Justicia, prorrogándose de manera automática durante más de un año el plazo para la ampliación de enmiendas al articulado. El nuevo impulso en su tramitación se produjo dos meses después del cambio en la cartera del Ministerio de Justicia, que hasta el 23 de septiembre de 2014 estaba ocupada por el Excmo. Sr. Alberto Ruiz Gallardón, quién fue relevado en el cargo el 29 de septiembre de ese mismo año por el Excmo. Sr. Rafael Catalá Polo. Los trámites hasta su aprobación fueron los siguientes³⁶⁶: se publicó a instancias de la

³⁶⁴ Publicado en el Boletín Oficial de las Cortes el 4 de octubre de 2013, accesible en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-66-1.PDF#page=1, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁶⁵ Regulado en el Capítulo II del Título V del Reglamento del Congreso de los Diputados aprobado por Resolución de 24 de febrero 1982.

³⁶⁶ Información obtenida en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas/ProydeLey?_piref73_1335538_73_1335535_1335535.next_page=/wc/servidorCGI&CMD=VERLST&BASE=IW10&PIE

Comisión de Justicia desde el 1 de octubre de 2013 hasta el 4 de octubre de 2013, el plazo de enmiendas transcurrió desde el 4 de octubre de 2013 hasta el 28 de noviembre de 2014, el plazo para su calificación transcurrió desde el 4 de diciembre de 2013 hasta el 9 de diciembre de 2013, el debate de totalidad tuvo lugar desde el 9 de diciembre de 2013 hasta el 12 de diciembre de 2013, el plazo para informe en el seno de la Comisión de Justicia tuvo lugar desde el 28 de noviembre de 2014 hasta el 9 de enero de 2015, se emitió dictamen en la Comisión de Justicia desde el 9 de enero de 2015 hasta el 16 de enero de 2015, su aprobación en el Pleno del Congreso de los Diputados tuvo lugar desde el 16 de enero de 2015 hasta el 21 de enero de 2015, paso a ser tramitado por el Senado el 21 de enero de 2015 hasta el 11 de marzo de 2015, el plazo de enmiendas o para veto del Senado transcurrió del 11 de marzo de 2015 hasta el 26 de marzo de 2015 y finalmente fue aprobado con modificaciones el 26 de marzo de 2015.

Fueron diez los Ponentes de este Proyecto de Ley Orgánica: por parte del Grupo Parlamentario Popular, el Excmo. Sr. Leopoldo Barreda de los Ríos³⁶⁷, el Excmo. Sr. José Miguel Castillo Calvín³⁶⁸ y el Excmo. Sr. Vicente Ferrer Roselló³⁶⁹, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, el Excmo. Sr. Manuel de la Rocha Rubí³⁷⁰ y el Excmo. Sr. Julio Villarubia Mediavilla³⁷¹, por parte del

CE=IWA0&FMT=INITXD1S.fmt&FORM1=INITXLBA.fmt&DOCS=99-99&QUERY=121.cini., siendo la fecha de último acceso el 16 de julio de 2016.

³⁶⁷ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas/ProydeLey?_piref73_1335538_73_1335535_1335535.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=149&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁶⁸ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_73_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=256&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁶⁹ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_73_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=277&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷⁰ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7

Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, la Excm. Sra. Rosa María Díez González³⁷², por parte del Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural, el Excmo. Sr. Gaspar Llamazares Trigo³⁷³, por parte del Grupo Parlamentario Vasco, el Excmo. Sr. Emilio Olabarria Muñoz³⁷⁴, por parte del Grupo Parlamentario Catalán, la Excm. Sra. Montserrat Surroca i Comas³⁷⁵ y por parte del Grupo Parlamentario Mixto el Excmo. Sr. Joan Tardà i Coma³⁷⁶.

2.1.2.- LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY NÚM. 121/000065

La Exposición de Motivos del Proyecto de Ley núm. 121/000065 señala que esta reforma pretende llevar a cabo una profunda revisión del sistema de consecuencias penales que se articula a través de tres elementos: la incorporación de la prisión permanente revisable, reservada a delitos de

3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=395&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷¹ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7_3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=133&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷² Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7_3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=42&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷³ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7_3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=228&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷⁴ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7_3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=247&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷⁵ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7_3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=200&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

³⁷⁶ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?_piref73_2148295_7_3_1335437_1335437.next_page=/wc/fichaDiputado&idDiputado=295&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de julio de 2016.

excepcional gravedad; el sistema de medidas de seguridad, con ampliación del ámbito de aplicación de la libertad vigilada; y la revisión de la regulación del delito continuado. Este Proyecto también pretende establecer una nueva regulación de la suspensión y de la sustitución de las penas privativas de libertad y establecer nuevos plazos para la prescripción de las penas.

Este Proyecto acomete una revisión técnica de la regulación del comiso y de algunos aspectos de la parte especial del Código Penal, en concreto, de los delitos contra la propiedad, del catálogo de agravantes de la estafa, administración desleal, delitos contra la propiedad intelectual e industrial, insolvencias punibles, corrupción privada, malversación, corrupción de agentes públicos extranjeros, delitos de atentado y desobediencia, alteraciones del orden público, incendios, detención ilegal, e intrusismo. Y se tipifican nuevos delitos de matrimonio forzado, hostigamiento o acecho, divulgación no autorizada de imágenes o grabaciones íntimas obtenidas con la anuencia de la persona afectada, y manipulación del funcionamiento de los dispositivos de control utilizados para vigilar el cumplimiento de penas y medidas cautelares o de seguridad. También se pretende una modificación de la regulación de la responsabilidad penal de las personas jurídicas.

La reforma se ocupa también de la transposición de la Decisión Marco 2008/675/JAI, relativa a la consideración de las resoluciones condenatorias entre los Estados miembros de la Unión Europea con motivo de un nuevo proceso penal; la Decisión Marco 2008/913/JAI, relativa a la lucha contra determinadas formas y manifestaciones de racismo y xenofobia mediante el Derecho Penal; de la Directiva 2009/52/CE, por la que se establecen normas mínimas sobre las sanciones y medidas aplicables a los empleadores de nacionales de terceros países en situación irregular; de la Directiva 2011/93/UE, relativa a la lucha contra los abusos sexuales y la explotación sexual de los menores y la pornografía infantil; y de la Directiva 2011/36/UE, de 5 abril de 2011, relativa a

la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas. Asimismo, se modifica la actual regulación del delito de inmigración ilegal, separando claramente esta figura delictiva del delito de trata de seres humanos y ajustando tipos y penas a las exigencias derivadas de la Directiva 2002/90/CE y la Decisión Marco 2002/946/JAI.

En este Proyecto se equiparan los antecedentes penales españoles a los correspondientes a condenas impuestas por Tribunales de otros Estados miembros de la Unión Europea, a los efectos de resolver sobre la concurrencia de la agravante de reincidencia o la suspensión de la ejecución de la pena, conforme a la Decisión Marco 2008/675/JAI, o su posible revocación. También se pretende modificar el artículo 136 del Código Penal para facilitar el procedimiento de cancelación de los antecedentes penales.

Además con este Proyecto se suprimen las faltas que históricamente se regulaban en el Libro III del Código Penal, si bien algunas de ellas se incorporan al Libro II del Código reguladas como delitos leves. Como veremos, la supresión del Libro III del Código Penal, afectará notablemente al ámbito de la delincuencia vial, objeto de este trabajo de investigación. La exposición de motivos del Proyecto de Ley núm. 121/000065 justifica esta supresión en base al principio de intervención mínima, y con ella pretende disminuir de forma notable el número de asuntos que tramitan los juzgados de instrucción remitiéndolos al ámbito civil y administrativo.

Según la Exposición de motivos que venimos analizando, una buena parte de los operadores jurídicos venía reclamando la supresión de las infracciones penales constitutivas de falta: “por la notoria desproporción que existe entre los bienes jurídicos que protegen y la inversión en tiempo y medios que requiere su enjuiciamiento; pero también por la dudosa necesidad de que conductas carentes en muchos casos de gravedad suficiente, deban ser objeto de un

reproche penal. En tal sentido se viene pronunciando la Fiscalía General del Estado, que aboga porque las actuales infracciones consideradas como faltas penales queden al margen del Código Penal por su escasa gravedad. Y también el Consejo General del Poder Judicial, que de forma reciente ha propuesto despenalizar ciertos comportamientos tipificados como faltas penales como medida adecuada para reducir los elevados niveles de litigiosidad, que son especialmente altos en el orden jurisdiccional penal.”

En esta misma línea el Proyecto núm. 121/000065 mantiene que:

“No existe una diferencia cualitativa entre delitos y faltas. Las diferencias son puramente formales, por el carácter que la Ley otorga a una u otra infracción, o cuantitativas en atención al tipo de pena que se les impone. La tipificación de determinadas conductas como faltas penales obedece a simples razones de política criminal, que en el momento actual carecen de suficiente justificación. Y se aprecia una cierta distorsión en la comparativa con el Derecho administrativo sancionador, que en muchos casos ofrece una respuesta sancionadora más contundente que la prevista en el Código Penal para conductas teóricamente más graves. De ahí que la reforma lleve a cabo una supresión definitiva del catálogo de faltas regulado en el libro III del Código Penal, tipificando como delito leve aquellas infracciones que se estima necesario mantener. La supresión de las infracciones constitutivas de falta introduce coherencia en el sistema sancionador en su conjunto, pues una buena parte de ellas describen conductas sancionadas de forma más grave en el ámbito administrativo; en otras ocasiones, se trata de infracciones que son corregidas de forma más adecuada en otros ámbitos, como las faltas contra las relaciones familiares que tienen una respuesta más apropiada en el Derecho de

familia; y, en algunos casos, regulan conductas que, en realidad, son constitutivas de delito o deberían ser reguladas de forma expresa como delito. Esta modificación no supone necesariamente una agravación de las conductas ni de las penas actualmente aplicables a las faltas. Algunos comportamientos tipificados hasta ahora como falta desaparecen del Código Penal y se reconducen hacia la vía administrativa o la vía civil, dejando de sancionarse en el ámbito penal. Solo se mantienen aquellas infracciones merecedoras de suficiente reproche punitivo como para poder incluirlas en el catálogo de delitos, configurándose en su mayoría como delitos leves castigados con penas de multa. La pretensión es clara: reservar al ámbito penal el tratamiento de las conductas más graves de la sociedad, que por ello deben merecer un tratamiento acorde a su consideración. La nueva categoría de delitos leves permite subsumir aquellas conductas constitutivas de falta que se estima necesario mantener. Pero también se logra un tratamiento diferenciado de estas infracciones para evitar que se deriven consecuencias negativas no deseadas. A diferencia de lo que se establece para delitos graves y menos graves, la condición de delito leve se atribuye cuando la pena prevista, por su extensión, pueda considerarse como leve y como menos grave. Con ello se evita que el amplio margen establecido para la pena pueda dar lugar a su consideración como delito grave. Además, el plazo de prescripción de estas infracciones se establece en un año, equiparándose a las injurias y calumnias como delitos tradicionalmente considerados de menor entidad a estos efectos. Y se establece expresamente que la existencia de antecedentes penales por la comisión de delitos leves no permitirá apreciar la agravante de reincidencia.

En general se recurre a la imposición de penas de multa, que se estiman más adecuadas para sancionar infracciones de escasa entidad, y además

con un amplio margen de apreciación para que el Juez o Tribunal pueda valorar la gravedad de la conducta. No obstante, se recurre a la imposición de penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de la localización permanente cuando se trata de delitos de violencia de género y doméstica, con el fin de evitar los efectos negativos que para la propia víctima puede conllevar la imposición de una pena de multa”.

En definitiva, la reforma supone la derogación completa del libro III del Código Penal, de forma que desaparece la infracción penal constitutiva de falta. Ello exige adecuar un gran número de artículos que hacen referencia a la dualidad “delito o falta”, simplemente para eliminar esa mención a las faltas penales. De ahí la extensión de la reforma que se acomete, que en muchos casos consiste en una mera adecuación de la regulación a la supresión del sistema dualista, como sucede con buena parte de los artículos de la parte general del Código Penal o también el castigo de la receptación en faltas, que con la reforma queda derogado.

En cuanto a la supresión de las faltas contra las personas que recogía el Título I del libro III del Código Penal, en su mayoría se trata de conductas tipificadas ya como delitos, que pueden incluirse en cada uno de ellos como subtipo atenuado aplicable a los supuestos en los que las circunstancias del hecho evidencian una menor gravedad. En concreto, en relación con el homicidio y lesiones imprudentes, la reforma estima oportuno reconducir las actuales faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve hacia la vía jurisdiccional civil, de modo que solo serán constitutivos de delito el homicidio y las lesiones por imprudencia grave y menos grave (artículos 142 y 152 del Código Penal).

Como no podía ser de otra manera, el Proyecto también revisa la regulación del juicio de faltas que contiene la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que continuará siendo aplicable a los delitos leves. De esta forma, los delitos

leves que sustituyen a las faltas penales de más frecuente comisión, seguirán sustanciándose conforme al procedimiento previsto para el juicio de faltas en el Libro VI de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, manteniendo los Juzgados de Instrucción y los Juzgados de Violencia de Género la competencia para el conocimiento y fallo de los nuevos delitos leves. También se regula la situación transitoria de los juicios de faltas iniciados con anterioridad a que entre en vigor la Ley.

2.1.3.- ENMIENDAS PRESENTADAS EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS AL PROYECTO DE LEY NÚM. 121/000065

Al amparo de lo establecido en el artículo 110³⁷⁷ y siguientes del Reglamento de la Cámara, se presentaron 888 enmiendas³⁷⁸, entre enmiendas a la totalidad del Proyecto de Ley núm. 121/000065 y enmiendas a su articulado. A continuación vamos a referirnos a las enmiendas a la totalidad y su

³⁷⁷ El artículo 110 del Reglamento del Congreso de los Diputados establece:

“1. Publicado un proyecto de ley, los Diputados y los Grupos Parlamentarios tendrán un plazo de quince días para presentar enmiendas al mismo mediante escrito dirigido a la Mesa de la Comisión. El escrito de enmiendas deberá llevar la firma del portavoz del Grupo a que pertenezca el Diputado o de la persona que sustituya a aquél, a los meros efectos de conocimiento. La omisión de este trámite podrá subsanarse antes del comienzo de la discusión en Comisión.

2. Las enmiendas podrán ser a la totalidad o al articulado.

3. Serán enmiendas a la totalidad las que versen sobre la oportunidad, los principios o el espíritu del proyecto de ley y postulen la devolución de aquél al Gobierno o las que propongan un texto completo alternativo al del proyecto. Sólo podrán ser presentadas por los Grupos Parlamentarios.

4. Las enmiendas al articulado podrán ser de supresión, modificación o adición. En los dos últimos supuestos, la enmienda deberá contener el texto concreto que se proponga.

5. A tal fin, y en general, a todos los efectos del procedimiento legislativo, cada disposición adicional, final, derogatoria o transitoria tendrá la consideración de un artículo, al igual que el Título de la ley, las rúbricas de las distintas partes en que esté sistematizado, la propia ordenación sistemática y la Exposición de motivos”.

³⁷⁸ Publicadas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, accesibles en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-66-2.PDF#page=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de agosto de 2016.

justificación, así como aquellas enmiendas al articulado que afectan al ámbito de la delincuencia vial, objeto de nuestro estudio³⁷⁹.

2.1.3.1- ENMIENDAS A LA TOTALIDAD DEL PROYECTO

El Grupo Mixto, a instancia del diputado Joan Tardà i Coma de Esquerra Republicana de Catalunya, presenta enmienda (núm. 1) a la totalidad de devolución al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, justificando la necesidad de esta enmienda para evitar la regulación de figuras como la prisión permanente revisable. Tenemos que destacar que en esta enmienda a la totalidad no se hace referencia alguna a la nueva regulación de los delitos de homicidio o lesiones imprudentes, ni a la supresión del Libro III del Código Penal, relativo a las faltas.

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), presentó enmienda (núm. 2) a la totalidad de devolución al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, justificando esta enmienda entre otros motivos porque la muerte por imprudencia grave se le “imponen penas muy leves que no cumplirán su finalidad: retribución, prevención especial y prevención general a hechos delictivos tan reprochables (...) conducta para la que se prevé un reproche de uno a cuatro años que resulta insuficiente.”

El Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural (IU, ICV-EUiA, CHA), a instancia del diputado Gaspar Llamazares Trigo y del diputado José Luis Centella Gómez (Portavoz del Grupo Parlamentario), presenta enmienda (núm. 3) a la totalidad de devolución al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la

³⁷⁹ Se pueden consultar las enmiendas rechazadas y aceptadas en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-66-3.PDF#page=1, siendo la fecha de último acceso el 18 de enero de 2017.

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, justificando esta enmienda en motivos formales y sustantivos:

En relación a los primeros, señalan que en la elaboración de toda disposición de carácter general, particularmente si tiene rango de ley y más aún si se trata de ley orgánica, son básicos los informes que van incorporándose al expediente en sus sucesivos trámites, de manera que la distinción entre los trámites internos y los externos³⁸⁰ resulta también relevante. En esta línea

³⁸⁰ El artículo 88 de la Constitución Española establece que: *"Los proyectos de ley serán aprobados en Consejo de Ministros, que los someterá al Congreso, acompañados de una exposición de motivos y de los antecedentes necesarios para pronunciarse sobre ellos"*.

El artículo 109 del Reglamento del Congreso prácticamente reproduce la norma constitucional: *"Los proyectos de ley remitidos por el Gobierno irán acompañados de una exposición de motivos y de los antecedentes necesarios para poder pronunciarse sobre ellos"*.

El art. 2.3 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio que concreta el contenido de las memorias, estudios e informes sobre la necesidad y oportunidad de las normas proyectadas que deben acompañar a los anteproyectos de ley, establece que: *"la versión definitiva de la Memoria incluirá la referencia a (...) otros informes o dictámenes exigidos por el ordenamiento jurídico evacuados durante la tramitación, con objeto de que quede reflejado el modo en que las observaciones contenidas en estos, así como el resultado del trámite de audiencia, hayan sido tenidas en consideración por el órgano proponente de la norma"*.

Por su parte el art. 22 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, establece que:

"1. El Gobierno ejercerá la iniciativa legislativa prevista en los artículos 87 y 88 de la CE mediante la elaboración, aprobación y posterior remisión de los proyectos de ley al Congreso de los Diputados o, en su caso, al Senado.

2. El procedimiento de elaboración de proyectos de ley a que se refiere el apartado anterior, se iniciará en el ministerio o ministerios competentes mediante la elaboración del correspondiente anteproyecto, que irá acompañado por la memoria, los estudios o informes sobre la necesidad y oportunidad del mismo, un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo, así como por una memoria económica que contenga la estimación del coste a que dará lugar. En todo caso, los anteproyectos de ley habrán de ser informados por la Secretaría General Técnica.

3. El titular del Departamento proponente elevará el Anteproyecto al Consejo de Ministros a fin de que éste decida sobre los ulteriores trámites y, en particular, sobre las consultas, dictámenes e informes que resulten convenientes, así como sobre los términos de su realización, sin perjuicio de los legalmente preceptivos.

4. Una vez cumplidos los trámites a que se refiere el apartado anterior, el titular del Departamento proponente someterá el Anteproyecto, de nuevo, al Consejo de Ministros para su aprobación como proyecto de ley y su remisión al Congreso de los Diputados o, en su caso, al Senado, acompañándolo de una Exposición de Motivos y de la Memoria y demás antecedentes necesarios para pronunciarse sobre él.

5. Cuando razones de urgencia así lo aconsejen, el Consejo de Ministros podrá prescindir de los trámites contemplados en el apartado tercero de este artículo, salvo los que tengan carácter preceptivo, y acordar la aprobación de un proyecto de ley y su remisión al Congreso de los Diputados o, en su caso, al Senado".

argumentan que “si el incumplimiento de los primeros al elaborar los proyectos de ley carece de efectos invalidantes sobre la futura norma ya que la aprobación como tal ley del anteproyecto convalidaría, en su caso, las irregularidades eventualmente cometidas durante su tramitación, no puede afirmarse lo mismo de los efectos de la omisión de los informes externos en tanto que constituyen el antecedente necesario para la formación de la voluntad del poder legislativo.” Denuncian que tras la aprobación formal del anteproyecto de ley, el 11 de octubre de 2012, en Consejo de Ministros, este fue sometido a informe del Consejo General del Poder Judicial y de la Fiscalía General del Estado, mientras que en el mes de abril de 2013 vio la luz pública un segundo anteproyecto marcadamente diferente del primero y que es el que ha dado luz al Proyecto de Ley Orgánica que nos ocupa. Este otro texto fue el finalmente remitido para dictamen al Consejo de Estado. De él habían desaparecido instituciones completas, como la custodia de seguridad, y se habían introducido novedades esenciales respecto del primer anteproyecto referidas a la parte general del Código, como la regulación de la responsabilidad de las personas jurídicas, y con la parte especial, entre otros, tipos penales como homicidio (art. 138); homicidio imprudente (art. 142); lesiones imprudentes (art. 152); consentimiento en acoso sexual a menores (art. 184 quáter); propiedad intelectual e industrial (arts. 270, 271 y 276); corrupción entre particulares (art. 286 bis, ter, quáter, quinquies); delitos contra los derechos de los trabajadores (art. 311 bis); cohecho (art. 419 y ss.); o prevaricación judicial (art. 448).

Denuncian en esta enmienda asimismo que la Memoria no ofrece información suficiente sobre los motivos que han dado lugar a la existencia sucesiva de dos anteproyectos, con el efecto consecuente de sustraer este segundo al informe del Consejo General del Poder Judicial y del Consejo Fiscal, violentando las garantías procedimentales establecidas para la elaboración de las disposiciones generales, y comprometiendo la validez de la Ley Orgánica

que reforme el Código Penal. De hecho, señalan que se trata de “una circunstancia tan grave que el propio Consejo de Estado, expresa en su dictamen la reserva correspondiente en la medida en que esas modificaciones del Código Penal han quedado privadas de la tramitación que se les hubiera debido dar”. Para motivar su enmienda por estos motivos formales citan doctrina jurisprudencial de la Sala III del Tribunal Supremo acerca del alcance de la omisión de los informes preceptivos no vinculantes durante el proceso de elaboración de las normas, contenida, entre otras, en la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª) núm. 2600/2013³⁸¹, de 21 de mayo de 2013, declarando ilegales las normas afectadas y su nulidad de pleno derecho y recuerdan la consolidada jurisprudencia de la Sala “que impone la necesidad de reiterar la consulta cuando con posterioridad al inicial dictamen se introduzcan en el proyecto inicial modificaciones sustanciales”.

Por último señalan que en esta omisión “lo relevante es que han impedido de manera efectiva que la emisión de la consulta cumpla el fin perseguido, que no es otro que quien ostenta la potestad para redactar definitivamente la disposición se ilustre con el criterio de los organismos consultados” y que consideran inadmisibles que “acompañe una Memoria de impacto económico cero”.

En relación con los motivos sustantivos en los que basa esta enmienda a la totalidad, el Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural da distintos argumentos, entre ellos, rechaza la creación de los nuevos delitos leves del Libro II y señala que “los motivos declarados para llevar a cabo la derogación del Libro III, lo que el Consejo de Estado denomina una reforma de calado en el sistema penal español, son la aplicación del principio de intervención mínima y la reducción de los asuntos que sobrecargan de manera injustificada los Juzgados y Tribunales penales. Sin embargo, ambos pilares presentan, de nuevo

³⁸¹ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ\2013\3458.

en palabras del Consejo de Estado, relevantes limitaciones como fundamentos de la supresión de las faltas, una decisión tomada de manera irreflexiva y no estudiada en sus más hondas consecuencias, contra la que se declara este órgano consultivo en manifiesto desacuerdo. Y no es para menos: Infracciones menores convertidas en delitos (en abierta contradicción con el principio penal que se funda la reforma), cuando no en ilícitos administrativos o civiles a ventilar en órganos judiciales tan saturados o más que los penales, sin las garantías del procedimiento criminal y con numerosas cargas procesales y administrativas adicionales para el ciudadano”.

El Grupo Mixto, a instancia de las diputadas del *Bloque Nacionalista Galego*, M.^a Olaia Fernández Davila y Rosana Pérez Fernández, presenta enmienda (núm. 4) a la totalidad de devolución al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, basándose entre otros en los siguientes argumentos: “frente a la gravedad en las penas que inspira con carácter general a esta reforma del Código Penal, sorprende que despenalicen determinadas imprudencias con resultado de lesiones, que sobre todo ocurren en el ámbito de la circulación vial, dadas las graves consecuencias individuales, familiares o sociales que provocan los siniestros de tráfico. Su despenalización implica no solo una desprotección de las víctimas, sino además que su tipificación como conducta penal se enmarca en una estrategia de prevención y reducción potencial de conductas irregulares en la conducción de vehículos, que proporciona resultados positivos, pues en este caso sí existen evidencias empíricas.”

El Grupo Parlamentario Catalán, a instancia del diputado Josep Antoni Duran i Lleida, presenta enmienda (núm. 5) a la totalidad de devolución al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, argumentando su postura contraria a la pena de prisión permanente revisable y al espíritu de la reforma, que para este Grupo se

basa en “un endurecimiento penológico, contrario a los principios modernos del derecho penal”.

El Grupo Parlamentario Socialista, a instancia del diputado Eduardo Madina Muñoz, presenta enmienda (núm. 6) a la totalidad de devolución al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, por diversos motivos, entre ellos la pena de prisión permanente revisable.

En cuanto a la supresión del Libro III del Código Penal, sobre “Las faltas y sus penas” señalan que la Exposición de Motivos del Proyecto “justifica esta opción legislativa en la necesidad tanto de hacer efectivo el principio de intervención mínima del Derecho Penal, como de reducir el número de asuntos menores que sobrecargan los Juzgados. Evidentemente, solo esta segunda finalidad es la perseguida por el Proyecto por cuanto sería ingenuo creer en la voluntad de intervención mínima del derecho penal que se invoca y que se ve desmentida con la sola lectura del Proyecto. Faltas convertidas en un sesenta por ciento en delitos leves y el resto en ilícitos administrativos.” Según esta enmienda, ello producirá un menoscabo en los derechos de los ciudadanos, puesto que existen tipos penales que saliendo del Código Penal y cuyo castigo corresponde a tribunales independientes pasa a entrar en el ámbito de la administración. Además denuncian que esta supresión de las faltas, limita la reclamación conjunta de la responsabilidad penal y la civil, quedando esta última sometida a los Juzgados de Primera Instancia en la Jurisdicción civil, jurisdicción que consideran “absolutamente colapsada y donde no rigen los principios que informan el ordenamiento penal y cuyas reclamaciones serán gravadas con la tasa judicial correspondiente a la cuantía de lo reclamado, como ocurrirá con la desaparición del homicidio con imprudencia leve.”

Asimismo, y como ya hiciera el Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural en la enmienda núm.3, el Grupo Parlamentario Socialista, en esta

enmienda núm. 6, realiza una importante objeción de tipo formal, que es que el Ministerio de Justicia ha incluido aspectos novedosos y completamente desconectados de las cuestiones que fueron sometidas, entre otros, al informe preceptivo del Consejo General del Poder Judicial, y del Consejo Fiscal, incumpliendo la exigencia legal de informe sobre la materia de dichos órganos, lo que implica “no solo un fraude de ley sino un manifiesto desapoderamiento de competencias de un órgano constitucional como es el Consejo General del Poder Judicial”.

2.1.3.2.- ENMIENDAS AL ARTICULADO DEL PROYECTO

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa del diputado de *Compromís-Equo*, Joan Baldoví Roda, presentó enmiendas (núm. 7 a 74) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, destacando, a los propósitos de nuestra investigación, que la enmienda núm. 66, proponen que se mantenga la derogación del Libro III del Código Penal, por lo que entendemos que *Compromís-Equo* en este extremo se muestra conforme con la reforma del Gobierno en cuanto a la supresión de las faltas, entre ellas las del art. 621 que venía castigando la causación de muerte por imprudencia leve utilizando vehículos a motor y ciclomotores, las lesiones de menor gravedad causadas por imprudencia grave utilizando vehículos a motor y ciclomotores y también la causación por imprudencia leve, usando estos mismos medios, de lesiones que para su sanidad objetivamente requieran tratamiento médico o quirúrgico.

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de los diputados Ana M.^a Oramas González-Moro y Pedro Quevedo Iturbe, de Coalición Canaria-Nueva Canarias, presentaron enmiendas (núm. 75 a 95) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, no haciéndose mención en ninguna de ellas a materias que afecten a la delincuencia vial.

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa del diputado Carlos Salvador Armendáriz, de Unión del Pueblo Navarro, presentó enmiendas (núm. 96 a 102) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, no haciéndose mención en ninguna de ellas a materias que afecten a la delincuencia vial.

El Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, a iniciativa de los diputados Gaspar Llamazares Trigo y José Luis Centella Gómez, presentó enmiendas (núm. 103 a 208³⁸²) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, entre las que destacamos a los efectos de nuestra investigación que en la enmienda núm. 145 proponen una nueva redacción³⁸³ para el art. 147 del CP relativo al delito de lesiones, justificando la misma en que si el apartado 1 del artículo 147 del Proyecto mantiene su redacción se tendrá que acudir al arbitrio judicial para determinar la naturaleza de las lesiones, atentado esa redacción contra los principios de seguridad jurídica, taxatividad y de legalidad. Este Grupo Parlamentario entiende que: “tal y como se configura este artículo, el arbitrio judicial no se aplicará para determinar la pena sino para fijar la

³⁸² Si bien las enmiendas núm. 203 y 204 aparecen reflejadas en el Boletín Oficial de las Cortes como realizadas por el Grupo Parlamentario Vasco.

³⁸³ La redacción que el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural propone en su enmienda núm. 145 para el artículo 147 es la siguiente:

“1. El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico.

2. No obstante, el hecho descrito en el apartado anterior será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de dos a doce meses, cuando sea de menor gravedad, atendidos el medio empleado o el resultado producido. 3. Será castigado con la pena de multa de uno a dos meses o trabajos en beneficio de la comunidad de uno a treinta días, cuando la lesión requiera para su sanidad solo una primera asistencia facultativa. 4. Los delitos previstos en el apartado 3. Sólo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, salvo en los supuestos previstos en el artículo 153 de este Código”.

naturaleza del delito; sin embargo, se trata esta de una facultad que corresponde exclusivamente al legislador y no al Juez, en aplicación del principio de reserva de Ley". Es cierto, que desde hace ya muchos años existe una firme y consolidada Jurisprudencia del Tribunal Supremo que define con toda claridad qué es la primera asistencia médica, qué ha de entenderse por tratamiento médico o por tratamiento quirúrgico, además de una numerosa casuística al respecto. Según el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural "mantener la vaga descripción que propone el Proyecto solo producirá sentencias absolutamente dispares ante supuestos semejantes o iguales, dependiendo del órgano judicial del que emane y, por tanto, mayor inseguridad jurídica".

En este mismo sentido señalan que la enmienda al apartado 2 del art. 147 del Proyecto se hace por "coherencia con la facultad, ahora sí, de los jueces y Tribunales de adecuar la pena a la mayor o menor gravedad del hecho, atendidos los dos parámetros que se citan en el precepto y que ya hoy figuran en el texto vigente".

También solicitan la supresión del apartado 3 del art. 147 del Proyecto por carecer de trascendencia penal en un sistema que considere la intervención punitiva como *ultima ratio* y justificando la modificación del apartado 4 del art. 147 del Proyecto "porque la obligación de que exista denuncia de la persona agraviada debe exigirse tan solo en los casos de delitos leves (antiguas faltas) y no en el resto, dejando no obstante excluidas de esa obligación a las personas agraviadas previstas en el artículo 153".

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), a iniciativa del diputado Aitor Esteban Bravo, presentó enmiendas (núm. 209 a 301) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, entre las que destacamos la enmienda núm. 291 en la que se propone modificar la disposición derogatoria única del

Proyecto para evitar la derogación del art. 89 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre pero proponen que se mantenga la derogación del Libro III del Código Penal.

El Grupo Mixto, a instancia del diputado Joan Tardà i Coma, de *Esquerra Republicana Catalunya* y de Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Mixto, presentó enmiendas (núm. 302 a 396) al articulado al Proyecto de Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, destacando que en sus enmiendas núm. 302 a 319 se oponen a la supresión de la regulación de las faltas y en consecuencia, en cada una de estas enmiendas piden la supresión de aquellos artículos que en el proyecto suprimen la mención a las faltas siempre en base a la misma justificación: “la pretensión, citada en la Exposición de Motivos, es respetar el principio de intervención mínima y transformar la mayoría de faltas en infracciones civiles o administrativas. Podemos compartir la idea de despenalizar las faltas, así como la consideración de que algunas pueden pasar a la nueva categoría de delitos leves. En todo caso, en principio supone trasladar al derecho administrativo sancionar, dependiente del poder ejecutivo, un buen número de infracciones hasta ahora penales. Sin embargo, ello no se corresponde con la realidad del Proyecto de Ley. Son muy pocas las faltas que se derogan, la mayoría pasan al libro II, por lo que, en realidad, la derogación del libro III supone un endurecimiento del sistema penal. Pero además, surgen diversas cuestiones que afectan de forma negativa a quien es juzgado por un delito por los mismos hechos que ahora son constitutivos de falta. Cabe destacar las siguientes: la reincidencia, hasta ahora ausente en las faltas, sí se tendrá en cuenta en los supuestos incorporados como delitos leves, pasa a castigarse la tentativa cuando solo se castigaban las faltas consumadas, con la excepción de las intentadas contra las personas y el patrimonio y la prescripción, hasta ahora en las faltas de seis meses, aumenta y al pasar a

delitos es de un año y la cancelación de los antecedentes penales tiene lugar transcurrido un mayor período de tiempo. Por otro lado, en el plano procesal, en la mayor parte de los supuestos que son incorporados como delitos, la tramitación será mucho más compleja y de mayor duración que el sistema que actualmente rige en las faltas. Supone la necesidad de contar con abogado y procurador; y la condición de imputado, hasta ahora ausente en las faltas, puede suponer graves consecuencias psicológicas para el sujeto que haya cometido los hechos ahora constitutivos de delito. Además, supone colapsar aún más una administración de justicia ya de por sí abarrotada. La tramitación procesal por delito es más compleja y lenta que en las faltas lo que, sin una inversión mayor en justicia, supondrá un aumento de la dilación en la tramitación de los procedimientos. Ello, incluso puede llegar a suponer la vulneración del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva. Finalmente, con la eliminación de las faltas y el hecho de que la gran mayoría de ellas pasen a ser consideradas delitos, se incrementará una falsa imagen de inseguridad ciudadana. Pues, las estadísticas reflejarán un mayor índice de criminalidad por este tipo de infracciones lo que, a su vez, justifica la laminación de los derechos civiles como único medio para garantizar la seguridad.”

Utilizan también estos mismos argumentos para en la enmienda núm. 396 solicitar la supresión de la Disposición derogatoria única del Proyecto por el que se deroga el libro III de Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

El Grupo Parlamentario Catalán, a iniciativa del diputado Josep Antoni Duran i Lleida, presentó enmiendas (núm. 397 a 515) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, entre las que destacamos las enmiendas núm. 397, 398 a 407, 457 a 467, 469 a 471, 473 a 476, 480 a 482, 484 a 489, 495 a 500 y la enmienda 515 en las que se propone suprimir la modificación introducida por el

Proyecto de Ley por la que se elimina la categoría de las faltas, puesto que para este Grupo esta modificación supone agravar el castigo de ciertas conductas que dejan de constituir falta para convertirse en delito leve con los consiguientes perjuicios jurídicos y sociales (antecedentes penales, habilitación para acceder a determinadas profesiones o cargos, desempeñar ciertos trabajos, etc.).

El Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, a instancia de la Diputada Rosa Díez González, presentó enmiendas (núm. 516 a 591) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, entre las que destacamos la enmienda 517 en la que se propone³⁸⁴ modificar el apartado 4 del artículo 13 del Proyecto añadiendo un nuevo apartado 5, justificando en contenido de esta enmienda de adición en que “el Proyecto introduce, más allá del cambio en la denominación de las infracciones leves, un criterio definidor de los delitos leves para aquellos casos en los que la pena, por su extensión, pudiera considerarse como leve y como menos grave, entendiendo que el hecho debe ser calificado como leve. Sin embargo, a nuestro juicio, el criterio por el que opta no es el más adecuado, ni coherente, pues se rompe con el criterio seguido para definir la pena en aquellos casos en los que por su extensión podría ser grave y menos grave, en cuyo caso se opta por grave, un criterio más lógico que atiende a la absorción de la pena más grave por la de menor gravedad. También sigue sin pronunciarse la norma sobre la gravedad del delito cuando su pena típica es una pena grave o menos grave en alternativa con una pena menos grave o leve respectivamente. Esta situación se produce, por ejemplo, en el proyectado

³⁸⁴ La redacción que el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia propone en su enmienda núm. 517 para el artículo 13.4 y 5 del Proyecto es la siguiente:

“4. Cuando la pena, por su extensión, pueda incluirse a la vez entre las mencionadas en los dos primeros números de este artículo, el delito se considerará, en todo caso, como grave. Cuando la pena, por su extensión, pueda considerarse como leve y como menos grave, el delito se considerará, en todo caso, como menos grave.

5. Cuando la pena, por su naturaleza, pueda incluirse a la vez entre las mencionadas en los dos primeros números o en los números 2 y 3 de este artículo, el delito será definido con arreglo a la pena de mayor gravedad”.

artículo 147.2 castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de uno a doce meses, esto es, con una pena menos grave o una pena leve. Transitoriamente este supuesto concreto tiene una solución en la citada disposición transitoria cuarta, pero habría que articular una norma general que resolviese el problema. A este fin responde nuestra sugerencia de añadir un nuevo apartado 5 al artículo 13.”

Asimismo debemos destacar el contenido de la enmienda núm. 544 del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia en la que propone la modificación³⁸⁵ del art. 142 del Código Penal en base a que este Grupo no comparte la decisión de que haya sido excluida del ámbito punitivo, dada la gravedad de los resultados provocados, la falta de muerte por imprudencia leve, sobre la base de que la sanción civil por responsabilidad extracontractual es suficiente para solucionar tales supuestos. En su opinión: “derivar a la vía

³⁸⁵ La redacción que el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia propone en su enmienda núm. 544 para el artículo 142 del Código Penal es la siguiente:

“1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

2. En el 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 a Motor y Seguridad Vial.

- La relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en el que se lleva a cabo la conducta peligrosa.

En estos casos, cuando los hechos cometidos sean además constitutivos de alguno o alguno de los delitos castigados en el Capítulo IV del Título XVII, será aplicable lo dispuesto en el artículo 382.

3. Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años, y será aplicable lo dispuesto en el artículo 385 bis.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años.

4. Cuando el homicidio fuere cometido por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

5. El que por imprudencia leve causare la muerte de otra persona, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses”.

civil la causación de un resultado muerte no resulta en absoluto adecuado, por la obligación de aportar prueba para la parte que rige en el proceso civil. Obligación que opera también en el proceso penal, con la diferencia de que en este último es el Juez de Instrucción el que investiga y el que determina qué diligencias de investigación deben llevarse a cabo y quién debe hacerlo, supliendo con ello las dificultades de prueba que pueden presentársele a las partes. A ello debe añadirse también el efecto disuasorio que puede suponer la posibilidad del pago de tasas judiciales derivadas de un proceso civil, para el caso de que la pretensión del demandante (familiar del fallecido) no sea estimada. Además de no ser acertada tan importante modificación, no es sistemáticamente coherente ni proporcionada, por cuanto el Proyecto eleva a delito la conducta consistente en la suelta de animales feroces o dañinos, sobre la justificación del riesgo que tal conducta genera para la vida y la integridad física de las personas. Carece de toda lógica que se eleve a delito una conducta de peligro abstracto y se elimine del Código Penal una conducta de resultado en relación al mismo bien jurídico. Aunque desde un punto de vista estrictamente dogmático existan argumentos para sostener que algunos de los tipos penales calificados como faltas en el Código Penal actual pudieran ser deslocalizados, deben considerarse muy cuidadosamente las posibles consecuencias que tal medida conlleve, respetándose al máximo el principio de proporcionalidad y el sentido de la Justicia pues es lo cierto que, desde el punto de vista práctico, no pareciendo conveniente que tales conductas sean expulsadas del sistema procesal penal, máxime si con ello las víctimas de tales infracciones, que en muchos casos pueden llegar a sufrir lesiones muy graves, se ven abocadas a una situación de abandono e indefensión y a largos y costosos procesos civiles, en los cuales no compiten con igualdad de armas frente a las aseguradoras y otros litigantes profesionales, con un riesgo cierto de dejar vacío totalmente de contenido en la práctica su necesario resarcimiento.”

Hay que destacar también el contenido de la enmienda núm. 545 del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, en la que proponen³⁸⁶ una nueva redacción para el art. 147 del Código Penal, relativo al delito de lesiones. Justifican esta enmienda en base a que la reforma que plantea el Proyecto no contempla ningún criterio objetivo, ni cuantitativo, ni médico, que nos permita establecer si una lesión pertenece al apartado primero o al segundo del art. 147 del Código Penal, señalando que: “en su día se incorporó a nuestro régimen penal un criterio objetivo de naturaleza médica, estableciendo, hasta el momento actual, la diferenciación de la gravedad del resultado lesivo y por tanto su consideración como delito o falta, en la necesidad de que la lesión requiriera objetivamente, además de la primera asistencia, de un tratamiento médico y/o quirúrgico. En todo caso, en sus orígenes fue necesario que la jurisprudencia del Tribunal Supremo complementara estos conceptos jurídicos que utilizó el Legislador. En concreto, por un lado, se determinó qué había de entenderse por tratamiento médico, y por otro, si los puntos de sutura debían ser entendidos como tratamiento quirúrgico. Existe, desde hace años, una consolidada jurisprudencia del Tribunal Supremo que define qué es la primera

³⁸⁶ La redacción que el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia propone en su enmienda núm. 545 para el artículo 147 del Código Penal es la siguiente:

“1. El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de tres meses y un día a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico.

2. No obstante, el hecho descrito en el apartado anterior será castigado con la pena de multa de uno a tres meses prisión, sea de menor gravedad, atendidos el medio empleado o el resultado producido. Cuando la lesión requiera para su sanidad solo una primera asistencia facultativa se impondrá siempre la pena de multa inferior a dos meses.

3. El que golpear o maltratare de obra a otro sin causarle lesión, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses.

4. Los delitos previstos en el apartado anterior y en el apartado segundo, cuando el resultado lesivo no requiera más de una primera asistencia médica, solo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, salvo en los supuestos previstos en el artículo 153 de este Código. Cuando la víctima sea menor de edad, o persona con discapacidad, bastará la denuncia del Ministerio Fiscal”.

asistencia médica y qué es tratamiento médico o tratamiento quirúrgico. De esta forma hoy en día no hay dudas si nos encontramos en un supuesto de delito o de falta. Con la propuesta del Proyecto no existe ningún criterio objetivo que permita establecer si el supuesto se encuentra encuadrado en el apartado primero o segundo del artículo 147. Ello traerá como consecuencia una gran inseguridad jurídica.”

La última de las enmiendas a destacar del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia es la núm. 547 con la que pretenden añadir³⁸⁷ un nuevo apartado 5 al art. 152 del Código Penal, relativo a las lesiones por imprudencia. La justificación que esgrimen para esta enmienda de adición es que el Proyecto ha eliminado del artículo 621 y por tanto el homicidio por imprudencia leve, que proponen recuperar en el artículo 147 como delito de resultado. También desaparecen las lesiones por imprudencia leve, recogándose en el artículo 152 del Proyecto solo las lesiones por imprudencia grave. Este Grupo señala que de esta forma, habrá que acudir a las otras jurisdicciones (civil, laboral y contenciosa), con todos los gastos que ello conlleva, para poder reclamar las indemnizaciones derivadas de este tipo de hechos. Consideran que así desaparece la tutela penal de aquellos hechos acaecidos con vehículos de motor que no tengan la calificación de graves, que son la inmensa mayoría y continúan: “se trata de una reforma de gran calado, que incide en diferentes ámbitos: I) perjudicados en accidentes de tráfico, que hoy utilizaban la vía civil o la penal, a su arbitrio, para reclamar los daños padecidos y que solo contarán con la vía civil en los casos de imprudencias calificadas como leves o temerarias si el resultado dañoso es menor. Esto puede suponer un encarecimiento de su

³⁸⁷ La redacción que el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia propone para el nuevo apartado 5 del art. 152 del Código Penal, en su enmienda núm. 547 es la siguiente: “5. Al que por imprudencia leve causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores con vehículo de motor o ciclomotor, podrá imponerse la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de tres a seis meses o multa de 10 a 30 días” .

reclamación dado que, en la jurisdicción penal, se cuenta con dictamen médico gratuito a cargo del forense, atestado policial que objetiva la mecánica de producción del siniestro y gratuidad del procedimiento judicial; II) conductores, que solo recibirán reproche penal en el caso de conductas calificadas como imprudencia grave con resultado de muerte o lesiones graves (dejando aparte los delitos específicamente tipificados como delitos contra la seguridad vial en los artículos 379 y ss. del Código Penal); III) administración de justicia, que en principio verá reducida la carga de asuntos derivada de esta tipología de faltas que se suprimen, pero que en realidad se trasvasarán desde la jurisdicción penal a la civil; IV) entidades aseguradoras, en la medida en que la tramitación de los asuntos en los que se ven involucrados lesionados de menor gravedad está muy determinada por el orden jurisdiccional en el que se reclama (si es en la jurisdicción penal, se cuenta con atestado policial, informe forense, etc.). El perjuicio es enorme para la mayoría de los ciudadanos y afectará a todo el protocolo establecido con las compañías de seguros para las reclamaciones con lesiones en accidente de tráfico. Las más beneficiadas serán sin duda las compañías de seguros que tendrán menos incentivos para resarcir los daños de forma extrajudicial y más para acudir a la vía contenciosa (...). Además, dado que la sanción penal exigida puede afectar de forma importante al autor que tenga por profesión la utilización de vehículo de motor o ciclomotor, se propone la posibilidad de que el juez pueda sustituir esta pena por otra que no afecte al medio de vida de este. Proponemos mantener como delito leve las lesiones por imprudencia leve y establecer, en su caso, los mecanismos adecuados para evitar el abuso a través de su articulación en el propio procedimiento”.

Ninguna de las enmiendas (núm. 592 a 615) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto, a

iniciativa de la diputada del *Bloque Nacionalista Galego* M.^a Olaia Fernández Davila y del diputado Carlos Casimiro Salvador Armendáriz, hacen referencia al ámbito de la delincuencia vial.

El Grupo Parlamentario Socialista a iniciativa del diputado Miguel Ángel Heredia Díaz, presentó enmiendas (núm. 616 a 795) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, entre las que destacamos la enmienda núm. 616 en la que se propone suprimir todos aquellos apartados del Proyecto cuando la modificación exclusivamente consista en la supresión de la mención a las faltas para su acomodación a la reforma que propone la supresión del Libro III, o en la parte que afecte a la supresión de las mismas, o bien sustituir los “delitos leves” por “faltas” en donde se mencionen o incorporar las faltas en donde el Código penal vigente las tiene previstas y se han suprimido en el proyecto. La motivación de esta enmienda es la postura contraria del Grupo Parlamentario Socialista a la supresión de las faltas, que consideran negativa por el “incremento del rigor punitivo en aquellas conductas que pasan a ser delito, sin que existan razones claras que así lo aconsejen (...) tiene consecuencias indeseadas en otro ámbito, especialmente en materias referidas a los delitos de imprudencia con resultado de lesiones o muerte del artículo 621. La supresión del contenido de este artículo obligará a exigir la responsabilidad mediante un procedimiento civil, con la carga que del mismo se deriva de hacer frente al pago de tasas, costas, asistencia jurídica, pruebas periciales y demás gastos que comporta el pleito civil.”

En la enmienda núm. 621, el Grupo Parlamentario Socialista propone la supresión en el apartado vigésimo de los apartados 1 a 4 del artículo 31 bis del Proyecto, cuya redacción será la del Código Penal vigente y la modificación del apartado 5, en base a que el contenido de este artículo sólo aparece por primera vez en la última versión del Anteproyecto, de abril de 2013. Denunciando

nuevamente el Grupo Parlamentario Socialista que ni el Consejo Fiscal ni el Consejo General del Poder Judicial han podido emitir su preceptivo informe al respecto.

Las enmiendas núm. 626, 627, 630 y 631 del Grupo Parlamentario Socialista se hacen en coherencia con el mantenimiento del sistema de penas y de las faltas que propugna este Grupo que pretende el mantenimiento del Libro III del Código Penal.

Por otro lado, en la enmienda núm. 661, el Grupo Parlamentario Socialista propone la supresión del artículo único centésimo primero del Proyecto que modifica el artículo 147 del Código Penal, relativo al delito de lesiones, optando por volver a la tradicional redacción del artículo 147 ya que consideran que la definición del delito básico de lesiones en los términos valorativos empleados por el prelegislador conllevará que nuevamente deba determinarse su contenido con arreglo, exclusivamente, a términos confusos como medio empleado, “que ya recoge el artículo 148 como circunstancia de agravación, o resultado producido, excluidos los subtipos agravados del 149 y 150, de difícil determinación si no se parte de la jurisprudencia ya consolidada en relación al concepto de tratamiento médico o quirúrgico, seguimiento médico y primera asistencia facultativa”.

En la enmienda núm. 776, el Grupo Parlamentario Socialista propone la adición de un Libro III denominado “De las faltas y sus penas”, en coherencia con las enmiendas formuladas a los delitos leves del Libro II. Ello supone que este Grupo opta por el mantenimiento del Libro III sustancialmente tanto respecto de las faltas que en el proyecto se elevan a la categoría de delitos leves como de las que se reconducen al ámbito administrativo sancionador. Especialmente relevante considera este Grupo que se mantengan las faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve, así como las faltas de lesiones y maltrato de obra dolosas, pues consideran que en atención al bien jurídico

protegido merecen estar en el Código penal y no resulta coherente con el mantenimiento en el mismo de otras conductas de gravedad menor. Además, señalan que el traslado a la Jurisdicción civil de estas conductas supone un encarecimiento de la protección de las víctimas, dado el obligatorio pago de tasas judiciales en este ámbito. A ello ha de añadirse que quien es acusado de un homicidio por imprudencia cuenta con menos garantías de defensa en la jurisdicción civil, pues en dicha jurisdicción no rige, por ejemplo, el derecho a la presunción de inocencia. Finalmente, denuncia este Grupo “el efecto perverso de ampliación de la imprudencia grave que puede producirse ante los intentos de las víctimas de satisfacer sus pretensiones en la jurisdicción penal. En general, este último efecto puede producirse en relación con todas aquellas conductas respecto de las cuales la diferencia entre el delito y la falta se establece a través de una cláusula valorativa. La desaparición de la falta puede conducir a que los tribunales amplíen el marco del delito; esto podría suceder, además de en los casos señalados de homicidio y lesiones imprudentes, en relación con las injurias y vejaciones, con los delitos de desobediencia, entre otros. Por ello, se considera preferible el mantenimiento de las conductas como faltas pues tiene un efecto de contención del propio marco delictivo”. En esta enmienda también se señala “la reconducción de ciertas conductas al Derecho Administrativo sancionador requeriría previamente la reorganización de todo el *ius puniendi* completando el Código Penal a través de una Ley de infracciones administrativas del orden. En la medida en que esta reordenación no se produce, es incoherente incluir solo algunas conductas (...). La conversión de las conductas en infracciones administrativas tiene efectos colaterales indeseables:

En el orden administrativo sancionador (sustantivo y procesal) no rigen las mismas garantías que en el orden penal, pues el Tribunal Constitucional

admite su modulación. Esta modulación afecta a principios tan básicos como el de legalidad, imparcialidad o la presunción de inocencia.

Las cuantías de las multas administrativas son muy superiores a las posibles en el ámbito penal de las faltas y no se tiene en cuenta en su determinación la capacidad económica del autor como en el sistema de días-multa que rige para las faltas y delitos.

No se contemplan otro tipo de sanciones que se consideran mucho más adecuadas para este tipo de conductas leves como los trabajos en beneficio de la comunidad, por ejemplo.

Muchas de las conductas que se reconducen a infracción administrativa están vinculadas con el ejercicio de derechos fundamentales, de modo que se considera preferible y más garantista que sea un juez y no la Administración quien se encargue de determinar si concurren sus presupuestos.

En conclusión, teniendo en cuenta, de un lado, el coste en principios penales y el efecto desaliento en cuanto al ejercicio de ciertos derechos fundamentales, y, de otro, la severidad e idoneidad de las sanciones pecuniarias administrativas, convertir ciertas faltas en infracciones administrativas constituye un régimen más gravoso que su mantenimiento como faltas. Se considera preferible el mantenimiento como faltas del resto de las infracciones penales leves en lugar de su conversión en delitos leves, tal y como hace el proyecto, porque ninguna de las razones alegadas en la Exposición de Motivos justifica la reforma; en particular, porque no va a aligerar el trabajo de la Administración de Justicia; porque supone un claro y contundente endurecimiento punitivo; porque se hace con menosprecio absoluto de principios y garantías constitucionales fundamentales; porque obedece a una política criminal equivocada; porque es incoherente y vulnera garantías básicas mantener las normas procesales para el enjuiciamiento de faltas a las nuevas figuras de delitos leves. Finalmente:

1. En la Exposición de Motivos se afirma que la reforma de las faltas obedece a que dada la escasa gravedad de las conductas no se justifican los elevados costes que la utilización de la Administración de Justicia para su enjuiciamiento conlleva. Esta afirmación podría conducir a la errónea impresión de que la derogación del Libro III del Código Penal tendrá el efecto de aligerar la Administración de Justicia. Sin embargo, ello no es así, porque según los datos del Anuario Estadístico del Ministerio del Interior de 2012 -últimos publicados- el 75 por ciento de las faltas cometidas son patrimoniales y todas las faltas patrimoniales se elevan a delito leve.

2. La Exposición de Motivos sostiene que la conversión de las faltas en delitos leves no supone un endurecimiento de su régimen punitivo. Sin embargo, esta afirmación no se corresponde con la realidad; al contrario, constituye un neto endurecimiento punitivo (...) porque se prevé la posibilidad de aplicación de la medida de libertad vigilada una vez cumplida la pena, porque los antecedentes penales tienen efectos en el reo más allá de los relativos a la posible aplicación de la agravante de reincidencia, como el relativo a la imposibilidad de acceder a un permiso de residencia. Todos estos efectos configuran un régimen netamente más duro que el actual.

3. El menosprecio por los principios y garantías constitucionales fundamentales se hace especialmente patente en la previsión de las agravantes de profesionalidad y de porte de armas aplicables (...).

4. La elevación de las faltas a delitos, en el caso de los delitos patrimoniales, obedece a una política criminal errónea que olvida, de un lado, que la pequeña delincuencia patrimonial está asociada a la marginalidad (...).

5. No menos relevante que lo anterior es la incoherencia del mantenimiento del proceso penal para faltas para el enjuiciamiento de ciertos delitos leves, pues desconoce que en el marco del juicio de faltas no rigen determinadas garantías constitucionales que sí rigen en todo caso para el

enjuiciamiento de los delitos; así, por referirnos al más patente: no es obligatoria la asistencia letrada en el juicio de faltas. El Tribunal Constitucional ha admitido que ciertas garantías no se apliquen de igual manera en el juicio de faltas debido a la levedad de las penas con las que se pueden sancionar, de modo que si las penas posibles aumentan ya no será legítimo operar con un marco procesal con garantías limitadas.

Por ello, si bien desde 1995 el Grupo Socialista valoró positivamente las tesis de la doctrina que solicitaban la derogación del Libro III, una ponderación de las ventajas y los inconvenientes que dicha derogación comportaba inclinó siempre la balanza en el sentido de la conveniencia del mantenimiento del Libro III, valoración que se mantiene en los términos en que quedó redactado en 2010.”

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, a iniciativa del diputado Alfonso Alonso Aranegui, también presentó enmiendas (núm. 796 a 888) al articulado del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, destacando la enmienda núm. 819 que propone la modificación³⁸⁸ del artículo 152 del Código

³⁸⁸ La nueva redacción que, el Grupo Parlamentario Popular propone en su enmienda núm. 819, respecto al art. 152 del Código Penal es la siguiente:

“1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1.º) Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del artículo 147.1.

2.º) Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3.º) Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a cuatro años.

Si las lesiones hubieran sido cometidas por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de seis meses a cuatro años.

2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150 será castigado con una pena de multa de tres meses y un día a doce meses.

Penal (relativo a las lesiones causadas por imprudencia) que aparecía en el Proyecto. Justifica este Grupo la nueva redacción de la siguiente manera: “Actualmente son punibles las lesiones causadas tanto por imprudencia grave, como por imprudencia leve (...). Este supuesto tiene una aplicación práctica muy limitada: de una parte, porque si la imprudencia es grave (y conlleva un riesgo especialmente relevante), normalmente se producen lesiones más graves; y, sobre todo, porque una imprudencia que causa lesiones leves tiende a valorarse como leve (...). Esta regulación produce los siguientes efectos en el ámbito de las lesiones producidas por accidentes de tráfico, que es el ámbito en el que se plantean los problemas: se produce una degradación de las imprudencias, que de forma habitual se califican como falta. Lo habitual es que el atestado se archive hasta que la víctima presenta una denuncia. Si lo hace, se valoran pericialmente sus lesiones, y se convoca a las partes a un juicio de faltas. El efecto es que se sancionan como faltas (y con multas de entre 50 y 200 euros) conductas que han causado lesiones de extraordinaria gravedad, incluyéndose aquí habitualmente conductas de gravedad. Al tiempo, y en el sentido contrario, se canalizan a través del juicio de faltas conductas que carecen de verdadera relevancia penal: pero como el Juez toma conciencia de esa situación en un momento en el que ya tiene oportunidad de resolver sobre el importe de la indemnización que debe pagarse a la víctima, se opta habitualmente por calificar como falta cualquier ligera imprudencia que únicamente da lugar a una levísima pena de multa, y resolver sobre el fondo de la cuestión: la responsabilidad civil. La descriminalización de las imprudencias leves tenía los siguientes objetivos:

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres meses a un año”.

Garantizar la correcta sanción de las imprudencias graves. Se trataba de evitar que una imprudencia de gravedad que causa lesiones gravísimas pueda (como sucede de hecho) ser sancionada con una multa de entre 50 y 200 euros; es decir, con una sanción inferior a la que se impone por aparcar en doble fila. La idea de la reforma es la siguiente: si no existen las “faltas”, los jueces encauzarán todos los supuestos de gravedad hacia el procedimiento abreviado, en el que es posible imponer sanciones adecuadas a la gravedad de estos hechos; los supuestos carentes de gravedad (los accidentes) quedarán fuera del Derecho penal.

Facilitar que los accidentes de menor gravedad (aquéllos en los que el causante del accidente, en realidad, solamente creó con su conducta un riesgo ligeramente superior al habitual y permitido: se despista al salir de una rotonda cerrando al motorista que circula a su lado; en la salida de un cruce, mientras comprueba que no circula ningún vehículo por la vía a la que quiere incorporarse, no advierte que el coche que circula delante ha frenado, y lo golpea, etc.) quedaban fuera del Derecho penal.

El motivo del rechazo por los colectivos de víctimas es el siguiente:

Tienen el temor de que la nueva regulación signifique una descriminalización general de todas las imprudencias: es decir, que los jueces fijen un umbral muy alto para considerar “grave” una imprudencia, y que eso signifique impunidad para conductores responsables de hechos que, a su juicio, sí son de gravedad.

La solución al problema puede encontrarse combinando los siguientes elementos:

Sustituyendo la anterior dicotomía imprudencia grave/leve por la de imprudencia grave/menos grave. De este modo el lenguaje -especialmente en contraste con la regulación vigente- evidencia que existe un espacio de

conductas leves (los meros despistes que, si bien son responsabilidad de un conductor, no deben permitir calificar al responsable del hecho como un “delincuente”).

Estos supuestos de imprudencia “menos grave”, que se limitarían a los casos de causación de lesiones de cierta gravedad, serían en todo caso constitutivos de un delito (y no de una falta). Esto por las siguientes razones: parece radicalmente contrario al principio de intervención mínima que incorpora la reforma al suprimir las faltas, que una conducta que causa lesiones de extraordinaria gravedad a una persona (podemos pensar en una mutilación, en la pérdida de funcionalidad de un miembro, en secuelas graves irreversibles) se castigue con penas de 50 a 200 euros. Un hecho de esta gravedad, o bien tiene gravedad suficiente y merece una pena de cierta entidad; o bien constituye un accidente que no debe conllevar un reproche penal que se zanja con una sanción inferior a la aparcar indebidamente en una zona con horario restringido. La tramitación se llevaría a cabo por el procedimiento abreviado, en el que existen filtros procesales que permiten sobreseer los asuntos carentes de gravedad. De este modo, se garantiza que son sancionados penalmente todos (pero solo) las conductas que superan una mínima gravedad. Al no compartimentarse los procedimientos, se evitan las habituales consecuencias inicuas: que hechos que son accidentes se sancionen penalmente (aunque sea con pequeñas multas); y que hechos de gravedad extraordinaria se sancionen con penas ridículas.”

También queremos destacar la enmienda núm. 820 del El Grupo Parlamentario Popular que pretende la modificación del apartado centésimo del Proyecto de modificación³⁸⁹ del artículo 142 del Código Penal, relativo al

³⁸⁹ La nueva redacción, que el Grupo Parlamentario Popular propone en su enmienda núm. 820, respecto al art. 142 del Código Penal es la siguiente: "1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

homicidio imprudente, en base a los mismos motivos que se daban para la enmienda anterior y que acabamos de reproducir.

Como vemos, originariamente, el Proyecto de reforma del CP excluyó del ámbito punitivo el homicidio y las lesiones cometidas por imprudencia leve, relegándolas a la esfera civil y mantuvo como delito los casos de muerte y lesiones causados exclusivamente por imprudencia grave, introduciendo como novedad, en ambos supuestos, dos criterios para la valoración de la gravedad de la imprudencia: la gravedad del riesgo no permitido creado y, en particular, si el mismo constituye una infracción grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en segundo lugar, la relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en el que se lleva a cabo la conducta peligrosa. Esta regulación embrionaria fue objeto de numerosas críticas por parte de la doctrina³⁹⁰ y por las Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico³⁹¹, que vieron en la normativa proyectada la más que probable impunidad de resultados muy graves cometidos mediante una imprudencia que no pudiera

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años.

Si el homicidio se hubiera cometido por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses y un día a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres a dieciocho meses."

³⁹⁰ Sobre este tema véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: "El nuevo delito de imprudencia menos grave en la reforma del Código Penal de 2015", *Diario La Ley*, núm. 8600, 2015, edición digital, 2015, p. 3.

³⁹¹ Estas críticas han sido analizadas por MAZA MARTÍN, J.M.: "A propósito de la pretendida desaparición de la falta de imprudencia en la reforma de la LO 1/2015", *Revista española de medicina legal*, vol. 41, núm. 3, 2015, p. 90.

calificarse de grave. Finalmente, a través de las enmiendas números 819 y 820 presentadas por el Grupo Popular, que acabamos de analizar y que salieron adelante, se da la redacción definitiva a los arts. 142 y 152 del vigente CP, que sí castigan como delito menos grave, la muerte y lesiones constitutivas de delito cometidas por imprudencia grave y como delito leve, las lesiones de los arts. 149 y 150 cometidas por imprudencia menos grave, despenalizando únicamente las lesiones del art. 147 cometidas por la nueva imprudencia menos grave.

2.1.4.- COMPARENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO

Durante los meses de febrero y marzo de 2014 se celebraron, en el seno de la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados, una serie de comparencias por parte de expertos en las materias objeto de la reforma para informar en relación con el proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, de acuerdo a lo establecido por la Mesa y oída la Junta de Portavoces de la Comisión de Justicia. De ellas, nos vamos a referir exclusivamente a aquellas partes de las comparencias de algunos de estos expertos, en las que se tratan temas relacionados con la delincuencia vial o a la desaparición de las faltas del Libro III del CP, que afectan a nuestra investigación³⁹².

El experto Don Bernardo del Rosal Blasco³⁹³ preguntado por la desaparición de las faltas responde que “en realidad no desaparecen, sino que se convierten en delitos, y creo que eso no es del todo acertado. Sin embargo, sí me parecería acertada la desaparición de determinadas faltas y el establecimiento de un régimen sancionador administrativo, porque la verdad es que ahora

³⁹² Al contenido total de estas comparencias se puede acceder en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/DS/CO/DSCD-10-CO-503.PDF, en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/DS/CO/DSCD-10-CO-514.PDF y en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/DS/CO/DSCD-10-CO-527.PDF, siendo la fecha de último acceso el 18 de enero de 2017.

³⁹³ Catedrático de Derecho Penal y abogado de Clifford Chance.

mismo los regímenes sancionadores administrativos están sometidos casi a las mismas garantías que los regímenes penales. Son más ágiles y rápidos, pero el Tribunal Constitucional se ha hartado de insistir en que las mismas garantías que tiene un imputado en un procedimiento penal las debe tener un posible sancionado en un procedimiento administrativo.”

El experto Don Francisco Javier Álvarez García³⁹⁴ inicia su comparecencia con una crítica general a la metodología legislativa de este proyecto de Código Penal, ya que considera “que no se pueden hacer grandes reformas penales sin poner en suerte a la que antaño era la Comisión general de codificación o a un grupo de penalistas expertos importante, porque, si no, se van a cometer muchos errores. No me estoy refiriendo a problemas de política criminal, que esa es otra cuestión, sino exclusivamente a errores técnicos que van a dificultar enormemente la Administración de Justicia en lo cotidiano. Por ejemplo, me refiero a cuestiones como las siguientes. En primer lugar, cuando se modifica un precepto de la ley no solamente se modifica ese texto normativo concreto, sino que también se altera el ordenamiento jurídico en sentido amplio que hay alrededor de la institución de que se trate, es decir, la jurisprudencia, la doctrina. Esto puede afectar, y de hecho afecta gravísimamente, a la seguridad jurídica y a la resolución cotidiana de los asuntos normales, es decir, de las lesiones, del hurto, de los ataques sexuales.” Respecto a los delitos de lesiones considera que “hay que reflexionar, porque criminológicamente son uno de los de los supuestos más habituales en los tribunales, han sido un caballo continuo de batalla desde nuestros primeros códigos penales del siglo XIX. Tenían una estructura, ya lo saben ustedes, de delitos determinados por el resultado, con medios legalmente determinados que impedían desde la omisión hasta toda una serie de comportamientos. Esto provocó una aleatoriedad en los fallos de los tribunales que duró, nada más y nada menos, que siglo y medio. Se realiza

³⁹⁴ Catedrático de Derecho Penal de la Universidad Carlos III de Madrid.

una reforma fundamental en el año 1989 y luego alguna posterior, y gracias a esas reformas hoy en día se puede decir que no hay problemas importantes de seguridad jurídica alrededor de los delitos de lesiones. Todos sabemos lo que es primera asistencia médica y, luego, primera asistencia facultativa y tratamiento médico o quirúrgico; alrededor de ello se ha ido resolviendo por parte de la jurisprudencia y la doctrina toda la casuística: que si se necesita una cura de reposo, que si se trata de un collarín o que si a alguien se le tiene que dar tres puntos de sutura. No hay problemas de interpretación, globalmente considerado, no hay problemas de seguridad jurídica. ¿Qué es lo que hace este proyecto? Al atraer la falta -se podía hacer cómodamente, con independencia de la discusión sobre si se suprime o no el Libro III- se ha olvidado ya de lo de la primera asistencia facultativa y tratamiento médico o quirúrgico. De entrada, toda la jurisprudencia del Tribunal Supremo se ha ido al demonio; todas las elaboraciones doctrinales, fuera; es decir, el esfuerzo de treinta años se tira a la basura. ¿Qué se hace? Se cambia por una descripción típica -permítanme que les diga- horrorosa y que conduce directamente a la inseguridad, directamente a la arbitrariedad: El que por cualquier medio o procedimiento causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental será castigado -y aquí viene el tema-, atendiendo al medio empleado y al resultado producido, (...). Y en el párrafo siguiente, que englobaría el tipo atenuado, se vuelve a acudir a ese referente, a atender al medio empleado o el resultado producido. Con lo cual, ahora mismo lo que tenemos es lo siguiente: los juristas se van a tener que empezar a escurrir la cabeza para determinar, para concretar qué es eso del medio empleado y el resultado producido. Esto va a tardar años en tener una clara concreción y, al final, lo que va a ocurrir es que el Tribunal Supremo dictará una doctrina que seguramente va a ser coherente con la antigua regulación, la hoy vigente todavía, de los delitos de lesiones. No se ha conformado el prelegislador con esto, sino que ha hecho una cosita más. Como saben ustedes, dentro del marco penal que se determine para el delito que sea -

de seis meses a tres años- luego se juega con una regla de determinación de la pena que viene desde el Código Penal de 1848, nada más y nada menos, y con la que nos manejamos bien los juristas (el artículo 66, las agravantes, las atenuantes para arriba o para abajo). (...) El marco penal va a quedar fijado, en lo concreto, atendiendo al medio empleado o al resultado producido. Es decir, se tiran por la ventana las reglas de determinación de la pena que llevamos explicando en las facultades de Derecho desde 1848. No está mal; este envite no está mal cuando se hace, además, para un caso concreto. Esto es un pequeño desastre. Además, en un delito en el cual no va a haber esa permeabilidad entre la falta y el delito, como puede existir en los tipos patrimoniales. Me refiero a lo siguiente; nadie se dedica por ahí, profesionalmente, a causar lesiones leves a nadie. Hay personas que se dedican a realizar ataques patrimoniales por debajo de los 400 euros; en este sentido, en los delitos patrimoniales se puede uno plantear esa permeabilidad. Desde luego, en las lesiones esto no tiene sentido. Todas las críticas que han realizado todos los especialistas que les ha dado tiempo a escribir sobre la nueva regulación del delito de lesiones, todos, coinciden en que esto es una barbaridad; que hay que mantener todo el trabajo que se ha realizado en los últimos treinta años; hay que mantenerlo. Es muy sencillo, hay veintiocho modelos, y hay que incorporar la falta manteniendo la diferenciación entre, primero, la asistencia facultativa y tratamiento médico y quirúrgico o quirúrgico, y se acabó." Sin embargo, en relación con la supresión de las faltas del Libro III, se muestra de acuerdo aunque critica el modo de llevarlo a cabo, señalando: "la propuesta más clara que ha habido para su supresión la realizó el Grupo Parlamentario Comunista en el año 1980 en las enmiendas formuladas al proyecto de Código Penal de entonces. Era una propuesta muy clara, que es con la que seguimos de acuerdo fundamentalmente todos los penalistas, que es la siguiente. Las que se llaman faltas delictuales -delitos pequeños de los que se diferencian por razón de la cuantía, etcétera- pasarlas al Libro II; las otras, las faltas contra los intereses

generales o contra el orden público, incorporarlas a lo injusto administrativo. ¿Cómo hacerlo? El Grupo Comunista entonces proponía, copiando la Ley General de Infracciones del Orden alemana: haciendo una ley de infracción general del orden administrativo, que incorpore un montón de cosas que van a solucionar problemas cotidianos y concretos de convivencia entre los ciudadanos (el vecino de al lado que pone la música, el otro que monta una bronca, el tercero que hace lo que le da la gana). Eso se resolvería por unos tribunales administrativos rápidamente, con lo cual se agilizarían muchas cosas: en lo contencioso para los órganos administrativos y, desde luego, se evitaría la criminalización de conductas que no tienen sentido. Esta propuesta la siguen haciendo muchos penalistas. Yo creo que ahora tiene unas dificultades tremendas para mantenerlo por razón de la división de competencias entre el Estado central y las autonomías (...)" . ¿Qué es lo que ha hecho el anteproyecto? Yo creo que ha optado por tres líneas: la de la irracionalidad, la del castigo de la pobreza y una opción en contra de los principios esenciales del Derecho penal liberal. Irracionalidad. Para pasmo de todo el mundo- de los cuatro grandes bloques del libro III (faltas contra las personas, contra el patrimonio, contra los intereses generales y contra el orden público) las que más se han vaciado han sido las faltas contra las personas. Esto no tiene mucha lógica y, además, se ha hecho pasándolo a delito, como luego diré, utilizando elementos valorativos irracionales que van a conducir a una inseguridad jurídica importante. Además, en los casos de las lesiones leves por imprudencia grave y de los homicidios por imprudencia leve lo que han hecho ha sido sacarlos del Código Penal e intentar solucionarlo por vía de la responsabilidad civil extracontractual. ¿Eso qué va a significar, aparte de un gran beneficio para las empresas de seguros -un gran chollo, si me permiten la expresión-? Que los que tienen menos medios económicos sencillamente van a tener que aceptar cualquier planteamiento que les haga la otra parte, porque si no van a tener que pasar por las tasas judiciales, por el riesgo de tener que pagar costas si pierden el procedimiento civil y con

las enormes dificultades de la prueba en el proceso civil, que la tiene que llevar cada parte debajo del bolsillo y no como en el caso de la instrucción penal, de lo cual se encargaría el juez. A esto, señores, yo le llamo castigar directamente a la pobreza. Esto me parece un despropósito, sobre todo si se tiene en cuenta que hay una falta contra los intereses generales que se pasa a delito referida a llevar animales sueltos feroces o dañinos, es decir, un tipo de peligro; sin embargo, tipos de resultado gravísimo, como la muerte de una persona, se sacan de este código y se llevan a responsabilidad civil y extracontractual. Todo el mundo de los accidentes de circulación se saca de ahí, lo cual no tiene mucho sentido.”

Al final de su intervención el Sr. Álvarez García reiteró que en su opinión hay que suprimir el Libro III señalando “lo que pasa es que hay que suprimirlo bien, en lo que no estoy de acuerdo es en cómo se ha suprimido, pero que se tiene que hacer sí.”

Por su parte el experto Don José Miguel Zugaldía Espinar³⁹⁵ se mostró del todo favorable a la supresión del Libro III del CP de una manera muy entusiasta señalando: “la desaparición libro tercero me da una alegría que no lo puedo remediar.”

La experta Doña Mercedes García Arán³⁹⁶ respecto de la supresión del Libro III del CP puso de manifiesto que al menos desde el punto de vista histórico hay un cierto consenso sobre la necesidad de suprimir el mismo pero que dependerá de cómo se haga que este consenso se mantenga o no. En concreto manifestó: “En algunos casos la supresión de la falta y convertirla en delito menos grave lo que hace es tratarla de manera mucho más rigurosa que cuando era falta. Entra en el régimen de los delitos, que es más riguroso. Por ejemplo, se castigarán en todo caso las tentativas, cuando en las faltas que tenemos ahora las tentativas se castigan excepcionalmente”. Respecto a la falta

³⁹⁵ Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Granada.

³⁹⁶ Catedrática de Derecho Penal de la Universidad Autónoma de Barcelona.

del art. 617 del CP señaló: “La falta de maltrato sin lesión, que hoy está en el 617, pasa a ser delito menos grave al 147 al tipo básico de lesiones y allí se dice que en estos casos será necesaria la denuncia de la persona ofendida. Cuidado, porque la falta de maltrato leve sin lesión en el ámbito de la violencia de género está en otro artículo; no vaya a ser que nos quedemos con que el maltrato sin lesión de la violencia de género vaya a necesitar denuncia de la persona ofendida, lo que sería catastrófico. Por tanto, hay cosas que se nos pueden escapar a todos, pero habrá que hacer un repaso técnico para que no se escapen. Nos puede pasar, pero para eso está el periodo de enmiendas y la posibilidad de llegar a acuerdos.”

El experto Don Javier Gómez Lanz³⁹⁷ se mostró favorable a la supresión de las faltas del Libro III salvo la falta de homicidio con imprudencia leve. En esta línea señaló que no se pueden tomar “decisiones sobre la criminalización o no de determinadas conductas porque suponga un lío o un incremento de trabajo para otros órdenes jurisdiccionales. Debe ser delito lo que consideremos entre todos que debe ser delito porque es lo suficientemente grave para ser delito. Que vaya a generar atasco o no, que eso exija o no pagar tasas, son cuestiones distintas, pero creo que la decisión de política criminal no debe estar supeditada por estas otras consideraciones. Si me preguntan qué habría hecho yo, creo que, salvo el homicidio con imprudencia leve, prácticamente me habría cargado todas las faltas y desde luego no habría convertido muchas de ellas en delito leve ni desde luego en delito menos grave”.

El experto Don Gonzalo Quintero Olivares³⁹⁸ calificó de terremoto en el Libro II del CP la supresión del libro III de dicho texto legal “porque hay que hacer espacio para que entren nuevas formas de delitos leves que, naturalmente, tienen que acomodarse en el contexto de los demás delitos.” En

³⁹⁷ Profesor propio agregado de Derecho Penal de la Universidad Pontificia Comillas.

³⁹⁸ Catedrático de Derecho Penal de la Universidad Rovira i Virgili de Tarragona.

cuanto al homicidio por imprudencia leve, mostró su preocupación “no solamente por las tasas que deban de satisfacerse para acudir a la justicia civil, sino por las dificultades específicas que para la justicia civil tiene eso (...) creo que eso va a dar problemas”.

El experto Don José Luís Díez Ripollés³⁹⁹ considera que la aparente despenalización de las faltas no es tal y que muchas de ellas (calcula que más de un 60%) se transforman en delitos leves y se pregunta: “¿Qué se puede hacer con las faltas? Cuando se aprobó el Código Penal de 1995, la doctrina en general manifestó su disgusto por el hecho de que el homicidio por imprudencia leve fuera falta. El Código Penal tiene unas labores de prevención general importantes y se dijo: ¿Cómo va a ser el homicidio por imprudencia leve falta? Debería ser al menos delito. Hay artículos y artículos comentando eso. Ahora no es que sea falta, es que no es ni falta. Soy consciente —lo he discutido incluso con miembros del Grupo Parlamentario Popular— de los problemas que plantean los homicidios por imprudencia leve o las lesiones por imprudencia grave en los delitos contra la seguridad vial en relación con el derecho actuarial y con los seguros, pero eso no debe llevar a despenalizar estos supuestos, es más, yo propondría que el homicidio por imprudencia leve fuera delito, como debió ser siempre. Otra cosa es que se habiliten mecanismos procesales o de otra naturaleza para que ese problema, que es real, lo podamos resolver. (...) Estoy de acuerdo con la propuesta que ha hecho el Partido Popular de despenalizar las faltas, que además se incardina en una demanda de la doctrina de hace mucho tiempo; otra cosa es que realmente se estén despenalizando, que yo creo que no. Pero, ¿qué hay que hacer? Me permito (...) ofrecer alguna alternativa. En un buen número de países occidentales —se me ocurre ahora Portugal, se me ocurre Alemania— existe el llamado derecho contravencional. El derecho contravencional es, por así decirlo, un derecho penal de menor

³⁹⁹ Catedrático de Derecho Penal y Director del Instituto de Criminología de la Universidad de Málaga.

entidad, que es de lo que antes se ocupaban los jueces de distrito; creo que alguna vez se ha mencionado aquí. Es un derecho penal que se realiza a un nivel bajo, de una forma procesalmente muy sumaria, pero que se mueve en el ámbito penal, con unos procesos muy rápidos, más ligeros todavía que las faltas actuales. Voy a hacer un inciso: ¿Saben ustedes cuánto cuesta enjuiciar una falta en nuestro ordenamiento jurídico? Recuerden ustedes que los jueces acumulan las faltas en un día. Calculado por los propios jueces, cada falta cuesta 1.300 euros. Me parece una cifra lo suficientemente importante como para hacer algo con las faltas. No soy partidario de llevarlo al derecho administrativo sancionador, porque no ofrece las garantías para solucionar muchos problemas. Creo que habría que crear un derecho intermedio, que existe en otros países. Habría que detallarlo más, y ahora no tengo tiempo, pero les ruego que lo consideren, porque no es una invención nuestra, sino que está en marcha en otros países, elimina el enjuiciamiento por el Poder Ejecutivo, que es lo que se hace con el derecho administrativo sancionador, y lo mantiene en el ámbito jurisdiccional, pero en un sistema muy sumario”.

Vemos como la mayoría de los expertos consultados por el Congreso de los Diputados en las materias objeto de la reforma planteada por el proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, se mostraron a grandes rasgos conformes con la eliminación del Libro III del Código Penal pero no con la manera de hacerlo que se planteaba en el citado proyecto.

2.1.5.- VOTACIÓN

La LO 1/2015, de 30 de marzo por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y que estamos analizando en esta investigación, por afectar, entre otras muchas materias, a aspectos importantes de la delincuencia vial, fue finalmente aprobada con

modificaciones el 26 de marzo de 2015. Votaron a favor de la aprobación de esta ley 181 diputados, en contra 138 diputados y hubo 2 abstenciones⁴⁰⁰.

Atendiendo a estos números es evidente que no ha sido una ley de consenso, sobre todo si comparamos estas cifras con los consensos que sí se alcanzaron en las últimas leyes que afectan principalmente a la seguridad vial en nuestro país: la Ley 17/2005 de 19 de julio que regulaba por primera vez el permiso y la licencia de conducción por puntos, la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que modifica la LO 10/1995 del Código Penal en materia de seguridad vial y la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de julio que fue la última modificación importante de nuestro Código Penal antes de esta última que venimos estudiando y que también introdujo modificaciones el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, ya que reformó los artículos 379 y 384 del CP e introdujo el actual artículo 385 bis del CP.

En concreto, la Ley 17/2005 de 19 de julio que regulaba por primera vez el permiso y la licencia de conducción por puntos obtuvo 310 votos a favor y solo 7 votos en contra (no hubo abstenciones) en el Congreso de los Diputados⁴⁰¹.

La Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que modifica la LO 10/1995 del Código Penal en materia de seguridad vial contó con un amplio consenso de los grupos parlamentarios en torno a las propuestas formuladas por la Comisión sobre Seguridad Vial, como pone de manifiesto expresamente el preámbulo de esta ley. Este amplio consenso de los grupos parlamentarios no se mantuvo en la votación final de la ley por razones de otra índole, ya que la misma no versaba exclusivamente sobre las propuestas formuladas ante la

⁴⁰⁰ Datos obtenidos en <http://www.congreso.es/votaciones/InvocaReport?sesion=252&votacion=6&legislatura=10>, siendo la fecha de último acceso el 24 de enero de 2017.

⁴⁰¹ Datos obtenidos en <http://www.congreso.es/votoplenoh/L8/20050629003.pdf>, siendo la fecha de último acceso el 24 de enero de 2017.

Comisión sobre Seguridad Vial, pero es evidente que sí que existía este consenso en torno a las propuestas formuladas por la Comisión sobre Seguridad Vial como demuestra el resultado de la votación que tuvo lugar el 26 de junio de 2007 sobre la toma en consideración de la Proposición de Ley por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de Seguridad Vial. En esta votación votaron a favor 296 diputados, en contra voto solo 1 diputado y hubo 2 abstenciones⁴⁰².

La Ley Orgánica 5/2010 de 22 de julio, por su parte, obtuvo en la votación al conjunto de dicha Ley Orgánica 180 votos a favor, tan solo 7 votos en contra y 146 abstenciones⁴⁰³.

Estos resultados se pueden comparar en los gráficos que presentamos a continuación.

	Ley 17/2005	LO 15/2007**	LO 5/2010	LO 1/2015
DIPUTADOS PRESENTES	317	299	333	321
SÍ	310 (97,79%)	296 (99%)	180 (54,05%)	181 (56,39 %)
NO	7 (2,21%)	1 (0,33%)	7 (2,10%)	138 (42,99%)
ABSTENCIÓN	0 (0%)	2 (0,67%)	146 (43,84%)	2 (0,62%)

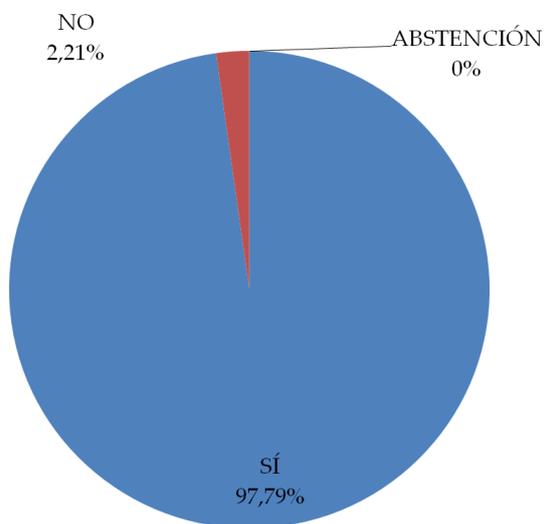
*Cifras y porcentajes extraídos de los Diputados presentes en la votación, según datos oficiales del Congreso de los Diputados.

**Datos relativos a la votación del 26 de junio de 2007 sobre la toma en consideración de la Proposición de Ley.

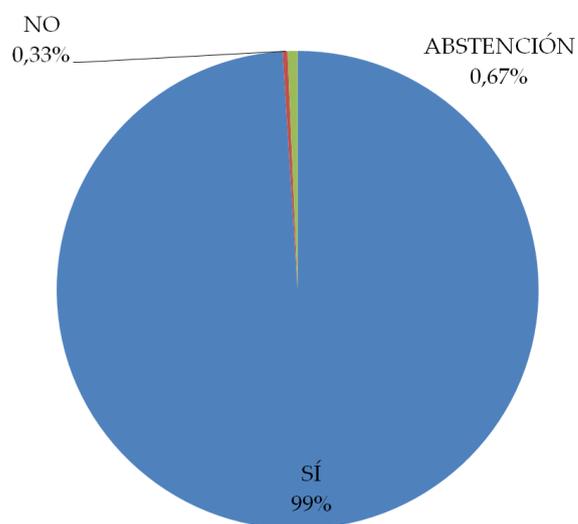
⁴⁰² Datos obtenidos en <http://www.congreso.es/votoplenoh/L8/20070626001.pdf>, siendo la fecha de último acceso el 24 de enero de 2017.

⁴⁰³ Datos obtenidos en <http://www.congreso.es/votoplenoh/L9/20100429030.pdf>, siendo la fecha de último acceso el 24 de enero de 2017.

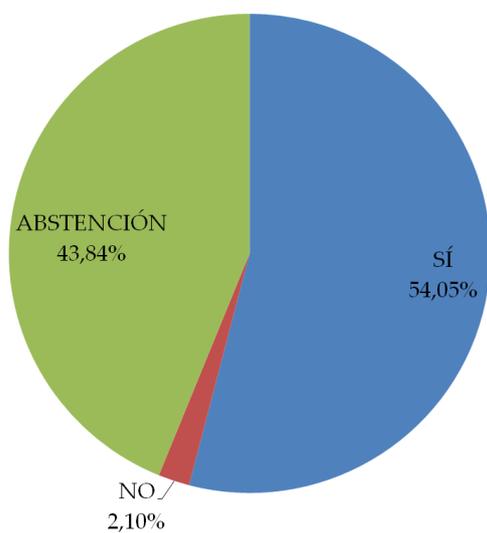
Ley 17/2005



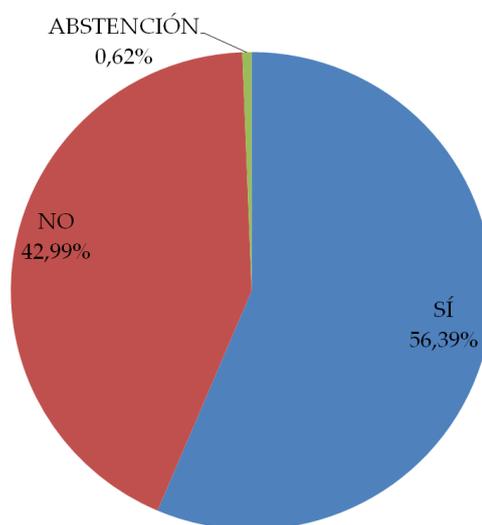
LO 15/2007



LO 5/2010



LO 1/2015



**Porcentajes extraídos de los Diputados presentes en la votación, según datos oficiales del Congreso de los Diputados.*

Resulta evidente que con la LO 1/2015, de 30 de marzo, se ha roto la tendencia de la última década de consensuar la normativa que afecta a la Seguridad Vial.

2.1.6.- ENTRADA EN VIGOR

La Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal fue publicada en el BOE (núm. 77) del martes 31 de marzo de 2015⁴⁰⁴ y conforme a su Disposición final octava entró en vigor el 1 de julio de 2015.

En el apartado I del Preámbulo de la LO 1/2015, se pone de manifiesto que esta Ley hace un completa revisión y actualización del Código Penal aprobado mediante la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, motivado según el Preámbulo por las nuevas demandas sociales, que evidencian la necesidad de llevar a cabo determinadas modificaciones de nuestra norma penal. En general, se revisa el régimen de penas y su aplicación, se introducen nuevas figuras delictivas o se modifican tipos penales ya existentes y se suprimen aquellas infracciones que por su escasa gravedad el legislador considera merecedoras de reproche penal. Gran parte de la reforma está también orientada a dar cumplimiento a los compromisos internacionales adquiridos por España. De otra parte, se suprimen las faltas que históricamente se regulaban en el Libro III del Código Penal, si bien algunas de ellas se incorporan al Libro II del Código reguladas como delitos leves. La supresión del Libro III está inspirada según el Preámbulo en el principio de intervención mínima, buscando con ello facilitar una disminución relevante del número de asuntos menores que deberán encontrar respuesta a través del sistema de sanciones administrativas y civiles.

⁴⁰⁴ En el BOE (núm. 139) del jueves 11 de junio de 2015 se publicó una corrección de errores advertidos en la LO 1/2015, sin transcendencia para el objeto de nuestra investigación.

En el apartado XXXI del Preámbulo de la LO 1/2015 se justifica con mayor detenimiento la supresión del Libro III del Código Penal. Así, comienza este apartado señalando. *“En la actualidad debe primarse la racionalización del uso del servicio público de Justicia, para reducir la elevada litigiosidad que recae sobre juzgados y tribunales, con medidas dirigidas a favorecer una respuesta judicial eficaz y ágil a los conflictos que puedan plantearse. Al tiempo, el Derecho Penal debe ser reservado para la solución de los conflictos de especial gravedad.”*

Asimismo en este apartado XXXI del Preámbulo se señala que una buena parte de los operadores jurídicos venía reclamando la supresión de las infracciones penales constitutivas de falta por la notoria desproporción que existe entre los bienes jurídicos que protegen y la inversión en tiempo y medios que requiere su enjuiciamiento; pero también por la dudosa necesidad de que conductas carentes en muchos casos de gravedad suficiente, deban ser objeto de un reproche penal. Ello exige adecuar un gran número de artículos del Código Penal que hacen referencia a la dualidad delito o falta, simplemente para eliminar esa mención a las faltas penales.

El legislador en el Preámbulo señala que el Derecho administrativo sancionador, en muchos casos ofrece una respuesta sancionadora más contundente que la prevista en el propio Código Penal. De ahí que la reforma lleve a cabo una supresión definitiva del catálogo de faltas regulado en el Libro III del Código Penal, tipificando como delito leve aquellas infracciones que se estima necesario mantener, castigando en general estas conductas con penas de multa. Se recurre a la imposición de penas de multa, que se estiman más adecuadas para sancionar infracciones de escasa entidad, y además con un amplio margen de apreciación para que el juez o tribunal pueda valorar la gravedad de la conducta.

En el Preámbulo se señala que a diferencia de lo que se establece para delitos graves y menos graves, la condición de delito leve se atribuye cuando la

pena prevista, por su extensión, pueda considerarse como leve y como menos grave. Además, el plazo de prescripción de estas infracciones se establece en un año, equiparándose a las injurias y calumnias como delitos tradicionalmente considerados de menor entidad a estos efectos. Y se establece expresamente que la existencia de antecedentes penales por la comisión de delitos leves no permitirá apreciar la agravante de reincidencia.

El apartado XXXI del Preámbulo también señala que las lesiones de escasa gravedad y los maltratos de obra, solo van a ser perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal. En cuanto al homicidio y lesiones imprudentes, el Preámbulo de la Ley señala que se estima oportuno reconducir las actuales faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve hacia la vía jurisdiccional civil, de modo que solo serán constitutivos de delito el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave (apartado 1 del artículo 142 y apartado 1 del artículo 152), así como el delito de homicidio y lesiones graves por imprudencia menos grave, que entrarán a formar parte del catálogo de delitos leves (apartado 2 del artículo 142 y apartado 2 del artículo 152 del Código Penal). Para el legislador *“no toda actuación culposa de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil, en su modalidad de responsabilidad extracontractual o aquiliana de los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, a la que habrá de acudir quien pretenda exigir responsabilidad por culpa de tal entidad.”*

La reforma se completa con una revisión de la regulación del juicio de faltas que contiene la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que continuará siendo aplicable a los delitos leves. El apartado XXXI del Preámbulo también se señala que:

“En el caso de las infracciones de menor gravedad (los delitos leves) existen habitualmente conductas que resultan típicas pero que no tienen una gravedad que justifique la apertura de un proceso y la imposición de una sanción de naturaleza penal, y en cuya sanción penal tampoco existe un verdadero interés público. Para estos casos se introduce, con una orientación que es habitual en el Derecho comparado, un criterio de oportunidad que permitirá a los jueces, a petición del Ministerio Fiscal, valorada la escasa entidad del hecho y la falta de interés público, sobreseer estos procedimientos.

(...) se introduce un instrumento que permite a los jueces y tribunales prescindir de la sanción penal de las conductas de escasísima gravedad, con lo que se consigue una realización efectiva del principio de intervención mínima, que orienta la reforma del Código Penal en este punto; y, al tiempo, se consigue descargar a los tribunales de la tramitación de asuntos menores carentes de verdadera relevancia que congestionan su actividad y reducen los recursos disponibles para el esclarecimiento, persecución y sanción de las conductas realmente graves.”

2.2.- LOS NUEVOS TIPOS PENALES IMPRUDENTES DE LOS ARTS. 142 Y 152 DEL CÓDIGO PENAL; LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DE LAS FALTAS

2.2.1.- LA DESAPARICIÓN DEL LIBRO III DEL CÓDIGO PENAL Y LOS NUEVOS DELITOS LEVES. CONSECUENCIAS GENERALES

Una de las principales novedades surgidas tras la aprobación de la LO 1/2015 es la supresión del hasta ahora Libro III del Código Penal que llevaba por rubrica “Faltas y sus penas”.

Las faltas que se han suprimido eran infracciones penales leves, contrapuestas hasta esta reforma a los delitos, que eran penas graves y menos graves. Esta clasificación era reflejo de la regulación de las penas y tenía notables consecuencias prácticas (tanto a nivel sustantivo como procesal), entre otras, destacamos: diversos plazos de prescripción según fueran delitos o faltas, distinto procedimiento para unos y otras y diferentes criterios para la imposición de la pena principal y las penas accesorias⁴⁰⁵.

Tras la reforma se ha mantenido la clasificación tripartita de las infracciones reguladas en el Código Penal, distinguiéndose ahora entre delitos leves, menos graves y graves⁴⁰⁶. De hecho, en términos absolutos, el número de figuras suprimidas en el Código Penal y por tanto despenalizadas, tras la supresión del Libro III es inferior a las que se mantienen en el mismo, ahora bajo la concepción de delitos leves⁴⁰⁷. Además, las consecuencias procedimentales siguen manteniéndose actualmente, ya que el antiguo juicio de faltas ha pasado a denominarse procedimiento para el juicio sobre delitos leves,

⁴⁰⁵ Al respecto véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves. Causas y consecuencias de la desaparición de las faltas*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 19-21 y 94-107.

⁴⁰⁶ El art. 13 del CP vigente establece:

- “1. Son delitos graves las infracciones que la ley castiga con pena grave.
2. Son delitos menos graves las infracciones que la ley castiga con pena menos grave.
3. Son delitos leves las infracciones que la ley castiga con pena leve.
4. Cuando la pena, por su extensión, pueda incluirse a la vez entre las mencionadas en los dos primeros números de este artículo, el delito se considerará, en todo caso, como grave. Cuando la pena, por su extensión, pueda considerarse como leve y como menos grave, el delito se considerará, en todo caso, como leve.”

Este último inciso del art. 13.4 del CP ha sido objeto de numerosas críticas, entre ellas, que con la actual redacción de este precepto puede llegar a imponerse una pena menos grave con un procedimiento previsto para la imposición de penas leves. Sin embargo, algunos delitos tienen una pena compuesta, generalmente alternativa. En estos casos lo más razonable será tener en cuenta la pena más grave de las que concurren a la hora de determinar si el delito es leve o menos grave, según el criterio de la Circular 1/2015, de 19 de junio, de la Fiscalía General del Estado, sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015, que está disponible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular_1_15_delitos_leves.pdf?idFile=493cb7fe-7e13-45e2-bf20-e1d6c48106bd, siendo la fecha de último acceso el 27 de febrero de 2017.

⁴⁰⁷ Al respecto, véase CUGAT MAURI, M.: “La discutible bondad de la supresión del Libro III”, *Cuadernos de política criminal*, núm. 113, Época II, 2014, p. 171.

cuya regulación se mantiene en el Libro VI de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Con la nueva reforma muchas de las infracciones que antes se consideraban como delitos menos graves, ahora pasan a considerarse delitos leves, como consecuencia del efecto inesperado que ha supuesto el aumento del límite máximo de la multa considerada pena leve, que antes de la reforma era de dos meses y ahora en virtud del art. 33.4 g) del CP pasa a ser de hasta tres meses. Entre los delitos que se encuentran en esta situación al prever una pena de multa de tres meses en adelante se encuentran el homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 del CP y los de lesiones por imprudencia menos grave de los arts. 149 y 150 del CP, que interesan a nuestra investigación cuando son cometidos con vehículos a motor o ciclomotores. Al respecto, la Fiscalía General del Estado, en su Circular 1/2015, de 19 de junio⁴⁰⁸, sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015, indica que el legislador no pretendía que estas infracciones, que antes de la reforma eran delitos menos graves, pasaran a considerarse delitos leves, motivando esta conclusión con los siguientes argumentos que compartimos: “ (...) nada se dice al respecto en el Preámbulo y las penas nominalmente asignadas a cada tipo no sufren mutación con el cambio legislativo, pero lo cierto es que una vez promulgada y publicada la Ley, esta adquiere vida propia y es su voluntad inmanente (*voluntas legis*) y no la intencionalidad de su autor (*voluntas legislatoris*) la que conforma el nuevo ordenamiento jurídico y vincula con sus mandatos objetivos al intérprete y aplicador. La voluntad de la Ley se extrae con claridad meridiana del sentido literal de las palabras empleadas por la norma y de una interpretación conjunta

⁴⁰⁸ Disponible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular_1_15_delitos_leves.pdf?idFile=493cb7fe-7e13-45e2-bf20-e1d6c48106bd, siendo la fecha de último acceso el 27 de febrero de 2017.

y sistemática de los arts. 13.4, inciso segundo del CP, art. 33.3 j) del CP ⁴⁰⁹ y art. 33.4 g) del CP ⁴¹⁰, en relación con cada uno de los tipos penales citados".

La situación descrita llamó la atención de los medios de comunicación días antes de que la LO 1/2015 entrara en vigor el 1 de julio de 2015, haciéndose estos eco de que el Gobierno detectó fallos o disfunciones importantes en el nuevo Código Penal, señalando⁴¹¹ que "El Ministerio de Justicia estudia estos días cómo solucionarlo, en contacto con la Fiscalía General del Estado, cuya secretaría técnica está a punto de elaborar una circular con instrucciones para aplicar el nuevo Código Penal. Una de las posibilidades que estudian los técnicos del Ministerio es intentar modificar in extremis el Código Penal con enmiendas en el Senado a la Ley de Enjuiciamiento Criminal que se tramita en este momento. La principal dificultad de esa solución es la temporal, porque es muy difícil que el trámite de esa norma acabe antes del 1 de julio". Finalmente el Ministerio de Justicia decidió esperar a ver si la circular que estaba preparando la Fiscalía General del Estado sobre los nuevos delitos leves aportaba alguna solución. Pero la Circular 1/2015, de 19 de junio⁴¹², sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015, se limita a indicar que "aquellas figuras penales que han experimentado una degradación automática por el cambio de las norma de la Parte General a las que se hace referencia en el apartado 3.2 de esta Circular y que se refieren a bienes jurídicos de especial

⁴⁰⁹ El art. 33.3 j) del CP establece: "*Son penas menos graves la multa de más de tres meses*".

⁴¹⁰ El art. 33.4 g) del CP establece: "*Son penas leves la multa de hasta tres meses*".

⁴¹¹ Véase la noticia publicada el 18 de junio de 2015 en el diario EL PAIS cuyo titular rezaba "El nuevo Código Penal del PP incluye errores en las penas de 16 delitos. Justicia busca fórmulas para evitar que delitos menos graves pasen a ser delitos leves", disponible en http://politica.elpais.com/politica/2015/06/18/actualidad/1434619468_407334.html, siendo la fecha de último acceso el 28 de febrero de 2017.

⁴¹² Disponible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular_1_15_delitos_leves.pdf?idFile=493cb7fe-7e13-45e2-bf20-e1d6c48106bd, siendo la fecha de último acceso el 27 de febrero de 2017.

significación como la libertad personal (art. 163.4 CP), el patrimonio histórico (art. 324 CP), la fe pública inherente al giro de determinados documentos (arts. 397, 399 y 400 CP), la Administración Pública (art. 406 CP) y la Administración de Justicia (arts. 456.1.3º, 465.2 y 470.3 CP) deben ser objeto de un tratamiento restrictivo en lo que se refiere a su posible archivo anticipado”. Por tanto, ninguna solución se ha aportado para paliar este efecto inesperado, salvo la aplicación restrictiva por parte de los fiscales del criterio de oportunidad respecto de los delitos mencionados en la Circular, entre los que no se encuentran el homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 del CP y los de lesiones por imprudencia menos grave de los arts. 149 y 150 del CP cometidos con vehículos a motor o ciclomotores.

De esta nueva clasificación tripartita de las infracciones penales se deriva también un problema interpretativo en los casos en que el Código Penal no establece directamente la pena, sino que señala que será una pena superior o inferior en grado a la del tipo básico de que se trate. Para estos casos, la Fiscalía General del Estado en su Circular 1/1989⁴¹³, de 8 de marzo sobre el procedimiento abreviado introducido por la Ley Orgánica 7/1988, de 28 de diciembre, sostenía que habría que distinguir según si la elevación o degradación de la pena del tipo básico venía impuesta de forma obligatoria en la ley o se trataba de una facultad discrecional del juez. En el primer caso, es la propia ley la que indica la pena que se debe imponer, por lo que será esa pena (con la correspondiente subida o rebaja en grado) la que determina la naturaleza del delito y el procedimiento que le corresponde. En el segundo caso, la pena que determina el procedimiento a seguir es la del tipo básico ya que su elevación o degradación queda al arbitrio del tribunal y no parece razonable que éste determine el procedimiento a seguir, aunque sea a través de

⁴¹³ Disponible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/CIRCULAR%201_1989.pdf?idFile=83a70df5-c81a-4d6e-8d6a-8e8d7b2eb36f, siendo la fecha de último acceso el 1 de marzo de 2017.

un mecanismo reglado. Entendemos que estos criterios siguen siendo de aplicación tras la reforma operada por la LO 1/2015.

En relación con esta cuestión, también queda sin resolver si tras la entrada en vigor de la LO 1/2015, que suprimió el último inciso del art. 71.1 del CP⁴¹⁴, la imposición de una pena leve tras la degradación penológica, confiere esta naturaleza leve a la infracción de que se trate o la infracción cometida conserva el carácter que le corresponde en base a la pena que lleva aparejada el tipo penal. Nos mostramos conformes con la solución aportada a esta cuestión por FARALDO CABANA⁴¹⁵, que mantiene que “la imposición de una pena leve con motivo de la bajada en grado de una pena menos grave solo supone que la infracción es leve si dicha rebaja es obligatoria para el juez o tribunal, mientras que si es potestativa no.” Esta postura es conforme al espíritu de la Circular 1/1989⁴¹⁶, de 8 de marzo sobre el procedimiento abreviado introducido por la Ley Orgánica 7/1988, de 28 de diciembre, que mencionábamos anteriormente.

Otra novedad importante que debemos mencionar, tras la supresión de las faltas por esta reforma, es que en los nuevos delitos leves se castiga la tentativa, lo que no sucedía de forma generalizada con las faltas⁴¹⁷. La principal

⁴¹⁴ La redacción del art. 71.1 del CP que estuvo vigente desde el 1 octubre de 2004 hasta el 30 junio de 2015 era: “En la determinación de la pena inferior en grado, los jueces o tribunales no quedarán limitados por las cuantías mínimas señaladas en la Ley a cada clase de pena, sino que podrán reducirlas en la forma que resulte de la aplicación de la regla correspondiente, sin que ello suponga la degradación a falta”. La redacción actual, vigente desde el 1 de julio de 2015, es: “En la determinación de la pena inferior en grado, los jueces o tribunales no quedarán limitados por las cuantías mínimas señaladas en la ley a cada clase de pena, sino que podrán reducirlas en la forma que resulte de la aplicación de la regla correspondiente”.

⁴¹⁵ Véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, p.102.

⁴¹⁶ Disponible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/CIRCULAR%201_1989.pdf?idFile=83a70df5-c81a-4d6e-8d6a-8e8d7b2eb36f, siendo la fecha de último acceso el 1 de marzo de 2017.

⁴¹⁷ La versión anterior del art. 15 del CP que estuvo vigente desde el 24 mayo de 1996 hasta el 30 junio de 2015 era:

“1. Son punibles el delito consumado y la tentativa de delito.
2. Las faltas sólo se castigarán cuando hayan sido consumadas, excepto las intentadas contra las personas o el patrimonio” mientras que la redacción actual del art. 15 del CP, vigente desde el 1 de julio de 2015, es: “Son punibles el delito consumado y la tentativa de delito”.

consecuencia de que, como sucede ahora, la tentativa se castigue en todos los supuestos es que algunas conductas, que anteriormente quedaban impunes por ser tentativas de una falta, ahora llevan aparejada responsabilidad penal al tipificarse como delitos leves, lo que supone un endurecimiento de las consecuencias previstas en nuestro Código Penal.

La determinación de la pena para los nuevos delitos leves también presenta novedades en comparación con lo que sucedía con las antiguas faltas⁴¹⁸, ya que a la hora de aplicar la pena en un delito leve el tribunal no tiene que considerar las circunstancias del caso y del culpable, conforme al actual art. 66.2 del CP⁴¹⁹, al haber desaparecido tras la reforma esta exigencia expresa que sí que existía para las faltas. Si bien, en virtud del art. 72 del CP, los jueces deben motivar la extensión concreta de la pena impuesta.

Otros dos motivos que nos llevan a hablar de endurecimiento de las consecuencias previstas en nuestro Código Penal tras esta reforma son el aumento del plazo de prescripción de los nuevos delitos leves, el registro de antecedentes penales por delitos leves y la posibilidad de imponer medidas de seguridad al autor de un delito leve, como veremos a continuación⁴²⁰.

En las desaparecidas faltas el plazo de prescripción era de 6 meses, conforme al anterior art. 131.2 del CP⁴²¹. Sin embargo, en virtud del vigente art. 131.1 del CP⁴²², este plazo ha aumentado a un año para los nuevos delitos leves,

⁴¹⁸ El derogado art. 638 del CP establecía respecto de las faltas: *“En la aplicación de las penas de este Libro procederán los Jueces y Tribunales, según su prudente arbitrio, dentro de los límites de cada una, atendiendo a las circunstancias del caso y del culpable, sin ajustarse a las reglas de los artículos 61 a 72 de este Código”*.

⁴¹⁹ El actual art. 66.2 del CP establece: *“En los delitos leves y en los delitos imprudentes, los jueces o tribunales aplicarán las penas a su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el apartado anterior”*.

⁴²⁰ Sobre este tema véase CUGAT MAURI, M.: *“La discutible bondad (...)”*, op.cit., 2014, pp. 188-196.

⁴²¹ El anterior art. 131.2 del CP señalaba: *“Las faltas prescriben a los seis meses”*. Este plazo de prescripción de 6 meses para las faltas se mantuvo invariable en las diferentes redacciones que ha sufrido el art. 131 del CP desde su entrada en vigor el 24 mayo 1996.

⁴²² El vigente art. 131.1 del CP establece:

los cuales recogen conductas que antes de la reforma eran consideradas meras faltas, agravándose las consecuencias de la comisión de las mismas.

Además nunca ha existido un registro de antecedentes penales por la comisión de faltas. Sin embargo, algunas de esas conductas que antes de la reforma eran consideradas meras faltas, quedarán reflejadas en el Registro Central de Penados al regularse en la actualidad como delitos leves. Es cierto, que estos antecedentes no se tendrán en cuenta para apreciar la circunstancia agravante de reincidencia, conforme al art. 22.8 del CP, ni para conceder la suspensión de la pena privativa de libertad, según establece el art. 80.2.1^a del CP, pero el tener antecedentes penales tiene muchas otras consecuencias negativas⁴²³. Entre ellas destacamos que el tener antecedentes penales es una de las circunstancias a valorar por el juez a la hora de decretar la prisión provisional conforme al art. 503 de la LECrim., y además los antecedentes penales españoles se equiparan a los correspondientes a condenas impuestas por otros países pertenecientes a la Unión Europea a los efectos de determinar la existencia de la agravante de reincidencia o la suspensión o sustitución de la ejecución de la pena en estos Estados, de acuerdo a la Decisión Marco 2008/675/JAI⁴²⁴, de 24 de julio de 2008, relativa a la consideración de las resoluciones condenatorias entre los Estados miembros de la Unión Europea con motivo de un nuevo proceso penal, transpuesta a nuestro ordenamiento interno por la LO 7/2014, de 12 de noviembre, sobre intercambio de información de antecedentes penales y consideración de resoluciones judiciales penales en la

“Los delitos prescriben:

A los veinte años, cuando la pena máxima señalada al delito sea prisión de quince o más años.

A los quince, cuando la pena máxima señalada por la ley sea inhabilitación por más de diez años, o prisión por más de diez y menos de quince años.

A los diez, cuando la pena máxima señalada por la ley sea prisión o inhabilitación por más de cinco años y que no exceda de diez.

A los cinco, los demás delitos, excepto los delitos leves y los delitos de injurias y calumnias, que prescriben al año”.

⁴²³ Al respecto véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, pp. 111-114.

⁴²⁴ Esta Decisión se complementa con la Decisión 2009/316/JAI del Consejo, de 6 de abril de 2009, por la que se establece el Sistema Europeo de Información de Antecedentes Penales.

Unión Europea. Por otro lado, tener antecedentes penales tiene consecuencias fuera del ámbito estrictamente penal, ya que impide el acceso a la función pública en algunos supuestos o el acceso a ciertas profesiones regladas e impide la concesión administrativa de algunas actividades.

Por último, aunque el art. 6.1 del CP⁴²⁵ no ha sido modificado expresamente por la LO 1/2015, la conversión de algunas faltas a delitos leves operada por esta reforma, implica, conforme a la literalidad de este precepto, que también se pueden aplicar medidas de seguridad a los autores de delitos leves.

Tras la reforma operada por la LO 1/2015 se ha planteado la pregunta de si ahora es posible proceder a la detención policial⁴²⁶ del autor de un delito leve en contraposición a lo que ocurría con las faltas en las que solo excepcionalmente podía procederse a la detención, en virtud del art. 495 de la LECrim.⁴²⁷, que por otro lado sigue vigente. Esta cuestión queda resuelta a través del último inciso de la Disposición adicional segunda de la LO 1/2015 que establece: *“Las menciones contenidas en las leyes procesales a las faltas se entenderán referidas a los delitos leves”*, es decir, que tampoco ahora puede detenerse a una persona sospechosa de la comisión de un delito leve, salvo en circunstancias excepcionales⁴²⁸.

⁴²⁵ El art. 6.1 del CP establece: *“Las medidas de seguridad se fundamentan en la peligrosidad criminal del sujeto al que se impongan, exteriorizada en la comisión de un hecho previsto como delito”*.

⁴²⁶ En relación con la detención policial véase CALAZA LÓPEZ, S.: *“El derecho a la libertad y la detención en el ámbito interno e internacional”* en PÉREZ ROYO, J./URÍAS MARTÍNEZ, J.P./CARRASCO DURÁN, M. (Eds.)/et al.: *Derecho Constitucional para el Siglo XXI. Actas del VIII Congreso Iberoamericano de Derecho Constitucional celebrado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Sevilla los días 3, 4 y 5 de diciembre de 2003*, Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2006, p. 2061.

⁴²⁷ El art. 495 de la LECrim. establece: *“No se podrá detener por simples faltas, a no ser que el presunto reo no tuviese domicilio conocido ni diese fianza bastante, a juicio de la Autoridad o agente que intente detenerle”*.

⁴²⁸ Sobre este tema véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, p. 200.

Encontramos autores⁴²⁹ que consideran que también en el ámbito de las faltas que efectivamente han sido despenalizadas, se ha producido un perjuicio para el infractor a través de la drástica reducción de garantías a las que se relega su procesamiento judicial, al derivar muchas de las conductas que antes constituían faltas penales a la tutela judicial de los órdenes civil y contencioso-administrativo, con lo que, en este último supuesto la sanción no se impone por un órgano judicial, sino por la Administración. En consecuencia, en el procedimiento sancionador administrativo las declaraciones de los agentes que formulen denuncia gozan de valor probatorio de los hechos denunciados, mientras que en el procedimiento penal tenían valor de simples declaraciones testificales⁴³⁰. Además la multa penal se impone teniendo en cuenta la capacidad económica del denunciado⁴³¹, mientras que para determinar la multa administrativa no se toma en cuenta esta circunstancia. Asimismo, las sanciones administrativas firmes se inscriben en un Registro Central de Infracciones, mientras que la condena penal por falta no era susceptible de inscripción en registro alguno.

⁴²⁹ Véase CÁMARA ARROYO, S.: “La más criminal de las políticas: La revisión permanente de la prisión, el asesinato del Título del homicidio, supresión de las faltas y blindaje político (notas críticas sobre la reforma penal en España)”, *La Ley Penal*, núm. 116, 2015, edición digital, p. 16 y CUGAT MAURI, M.: “La discutible bondad (...)”, *op.cit.*, 2014, p. 198.

⁴³⁰ En este sentido, el art. 717 de la LECrim. establece: “Las declaraciones de las Autoridades y funcionarios de policía judicial tendrán el valor de declaraciones testificales, apreciables como éstas según las reglas del criterio racional”.

⁴³¹ El art. 50.5 del CP, establece: “Los Jueces o Tribunales determinarán motivadamente la extensión de la pena dentro de los límites establecidos para cada delito y según las reglas del Capítulo II de este Título. Igualmente, fijarán en la sentencia, el importe de estas cuotas, teniendo en cuenta para ello exclusivamente la situación económica del reo, deducida de su patrimonio, ingresos, obligaciones y cargas familiares y demás circunstancias personales del mismo”.

2.2.2.- LOS NUEVOS TIPOS PENALES DE LOS ARTS. 142 Y 152 DEL CP; CONSECUENCIAS DE LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DEL ART. 621 DEL CP

La Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, de reforma del Código Penal, ha procedido, entre otras medidas, a establecer dos nuevos conceptos: la imprudencia grave y la menos grave en los tipos imprudentes de los arts. 142 y 152 CP y ha despenalizado parcialmente las faltas de imprudencia del anterior art. 621, lo que afecta de modo relevante a la seguridad vial.

A continuación pasamos a estudiar con detenimiento los nuevos tipos penales de los arts. 142 y 152 del Código Penal⁴³².

El art. 142 del CP regula el homicidio imprudente tras la reforma de la LO 1/2015 de la siguiente manera:

“1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años.

⁴³² Al respecto véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa/!ut/p/a0/04_Sj9CPyksy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016.

Si el homicidio se hubiera cometido por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres a dieciocho meses.

El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.”

Por otro lado, el art. 152 del CP regula las lesiones imprudentes tras la reforma de la LO 1/2015 de la siguiente manera:

“1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1.º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147 del CP⁴³³.

2.º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149 del CP⁴³⁴.

⁴³³ El art. 147.1 del CP establece: “El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado, como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de seis a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico”.

3.º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150 del CP⁴³⁵.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a cuatro años.

Si las lesiones hubieran sido cometidas por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de seis meses a cuatro años.

2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150 del CP será castigado con una pena de multa de tres meses a doce meses.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres meses a un año.

⁴³⁴ El art. 149 del CP establece:

“1. El que causara a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años.

2. El que causara a otro una mutilación genital en cualquiera de sus manifestaciones será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años. Si la víctima fuera menor o incapaz, será aplicable la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la patria potestad, tutela, curatela, guarda o acogimiento por tiempo de cuatro a 10 años, si el juez lo estima adecuado al interés del menor o incapaz”.

⁴³⁵ El art. 150 del CP establece: “El que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad, será castigado con la pena de prisión de tres a seis años”.

El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.”

Por tanto, en los arts. 142.1 y 152.1 del CP reseñados se regulan los delitos de homicidio por imprudencia grave y de lesiones por imprudencia grave con régimen de persecución pública. Aunque la gravedad de la imprudencia no depende de la gravedad resultado ocasionado, a igual gravedad de la imprudencia el legislador ha querido que la sanción penal sea más dura cuanto más grave es el resultado⁴³⁶, y así es más dura la pena del homicidio cometido por imprudencia grave del art. 142.1 del CP que la pena prevista para las lesiones cometidas por imprudencia grave del art. 152.1 del CP.

En los arts. 142.2 y 152.2 del CP se regulan los delitos leves de homicidio imprudente y las lesiones por imprudencia menos grave, que tienen régimen de persecución semipública, ya que solo son perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal. Podría pensarse que este régimen de persecución semipública no supone más que trasladar la solución anterior a la reforma de la LO 1/2015, que asimismo venía exigiendo la denuncia para proceder en caso de homicidio por imprudencia grave (conforme al antiguo art. 621.6 en relación con el 621.2 del CP) a la nueva regulación, pero hay que tener en cuenta que la nueva imprudencia menos grave acoge supuestos más graves que la antigua imprudencia leve y pese a ello, llama la atención, que en la nueva regulación se establezca que la persecución se lleve a cabo exclusivamente a instancia de parte. Ahora bien, la Disposición final segunda de la LO 1/2015 ha modificado el art. 105 de la LECrim.⁴³⁷ para permitir

⁴³⁶ Sobre este tema véase OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General (...)*, op.cit., 2015, pp. 275-276.

⁴³⁷ La nueva redacción del art. 105 de la LECrim. es la siguiente:
“1. Los funcionarios del Ministerio Fiscal tendrán la obligación de ejercitar, con arreglo a las disposiciones de la Ley, todas las acciones penales que consideren procedentes, haya o no

la posibilidad de que en los delitos perseguibles a instancia de la persona agraviada, el Ministerio Fiscal pueda presentar denuncia si la misma fuera menor de edad, persona con discapacidad necesitada de especial protección o persona desvalida, y además determina que la ausencia de denuncia no impide la práctica de diligencias a prevención. Por tanto, esta cuestión procesal ha pasado de regularse en el Código Penal (con anterioridad a la reforma, la posibilidad que el Ministerio denunciara en estos casos venía prevista en el derogado art. 639 del CP en relación con las faltas) a hacerlo en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, lo que ha sido valorado positivamente por la doctrina⁴³⁸.

Como consecuencia del criterio de oportunidad atribuido al Ministerio Fiscal, la reforma de la LO 1/2015, también modifica el art. 963 de la LECrim., estableciendo el apartado 1.1^a de este artículo que el juez acordará el sobreseimiento del procedimiento y el archivo de las diligencias cuando lo solicite el Ministerio Fiscal si el delito leve denunciado resulta de muy escasa gravedad a la vista de la naturaleza del hecho, sus circunstancias, y las personales del autor y cuando además no exista un interés público relevante en la persecución del hecho. Vemos que se produce un importante aumento de la discrecionalidad del Ministerio Fiscal, en cuyas manos queda el proceso de despenalización real que el legislador pretendía con esta reforma pero que parece no haber querido afrontar⁴³⁹.

Por otro lado, desde una perspectiva procesal, indicamos que los delitos de homicidio por imprudencia grave y de lesiones por imprudencia grave de

acusador particular en las causas, menos aquellas que el Código Penal reserva exclusivamente a la querrela privada.

2. En los delitos perseguibles a instancias de la persona agraviada también podrá denunciar el Ministerio Fiscal si aquélla fuere menor de edad, persona con discapacidad necesitada de especial protección o desvalida. La ausencia de denuncia no impedirá la práctica de diligencias a prevención”.

⁴³⁸ Véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, p. 186.

⁴³⁹ Sobre este tema véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, p. 191.

los arts. 142.1 y 152.1 del CP, dan lugar al procedimiento por delito de los arts. 774 y ss. de la LECrim. (diligencias previas) y los delitos de homicidio imprudente y lesiones por imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 del CP, al ser delitos leves, se enjuiciaran conforme al procedimiento por delitos leves de los arts. 962 y ss. de la LECrim., teniendo en estos últimos eficacia el perdón del ofendido como causa de extinción de la responsabilidad criminal, de conformidad al art. 130.1.5º del CP⁴⁴⁰, al tratarse de delitos leves perseguibles a instancia de parte⁴⁴¹.

Su nueva configuración alcanza a todos los hechos culposos en ellos incardinables, pero estos tipos penales tienen singular relieve en la tutela penal de la seguridad vial por la parcial despenalización que supone la supresión de las faltas del anterior art. 621 del CP⁴⁴² operada por la disposición derogatoria única de la Ley Orgánica 1/2015 de Reforma del Código Penal.

⁴⁴⁰ El art. 130.1.5º del CP establece que la responsabilidad criminal se extingue: “Por el perdón del ofendido, cuando se trate de delitos leves perseguibles a instancias del agraviado o la ley así lo prevea. El perdón habrá de ser otorgado de forma expresa antes de que se haya dictado sentencia, a cuyo efecto el juez o tribunal sentenciador deberá oír al ofendido por el delito antes de dictarla. En los delitos contra menores o personas con discapacidad necesitadas de especial protección, los jueces o tribunales, oído el Ministerio Fiscal, podrán rechazar la eficacia del perdón otorgado por los representantes de aquéllos, ordenando la continuación del procedimiento, con intervención del Ministerio Fiscal, o el cumplimiento de la condena. Para rechazar el perdón a que se refiere el párrafo anterior, el juez o tribunal deberá oír nuevamente al representante del menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección”.

⁴⁴¹ Véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, p. 117.

⁴⁴² El antiguo art. 621 del CP establecía:

- “1. Los que por imprudencia grave causaren alguna de las lesiones previstas en el apartado 2 del artículo 147, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses.
2. Los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses.
3. Los que por imprudencia leve causaran lesión constitutiva de delito serán castigados con pena de multa de 10 a 30 días.
4. Si el hecho se cometiera con vehículo a motor o ciclomotor, podrá imponerse además la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de tres meses a un año.
5. Si el hecho se cometiera con arma podrá imponerse, además, la privación del derecho a la tenencia y porte de armas por tiempo de tres meses a un año.
6. Las infracciones penadas en este artículo sólo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.”

Las imprudencias graves con resultados lesivos de menor gravedad (anterior art. 621.1 y 4 en relación con el art. 147.2 del CP) mutan su consideración de falta para convertirse en delitos menos graves del art. 152.1 del CP. Esta modificación se ha operado al desaparecer el tipo atenuado de lesiones del anterior art. 147.2 del CP que desgajaba del tipo básico del art. 147.1 del CP el hecho de menor gravedad, atendidos el medio empleado o el resultado producido, supuesto que ahora está incluido en el tipo básico del actual 147.1 del CP. Estos resultados lesivos subsumibles en el delito del art. 147.1 del CP pero con una valoración de menor gravedad, han sido recuperados por el art. 152.1.1º del Código Penal. Lo deja claro el texto del nuevo art. 147.2 del CP⁴⁴³, de modo que el tipo básico de lesiones no tiene ahora una modalidad atenuada sino el delito leve referido a un resultado lesivo no abarcado en su ámbito.

La remisión, por tanto, del art. 152.1.1º al art. 147.1 CP, aun cuando de idéntico tenor literal al antiguo 147.1 del CP, supone la incriminación de todas las lesiones previstas en su fórmula normativa como tipo básico, incluyendo las de menor gravedad, que antes se contemplaban en el anterior art. 147.2 del CP y al que reenviaba el art. 621.1 del CP. El legislador no deja de todos modos de valorar dentro de la imprudencia grave del art. 152.1.1º del CP esta menor gravedad o entidad de los resultados lesivos al disminuir la respuesta penal, sustituyendo la pena única de prisión por la alternativa de prisión o multa con los criterios valorativos anteriores trasladados al art. 152.1 del CP *“(...) en atención al riesgo creado y el resultado producido (...)”*. En cualquier caso, con la nueva regulación se produce una agravación de la extensión de la pena de multa respecto del antiguo 621.1 del CP.

⁴⁴³ El art. 147.2 del CP establece: *“El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión no incluida en el apartado anterior, será castigado con la pena de multa de uno a tres meses”*.

Por su parte, la falta de homicidio por imprudencia “leve” del anterior art. 621.2 y 4 del CP da paso al delito leve de imprudencia “menos grave” del art. 142.2 del CP. La despenalización opera también por la mayor exigencia que el concepto de imprudencia menos grave supone en el desvalor de la acción de los comportamientos imprudentes.

Respecto de las lesiones imprudentes del derogado art. 621.3 y 4 del CP se produce una extensa despenalización al excluirse del correlativo delito leve del art. 152.2 los resultados lesivos del art. 147.1 del CP, quedando limitado su ámbito normativo a los de los arts. 149 y 150 del CP. Por primera vez resultados lesivos de entidad contra el derecho fundamental a la integridad física del art. 15 de la CE quedan solo bajo la protección penal de la imprudencia de mayor gravedad. En definitiva, únicamente los resultados del art. 149 del CP (la pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal o de un sentido, la impotencia, esterilidad, grave deformidad o una grave enfermedad somática o síquica) y del art. 150 del CP (pérdida o inutilidad de un órgano o miembro no principal o deformidad) están previstos en el delito de imprudencia menos grave del actual art. 152.2 del CP.

Además, también hay que resaltar la elevación de las penas, tanto del art. 142.2 como la del art. 152.2 del CP, en relación con las anteriores de los arts. 621.2 y 3 del CP y la mayor gravosidad que la calificación legislativa de delito leve comporta respecto de las anteriores faltas⁴⁴⁴.

Debe señalarse que el homicidio por imprudencia menos grave, en el que no hayan intervenido vehículos a motor o armas, es un delito leve, puesto que está castigado con pena mínima de prisión de 3 meses (art. 13.4 en relación 33.4 del CP). Sin embargo, si la imprudencia se comete con vehículo a motor se tratará de un delito menos grave (art. 13.4 en relación con 33.3 del CP). La cuestión puede ocasionar debate porque el legislador ha previsto la imposición

⁴⁴⁴ Véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, pp. 116-117.

facultativa de la pena de privación del permiso de conducir para estos casos, por lo que se podrían castigar solo con pena leve si no se impusieran dichas prohibiciones. Nos mostramos de acuerdo con la opinión de LANDECHO VELASCO/MOLINA BLÁZQUEZ⁴⁴⁵ sobre que la naturaleza de la infracción no puede depender de que se imponga, o no, una pena concreta, por lo que habría que interpretar que el homicidio por imprudencia menos grave cometido con vehículo a motor es un delito menos grave. Sin embargo, las lesiones cometidas por imprudencia menos grave son constitutivas en todo caso de delito leve (art. 13.4 en relación con el 33.4 del CP).

Por su parte, los delitos de imprudencia grave de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142.1 y 152.1 CP se mantienen idénticos, al menos en la expresión literal. La única modificación es la pena del delito de lesiones del art. 152.1.1º del CP que pasa a suavizarse con la alternativa a la pena de prisión de multa de seis a dieciocho meses como se ha expuesto, si bien la pena de multa en cualquier caso es mayor que en el antiguo art. 621.1 del CP. Asimismo, si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impone la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años, en el caso del art. 152.1 del CP, de uno a seis años en el caso del art. 142.1 del CP y de tres a dieciocho meses en el supuesto del art. 142.2 del CP, lo que supone una agravación respecto de la posible pena de privación del derecho a conducir de tres meses a un año, que preveía el antiguo art. 621.4 del CP.

Asimismo, la despenalización parcial operada sobre algunas de las conductas anteriormente reguladas en el art. 621 del CP, implica una reorientación hacia la vía civil de la reparación de daños personales ocasionados en el tráfico de vehículos. Esta nueva tendencia responde, según

⁴⁴⁵ LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, p. 312.

algún sector de la doctrina⁴⁴⁶, a la hasta ahora frecuente utilización de la vía penal como la más expeditiva para satisfacer pretensiones de naturaleza esencialmente económica, convirtiendo materialmente al proceso penal en un instrumento utilizado para obtener una compensación dineraria sobre la base de la responsabilidad civil. El legislador, al despenalizar las faltas, puede que haya querido cerrar este uso, con una función primordialmente reparadora, del proceso penal. Paradójicamente, como señala la Fiscalía⁴⁴⁷, las víctimas de accidentes de tráfico, al igual que las demás, habían visto cómo se tutelan de modo más eficaz en la Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito, sus derechos procesales, morales y económicos, y sin embargo, esta despenalización parcial operada en el Código Penal reduce el ámbito de las que podrán ejercerlos, sobre todo en las situaciones de vulnerabilidad personal o económica⁴⁴⁸. Cabría plantear⁴⁴⁹ si la despenalización de las faltas y los efectos que ello tiene en la reparación de los daños personales causados por el accidente de tráfico debido a culpa del conductor, debería dar lugar a medidas adicionales de protección de la víctima similares a las que hoy se conceden en relación con las víctimas de otros delitos, tanto para facilitar la asistencia jurídica como para evitarles las cargas y el tiempo propios del proceso declarativo civil.

⁴⁴⁶ Véase RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: “La despenalización de las faltas (...)”, op. cit., 2015, pp. 2-3.

⁴⁴⁷ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016.

⁴⁴⁸ De esta opinión son también FARALDO CABANA, P.: “La despenalización de las faltas (...)”, op. cit., 2014, p. 25 y YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: “El Código Penal y las nuevas, no punibles, imprudencias”, *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 908, 2015, p. 6.

⁴⁴⁹ Como también hace RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: “La despenalización de las faltas (...)”, op. cit., 2015, p. 9.

En este sentido, la propuesta que hago al legislador es la modificación del art. 2 de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita, para incluir entre los beneficiarios de la misma a las víctimas de accidentes de tráfico, junto con las víctimas de violencia de género, de terrorismo y de trata de seres humanos, en aquellos procesos que tengan vinculación, deriven o sean consecuencia de su condición de víctimas, así como, junto a los menores de edad y las personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental cuando sean víctimas de situaciones de abuso o maltrato, que ya se encuentran beneficiadas por esta Ley en la actualidad. Es cierto, que los grandes lesionados por un accidente de tráfico a través del art. 2. h) de la Ley de Asistencia Jurídica Gratuita pueden verse beneficiados por la misma ya que este precepto reconoce el derecho de asistencia jurídica gratuita, con independencia de la existencia de recursos para litigar, a quienes a causa de un accidente acrediten secuelas permanentes que les impidan totalmente la realización de las tareas de su ocupación laboral o profesional habitual y requieran la ayuda de otras personas para realizar las actividades más esenciales de la vida diaria, cuando el objeto del litigio sea la reclamación de indemnización por los daños personales y morales sufridos. Entendemos que al no señalar el precepto qué tipo de accidente, los de tráfico también se hayan englobados en este supuesto. Sin embargo, las demás víctimas del tráfico que se vean abocadas a la jurisdicción civil se verán desprotegidas en este sentido. Es por ello que desde esta investigación también nos unimos a la propuesta de algunos sectores doctrinales⁴⁵⁰ de establecer un Juicio Verbal específico para las reclamaciones civiles de daños personales que tengan su origen en un accidente de circulación, que se caracterice por la no imposición de costas como criterio general, como por ejemplo sucede en el derecho de familia y con nombramiento de un perito

⁴⁵⁰ Véase YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: “Baremo y responsabilidad civil”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, núm. 1, 2016, p. 100.

forense adscrito a los juzgados a petición de alguna de las partes para valorar las lesiones y secuelas producidas.

A continuación hemos confeccionado un cuadro comparativo del antiguo art. 621 del CP (recordamos que el art. 621.4 castigaba estas conductas cuando se cometían con vehículo a motor o ciclomotor) y la nueva configuración de las conductas que regulaba, tras la entrada en vigor de la LO 1/2015, de 30 de marzo:

ART. 621 del CP	Regulación tras la LO 1/2015
El art. 621.1 del CP castigaba al que por imprudencia grave cause lesiones del antiguo art. 147.2 del CP (lesiones con tratamiento médico pero de menor gravedad por el medio empleado o el resultado producido).	El actual art. 152.1.1º del CP castiga al que por imprudencia grave cause lesiones del actual art. 147.1 CP (que incluyen lesiones de los antiguos 147.1 y 147.2) El actual art. 147.2 del CP incluye lesiones sin tratamiento médico o quirúrgico.
Pena: multa de 1 a 2 meses	Pena: pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 18 meses. Se prevé la pena alternativa a la prisión, es decir una pena de multa, para incluir las lesiones de menor gravedad del antiguo 621.1 CP (en cualquier caso se endurece pena).
El art. 621.2 del CP castiga al que por imprudencia leve cause un resultado de muerte.	Despenalización parcial de esta conducta porque el actual art. 142.2 del CP (que castiga al que por

	imprudencia menos grave cause la muerte de otro) tiene una mayor exigencia en el concepto de imprudencia menos grave.
Pena: multa de 1 a 2 meses	Pena: se agrava la pena a multa de 3 a 18 meses por esta mayor exigencia en la imprudencia.
El art. 621.3 del CP castiga al que por imprudencia leve cause lesión constitutiva de delito (incluye las lesiones previstas en el art. 147.1, 149 y 150 del CP).	Despenalización parcial de esta conducta, ya que se despenaliza la imprudencia leve en lesiones del 147.1 del CP, castigando como delito leve del 152.2 del CP la imprudencia menos grave de lesiones del 149 y 150 del CP.
Pena: multa de 10 a 30 días	Pena: se agrava la pena a multa de 3 a 12 meses por esta mayor exigencia de la imprudencia menos grave y por incluir supuestos de lesiones de mayor gravedad del art. 149 y 150 del CP.

No queremos acabar ese epígrafe sin señalar que el Ministerio Fiscal en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial⁴⁵¹, advierte

⁴⁵¹ Accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016.

del peligro que supondría que una mala interpretación de esta reforma, por la que se suprime el art. 621 del CP, tras un accidente de tráfico se produjera el archivo de la causa penal sin indagaciones previas. Señala el Ministerio Fiscal que siempre que se dé el resultado típico del delito de lesiones dolosas del art. 147.1 CP en relación con el art. 152.1.1º del mismo texto legal (con exclusión de las lesiones del art. 147.2 del Código Penal actual, supuesto que resultaría atípico) es necesaria una instrucción mínima conforme a los arts. 774 y ss. de la LECrim., uniendo el informe técnico del accidente, oyendo a la víctima, instruyéndole de sus derechos (la ausencia de la información adecuada del art. 109 de la LECrim. agrava las dificultades para acceder a la asistencia letrada, siendo probable que los perjudicados no formulen denuncia, convirtiéndose el archivo provisional dictado en definitivo). En estos archivos se presume *a priori* que la imprudencia es leve, ahora menos grave, y por tanto, sometida al régimen de persecución a instancia de parte.

Con mayor motivo la instrucción debe ser aún más profunda cuando el resultado del accidente sea la muerte o las lesiones del art. 149 del CP.

Así pues señala la Fiscalía que cuando ya el primer parte médico sea expresivo de que las lesiones no tienen encaje en el art. 147.1 del CP, procede instar el archivo automático. Pero en los demás casos debe realizarse el informe forense para valorar la mayor o menor gravedad de las lesiones y la concurrencia de los resultados del art. 149 y 150 CP en su caso, que no puede establecerse solo en base a datos médicos iniciales, correspondiendo al perito forense adscrito al juzgado esta tarea. Califica la Fiscalía de “prácticas procesales censurables” la de incoar el actual procedimiento por delito leve tras un accidente de tráfico y simultáneamente decretar el archivo provisional, convertido en definitivo si el perjudicado no formula denuncia en el plazo marcado por el art. 131.1 del CP en relación con el cómputo del art. 132.2 del mismo texto legal.

Además, señala la Fiscalía que ante la *notitia criminis* la Policía Judicial de Tráfico, en base a los arts. 282⁴⁵², 292 a 294⁴⁵³ y 297⁴⁵⁴ de la LECrim., deben realizar las averiguaciones oportunas, recoger las pruebas testificales y periciales y formalizarlas en un atestado, sometido a los requisitos del citado art. 297, ya que el llamado atestado inicial nada tiene que ver con tales normas. En él no están los datos que los Equipos de Atestados, especializados en etiología de la accidentalidad⁴⁵⁵, recogen al mismo tiempo o poco después sobre

⁴⁵² El art. 282 de la de la LECrim. establece: “La Policía Judicial tiene por objeto y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial. Cuando las víctimas entren en contacto con la Policía Judicial, cumplirá con los deberes de información que prevé la legislación vigente. Asimismo, llevarán a cabo una valoración de las circunstancias particulares de las víctimas para determinar provisionalmente qué medidas de protección deben ser adoptadas para garantizarles una protección adecuada, sin perjuicio de la decisión final que corresponderá adoptar al Juez o Tribunal. Si el delito fuera de los que sólo pueden perseguirse a instancia de parte legítima, tendrán la misma obligación expresada en el párrafo anterior, si se les requiere al efecto. La ausencia de denuncia no impedirá la práctica de las primeras diligencias de prevención y aseguramiento de los delitos relativos a la propiedad intelectual e industrial”.

⁴⁵³ El art. 292 de la de la LECrim. establece: “Los funcionarios de Policía Judicial extenderán, bien en papel sellado, bien en papel común, un atestado de las diligencias que practiquen, en el cual especificarán con la mayor exactitud los hechos por ellos averiguados, insertando las declaraciones e informes recibidos, y anotando todas las circunstancias que hubiesen observado y pudiesen ser prueba o indicio del delito.

La Policía Judicial remitirá con el atestado un informe dando cuenta de las detenciones anteriores y de la existencia de requisitorias para su llamamiento y busca cuando así conste en sus bases de datos”.

El art. 293 de la de la LECrim. establece: “El atestado será firmado por el que lo haya extendido, y si usare sello lo estampará con su rúbrica en todas las hojas.

Las personas presentes, peritos y testigos que hubieren intervenido en las diligencias relacionadas en el atestado serán invitadas a firmarlo en la parte a ellos referente. Si no lo hicieren, se expresará la razón”.

El art. 294 de la de la LECrim. establece: “Si no pudiese redactar el atestado el funcionario a quien correspondiese hacerlo, se sustituirá por una relación verbal circunstanciada, que reducirá a escrito de un modo fehaciente el funcionario del Ministerio Fiscal, el Juez de instrucción o el municipal a quien deba presentarse el atestado, manifestándose el motivo de no haberse redactado en la forma ordinaria”.

⁴⁵⁴ El art. 297 de la de la LECrim. establece: “Los atestados que redactaren y las manifestaciones que hicieren los funcionarios de Policía Judicial, a consecuencia de las averiguaciones que hubiesen practicado, se considerarán denuncias para los efectos legales.

Las demás declaraciones que prestaren deberán ser firmadas, y tendrán el valor de declaraciones testificales en cuanto se refieran a hechos de conocimiento propio.

En todo caso, los funcionarios de Policía Judicial están obligados a observar estrictamente las formalidades legales en cuantas diligencias practiquen, y se abstendrán bajo su responsabilidad de usar medios de averiguación que la ley no autorice”.

⁴⁵⁵ Sobre este tema véase CABRERIZO J./PÉREZ, F.: *Manual para la investigación y reconstrucción de las causas de accidentes de tráfico*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2016, pp. 325-363.

estado de los vehículos, de la calzada, huellas, vestigios y declaraciones testificales que sirven para explicar las causas del accidente. Los Equipos de Atestados de esta manera consignan su examen y valoración en el llamado “Informe técnico” que es el atestado que cumple los requisitos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal examinados.

Por tanto, sin la investigación policial de los delitos del art. 142 y 152 del CP en el ámbito del tráfico viario no es posible la valoración jurídico-penal inicial sobre los indicios de una posible infracción penal. En consecuencia, es incorrecta la praxis policial de recoger los datos iniciales y archivarlos en la Comisaría o Unidad Policial de que se trate, en espera de que el perjudicado o la compañía de seguros los soliciten.

Estas prácticas procesales son censurables ya que suponen la privatización de facto de las infracciones penales de tráfico y su subordinación a las negociaciones privadas de los perjudicados con las compañías aseguradoras haciendo depender la tutela penal, en un porcentaje no desdeñable de casos, del estatus económico de los perjudicados, generando situaciones de indefensión cuando se encuentran en situación de vulnerabilidad económica⁴⁵⁶.

Para evitar este riesgo, la Fiscalía señala que tras la entrada en vigor de la LO 1/2015 los jueces deben determinar ante un accidente de tráfico si hay imprudencia grave, menos grave o leve (a las que nos referiremos en su momento) y ponderar en el auto de archivo las circunstancias concurrentes que llevan a tomar esa decisión. En caso contrario, la Fiscalía exigirá que se realice el

⁴⁵⁶ En este sentido se pronunciaba ya la Instrucción de la Fiscalía General del Estado núm. 3/2006, de 3 de julio, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/ins03-2006.pdf?idFile=c0fa2553-2a42-40f1-bf77-0cf8478f7e81, siendo la fecha de último acceso el 8 de diciembre de 2016.

informe técnico y se practique la diligencia del art. 109 de la LECrim., cuya importancia señalábamos anteriormente⁴⁵⁷.

2.2.3.- LA NUEVA REGLA CONCURSAL DEL ART. 382 DEL CP A LA LUZ DE LA REFORMA DE LA LO 1/2015

Aunque los delitos contra la seguridad vial regulados en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal no han sido expresamente modificados por la reforma operada por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, sin embargo, entendemos que sí se ven afectados por la desaparición de las faltas del Libro III del anterior Código Penal, a través de la mención de la causación de "un resultado lesivo constitutivo de delito" en la cláusula concursal recogida en el art. 382 CP. Es por ello, que aunque ya hemos analizado el art. 382 del CP en otro epígrafe de nuestra investigación, cuyas conclusiones son aquí aplicables, queremos hacer una breve mención a esta cuestión.

El art. 382 del CP señala que *"cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado"*.

La doctrina mayoritaria⁴⁵⁸ antes de la reforma venía entendiendo que esta cláusula concursal no era aplicable cuando el resultado lesivo causado fuera

⁴⁵⁷ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa/!ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016.

constitutivo de una falta de homicidio o lesiones por imprudencia leve del antiguo art. 621 del CP o de un delito de daños imprudentes del art. 267 del CP.

Ahora, tras la despenalización de la imprudencia leve, la cláusula concursal del art. 382 del CP se aplicará siempre que se produzca un resultado lesivo constitutivo de delito tras la comisión de alguno de los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 del CP, incluyendo los homicidios y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP que estudiamos con mayor detenimiento en el epígrafe correspondiente, mientras que cuando alguna de estas conductas era calificada de falta, con anterioridad a la reforma que nos ocupa, no se les aplicaba la norma concursal del art. 382 del CP, lo que supone una importante novedad.

Se mantiene la duda respecto a si debe aplicarse por los tribunales esta cláusula del art. 382 del CP al delito de daños imprudentes del art. 267 del CP⁴⁵⁹. Entendemos que aquellos autores⁴⁶⁰, cuya postura es mayoritaria y que consideraban, con anterioridad a la reforma, que este supuesto quedaba excluido de la regla concursal del art. 382 del CP seguirán manteniendo esta

⁴⁵⁸ De esta opinión son, entre otros, PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: "Otros temas (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A.(Director), *La dogmática penal (...)*, op. cit., 2012, p. 242; DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, pp. 658-660; PIPAÓN PULIDO, J.G./PEDREÑO NAVARRO, L./BAL FRANCÉS, E.: *Los delitos contra la seguridad (...)*, op.cit., 2009, p. 87 y MOLINA FERNÁNDEZ, F.: *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, Francis Lefebvre, Madrid, 2014, p.109. Sobre este tema véase también FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, p. 134.

⁴⁵⁹ El art. 267 del CP establece: "*Los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 80.000 euros, serán castigados con la pena de multa de tres a nueve meses, atendiendo a la importancia de los mismos. Las infracciones a que se refiere este artículo sólo serán perseguibles previa denuncia de la persona agraviada o de su representante legal. El Ministerio Fiscal también podrá denunciar cuando aquélla sea menor de edad, incapaz o una persona desvalida. En estos casos, el perdón del ofendido o de su representante legal, en su caso, extingue la acción penal sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo del número 5º del apartado 1 del artículo 130 de este Código*".

⁴⁶⁰ PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: "Otros temas (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A.(Director), *La dogmática penal (...)*, op. cit., 2012, p. 242; DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, op.cit., 2008, pp. 658-660; PIPAÓN PULIDO, J.G./PEDREÑO NAVARRO, L./BAL FRANCÉS, E.: *Los delitos contra la seguridad (...)*, op.cit., 2009, p. 87 y MOLINA FERNÁNDEZ, F.: *Delitos contra la Seguridad (...)*, op.cit., 2014, p.109.

opinión, dado que ni el art. 382 del CP ni el art. 267 del CP han sido modificados formalmente por la LO 1/2015. Esta postura se basa en que los bienes mediatamente protegidos en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal son la vida y la integridad, excluyendo al patrimonio.

Mi opinión personal, sin embargo, como ya señalé al hablar del bien jurídico protegido en los delitos contra la Seguridad Vial, es que el bien jurídico que se protege en la regulación española de los delitos contra la seguridad vial es la seguridad vial en sí misma, pero sin desconocer que son bienes mediatamente protegidos en este Capítulo la vida, la integridad física y también el patrimonio. Por ello, entendemos que la cláusula del art. 382 del CP debería aplicarse a todos los delitos, incluido el de daños imprudentes del art. 267 del CP. Esta postura, que reconocemos puede ser minoritaria, además nos parece más coherente con el tenor literal de la cláusula del art. 382 del CP, mientras siga manteniéndose la actual redacción de este precepto.

Nos mostramos conformes con CORCOY BIDASOLO⁴⁶¹ en que no se debe aplicar esta cláusula concursal a aquellos casos en los que el sujeto utiliza un vehículo a motor o ciclomotor como instrumento para cometer un delito de homicidio, asesinato o lesiones dolosas. En estos casos, la imputación y eventual condena del acusado deberá ser en base a los tipos penales de los arts. 138, 139 y ss. del CP o en base al art. 147 y ss. del CP, pero no en base a un delito contra la seguridad vial, ya que aquí el vehículo no deja de ser un mero instrumento del delito cometido.

Ya mencionábamos en otros apartados de esta investigación que consideramos que el art. 382 del CP debería ser reformado por varios motivos.

⁴⁶¹ CORCOY BIDASOLO, M.: "Homicidio y lesiones en el ámbito de tráfico viario. Problemática concursal entre los delitos contra la seguridad en el tráfico y los resultados lesivos a ellos imputables" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, p. 113.

En primer lugar, para que esta cláusula concursal tenga aplicación cuando se cometa el tipo penal del art. 385 del CP, que sorprendentemente y sin motivación alguna, queda excluido de esta norma, pese a ser un tipo penal más de los delitos contra la seguridad vial regulados en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal.

En segundo lugar, para evitar los problemas interpretativos que en la actualidad surgen cuando cometido un delito contra la seguridad vial, se produce más de un resultado lesivo, es decir, más de un homicidio o lesiones. En ese caso se puede optar por aplicar únicamente la regla concursal del art. 382 del CP como vienen haciendo los tribunales o por aplicar junto con el art. 382 del CP un concurso ideal del art. 77 del CP entre los diversos homicidios o lesiones producidas para evitar que resulte penalmente indiferente causar una muerte que varias, postura por la que nos decantamos⁴⁶². Se produciría así un concurso ideal según las reglas del art. 77 del CP para a continuación volver a apreciar un concurso ideal con el delito de peligro a resolver conforme al art. 382 del CP, dando lugar a una doble exasperación punitiva al aplicar primero el concurso entre resultado (con posibilidad de penar por separado si fuera más favorable al reo) y después de nuevo al concursar la pena obtenida con el delito contra la seguridad vial cometido en base al art, 382 del CP.

Antes de la reforma operada en el Código Penal por la LO 1/2015, existían dudas acerca de la posible exclusión del régimen del artículo 382 de la responsabilidad civil derivada de un resultado lesivo constitutivo de falta, puesto que el precepto se refiere solo a resultados lesivos constitutivos de delito. Evidentemente esta duda desaparece con la desaparición de las faltas. De todos modos, el art. 382 señala que, en todo caso, deberá condenarse a la responsabilidad civil que se hubiere originado, en nuestra opinión, cualquiera

⁴⁶² De esta opinión es también PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: "Otros temas (...)" en DEL MORAL GARCÍA, A.(Director), *La dogmática penal (...)*, op. cit., 2012, p. 243.

que sea el origen de esta, siempre que quede debidamente probada y cuantificada la misma⁴⁶³.

2.3.- LA NUEVA CLASIFICACIÓN DE LA IMPRUDENCIA

2.3.1.- LA IMPRUDENCIA GRAVE, MENOS GRAVE Y LEVE

La nueva regulación introducida por la LO 1/2015 establece la despenalización parcial de las faltas de imprudencia del anterior art. 621 del CP y dibuja dos nuevos conceptos: la imprudencia grave y la menos grave en los tipos imprudentes de los arts. 142 y 152 CP.

Esta nueva realidad pone de manifiesto, como señala la Fiscalía⁴⁶⁴, que es necesario un esfuerzo interpretativo para delimitar los nuevos conceptos de imprudencia grave, menos grave y leve y proyectarlos sobre la actividad procesal diaria. El legislador no define estos nuevos conceptos, lo que ha sido recibido por la doctrina como mínimo con perplejidad⁴⁶⁵, cuando no de forma abiertamente negativa⁴⁶⁶, ya que su aparición supone cuestionar la consolidada jurisprudencia del Tribunal Supremo relativa a la distinción entre imprudencia grave y leve y complicar más si cabe la distinción entre los distintos tipos de imprudencia, con una tripartición de la misma, lo que resulta contrario al principio de legalidad y de seguridad jurídica.

⁴⁶³ En esta misma línea véase PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: “Otros temas (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op. cit., 2012, p. 244.

⁴⁶⁴ Al respecto véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016.

⁴⁶⁵ Entre otros autores véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, pp. 115.

⁴⁶⁶ Entre otros autores véase LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, p. 317 y 322, MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, 20ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 7-9 y CÁMARA ARROYO, S.: “La más criminal de las políticas (...)”, op.cit., 2015, p. 10.

El resultado típico es el elemento externo de más accesible constatación y actúa como el primer límite en la instrucción de los procesos penales por accidentes de tráfico. Una vez acreditada su existencia, la cuestión, que pasamos a abordar en este epígrafe, se reduce a la delimitación entre imprudencia grave (constitutiva de delito menos grave), imprudencia menos grave (constitutiva de delito leve) e imprudencia leve, merecedora de archivo.

Como ya adelantábamos en epígrafes anteriores, la tradición histórico legislativa española ha graduado desde siempre, el concepto de imprudencia punible. En efecto, ya los Códigos Penales decimonónicos distinguieron entre imprudencia temeraria, simple imprudencia o negligencia con infracción de reglamentos y simple o mera imprudencia sin ella.

Por su parte el Código Penal de 1995, con anterioridad a la reforma que nos ocupa, optó por diferenciar entre imprudencia grave y leve. La doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª entendió que imprudencia grave era equivalente a la imprudencia temeraria anterior, mientras que la leve se nutrió conceptualmente de la simple imprudencia o negligencia y de la imprudencia simple antirreglamentaria, persistiendo la culpa levísima como ilícito civil⁴⁶⁷. La diferencia radicaba, en la mayor o menor gravedad o intensidad de la vulneración de los deberes normativos de cuidado desde el casuismo con que se procedía a la aplicación de estas distinciones.

La nueva regulación, introducida por la LO 1/2015 distingue entre imprudencia grave, menos grave y leve, quedando reservada esta última para el ámbito de la responsabilidad extracontractual⁴⁶⁸. Desde esta óptica y en una primera aproximación no se observan cambios estructurales importantes, ya que persiste la tradicional clasificación a tres, cuya última categoría resulta

⁴⁶⁷ Doctrina reiterada, entre otras, en la Sentencia del TS núm. 413/1999, de 18 de marzo, cuya referencia en Aranzadi: RJ 1999 \ 1599.

⁴⁶⁸ Véase el apartado XXXI del Preámbulo de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

atípica. Los conceptos jurídicos empleados por la nueva normativa siguen conduciendo a un proceso valorativo que da lugar a una respuesta penal de mayor o menor rigor punitivo y a una respuesta final en otros órdenes jurisdiccionales.

Llegados a este punto, la cuestión que nos planteamos es si los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave son o no equivalentes a los anteriores de imprudencia grave y leve.

Tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 1/2015 la doctrina no ofrece un respuesta unánime a esta cuestión⁴⁶⁹. Tampoco en la praxis judicial posterior al 1 de julio de 2015 hay una postura unitaria a esta pregunta que planteamos, máxime si tenemos en cuenta que todavía las resoluciones que se van conociendo en este ámbito, no se ocupan de la elaboración conceptual en profundidad más allá de aplicar, o no, la novedosa categoría al hecho concreto. En cualquier caso, las posturas que emanan de estas resoluciones las podemos clasificar del siguiente modo:

Encontramos algunas sentencias que vienen a equiparar la antigua imprudencia leve a la menos grave actual como, por ejemplo, la Sentencia núm. 789/2015⁴⁷⁰, de 7 de diciembre, dictada por la Sección 23ª de la Audiencia Provincial de Madrid, referida a una colisión por alcance anterior al 1 de julio de 2015 y en las que se afirma la existencia de un supuesto de lesiones causadas por imprudencia menos grave, pero que califican de atípico al no alcanzar los resultados de los arts. 149 o 150 CP.

⁴⁶⁹ Al respecto véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzCDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 25 de octubre de 2016. Asimismo, véase también FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, pp. 115-117.

⁴⁷⁰ Siendo su referencia en Aranzadi: JUR 2016\9218.

Otras resoluciones, sin embargo, niegan que la imprudencia menos grave pueda equipararse a la antigua leve como ocurre en la Sentencia núm. 865/2015⁴⁷¹, de 19 de octubre, dictada por la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Madrid, al señalar que la imprudencia menos grave no puede entenderse como imprudencia leve.

Asimismo encontramos sentencias que optan por señalar que la imprudencia leve no ha sido despenalizada en su totalidad, de suerte que la nueva imprudencia menos grave podría equipararse o incluir los comportamientos de mayor gravedad de la antigua imprudencia leve. En este grupo destacamos la Sentencia núm. 33/2016⁴⁷², de 22 de febrero, dictada la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Cáceres que establece: *“el pasado 1 de julio de 2015 entró en vigor la reforma del Código Penal operada por la L.O. 1/2015 que despenaliza las lesiones imprudentes que hasta entonces sancionaba el artículo 621.3 del Código Penal, salvo las originadas por imprudencia menos grave cuyo resultado sea el descrito en los artículos 149 y 150 del Código Penal, que se mantienen como delito leve en el artículo 152.2 del Código Penal”*.

A la espera de que con el paso del tiempo la jurisprudencia sienta doctrina al respecto, nos mostramos conformes con la Fiscalía respecto de los criterios que definen los conceptos de la nueva imprudencia grave y menos grave⁴⁷³:

⁴⁷¹ Siendo su referencia en Aranzadi: JUR 2015\284016.

⁴⁷² Siendo su referencia en Aranzadi: JUR 2016\62087.

⁴⁷³ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfszcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 7 de noviembre de 2016.

En primer lugar, la imprudencia grave no ha modificado su ámbito de aplicación⁴⁷⁴. De lo contrario estaríamos ante una nueva categoría conceptual de imprudencia más grave pero sin embargo, los arts. 142 y 152 del CP no hablan de imprudencia más grave sino de la menos grave y no puede hacerse un trasvase injustificado del concepto de temeridad de los delitos de peligro de los arts. 380 y 381 CP a los de resultado. Una nueva imprudencia más exigente carece de base en la fórmula normativa de los nuevos arts. 142.1 y 152.1 que reiteran literalmente sin modificaciones el texto legal anterior, tanto en el tipo como en la pena, salvo la alternatividad punitiva del art. 152.1.1º del CP a la que nos referimos anteriormente, si así fuera esta interpretación sería contraria al principio de legalidad penal ya que no puede pretenderse un comportamiento merecedor de mayor reproche con la misma sanción punitiva. Esta interpretación además entraría en contradicción con los restantes delitos imprudentes del CP, basados todos ellos en la imprudencia grave (arts. 267, 317, 331, 344, 347, 358, 367, 391, 467.2 y 532 del CP).

En segundo lugar, la imprudencia menos grave sí es distinta a la imprudencia leve de los anteriores arts. 621.2 y 3 CP, actualmente derogados. A esta conclusión se llega si tenemos en cuenta el apartado XXXI del Preámbulo de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que expresamente las distingue.

De hecho, una mera interpretación gramatical de los dos términos nos lleva a concluir que son distintos, dado que la imprudencia grave participa del término de gravedad, siendo ajena a la significación de levedad implícita en el segundo término. Finalmente, llegamos a esta misma conclusión si analizamos la penalidad de estos nuevos tipos penales. De hecho, la nueva categoría de imprudencia menos grave, solo aparece mencionada a lo largo de todo el articulado del Código Penal como título de imputación de los delitos de

⁴⁷⁴ Se muestra asimismo conforme con esta posición RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: "La despenalización de las faltas (...)", op. cit., 2015, p. 5.

homicidio y lesiones imprudentes, lo que nos ayuda hacernos idea de la importancia de este concepto en el ámbito del tráfico viario, donde se producen un gran número de los expresado delitos⁴⁷⁵. No puede pensarse que esta mayor respuesta punitiva no vaya unida a un mayor desvalor del comportamiento punible. Así, los nuevos delitos leves de los arts. 142.2 y 152.2 tienen previstas penas de mayor entidad que las de los hasta ahora vigentes art. 621.2 y 3 del CP y además conllevan consecuencias más gravosas que las faltas en cuanto al régimen de prescripción del delito y pena de los arts. 131.1 y 133.1 y en el de cancelación del art. 136.1 c del CP.

Una vez sentado que la nueva imprudencia menos grave no se identifica con la anterior imprudencia leve, es preciso configurar este nuevo concepto.

En una primera aproximación, podemos señalar que habrá indicios de que nos hallamos ante el delito leve de imprudencia menos grave cuando nos encontremos con una vulneración de cierta entidad de los deberes normativos de cuidado, en particular los plasmados en preceptos legales de singular relevancia. La formal vulneración del deber de cuidado es idéntica entre la imprudencia grave y leve, residiendo la diferencia entre ambas en el grado de intensidad, así la imprudencia menos grave se halla más cercana de la grave que la leve anterior.

Constatadas las infracciones de normas de cierta entidad no debería estimarse la imprudencia como leve y procederse por tanto el archivo, sino que debería incoarse un procedimiento por delito leve de los arts. 962 y ss. de la LECrim.

La Fiscalía entiende que la imprudencia también habrá de calificarse de menos grave cuando existiendo graves vulneraciones de los deberes de cuidado merecedores de la subsunción en los tipos de los arts. 142.1 y 152.1 del CP,

⁴⁷⁵ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: "El nuevo delito (...)", op.cit., 2015, p. 2.

concurran infracciones concomitantes y de similar gravedad de la víctima que obliguen a la degradación apuntada⁴⁷⁶. Sin embargo, recordamos que la jurisprudencia más reciente del Tribunal Supremo ha abandonado la doctrina de la compensación de culpas y sitúa la cuestión en el ámbito de la doctrina de la imputación objetiva⁴⁷⁷.

La imprudencia leve atípica vendría referida, por exclusión de las otras dos categorías, a la vulneración de deberes de cuidado de insuficiente entidad o relieve y de mayor lejanía a la imprudencia grave. Se deja de este modo un espacio de conductas leves, los meros despistes, que si bien son responsabilidad de un conductor, no deben permitir calificar al responsable del hecho como un delincuente. Entre estas conductas estaría la distracción momentánea.

En todo caso, la imprudencia leve actual atípica está presente en los supuestos del art. 963.1.1º LECrim. que establece:

“Recibido el atestado conforme a lo previsto en el artículo anterior, si el juez estima procedente la incoación del juicio, adoptará alguna de las siguientes resoluciones:

1.ª Acordará el sobreseimiento del procedimiento y el archivo de las diligencias cuando lo solicite el Ministerio Fiscal a la vista de las siguientes circunstancias :

⁴⁷⁶ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa/!ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 7 de noviembre de 2016.

⁴⁷⁷ Véase, entre otras, la Sentencia del TS núm. 860/2009, de 16 julio, siendo su referencia en Aranzadi RJ 2009\4494, que señala: *“La posible contribución del perjudicado al resultado deviene irrelevante cuando ha sido el acusado el que ha creado el riesgo que se concreta en el resultado lesivo. Únicamente cabrá hablar de compensación en la cuantificación de las responsabilidades civiles”*. Esta postura, con la que nos mostramos de acuerdo, también es mantenida por LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal (...)*, op.cit., 2015, p. 321.

a) El delito leve denunciado resulte de muy escasa gravedad a la vista de la naturaleza del hecho, sus circunstancias, y las personales del autor, y

b) no exista un interés público relevante en la persecución del hecho. En los delitos leves patrimoniales, se entenderá que no existe interés público relevante en su persecución cuando se hubiere procedido a la reparación del daño y no exista denuncia del perjudicado.

En este caso comunicará inmediatamente la suspensión del juicio a todos aquellos que hubieran sido citados conforme al apartado 1 del artículo anterior.

El sobreseimiento del procedimiento será notificado a los ofendidos por el delito.”

Es decir, la imprudencia leve actual está presente en los supuestos de muy escasa gravedad a la vista de la naturaleza del hecho, sus circunstancias y las personales del autor y cuando no haya un interés público relevante en la persecución del hecho. Por tanto, acreditado que la infracción del deber de cuidado no reviste singular significación o relieve, nos hallaremos ante la imprudencia leve que aboca al archivo. Ha de estarse atento a que no concurren datos indicativos de un comportamiento previo y generador de la lesión que sea constitutivo de los delitos de los arts. 379 y 380 del CP, en particular de este último, pues en tal caso es preciso incoar procedimiento para investigar con detenimiento las infracciones de peligro que hayan podido tener lugar.

La Fiscalía con la intención de velar por la unificación de criterios, tanto en la interpretación de los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave, como en el derecho transitorio aplicable, al que nos referimos en el epígrafe dedicado a dicha materia, establece en su Instrucción 1/2015⁴⁷⁸, la

478

Accesible

en

https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Instrucción_1-2015_funciones_de_los_Fiscales_de_Sala_Coordinadores_y_los_Fiscales_de_Sala_Delegados.pdf

obligación de que los miembros del Ministerio Fiscal remitan al Fiscal de Sala los escritos de acusación de los art 142.1 y 152.1 del CP, en este último caso en supuestos de lesiones de singular gravedad, en especial medulares y cerebrales. En este sentido, no podemos desconocer, como ya apuntábamos anteriormente, que tras la reforma operada por la LO 1/2015, se produce un importante aumento de la discrecionalidad del Ministerio Fiscal, en cuyas manos queda el proceso de despenalización real que el legislador parece no haber querido afrontar⁴⁷⁹. También es de esta opinión LANZAROTE MARTÍNEZ⁴⁸⁰ que al respecto señala: “Aquí la intervención del Ministerio Fiscal se antoja decisiva para el adecuado encauzamiento de las causas seguidas por estos delitos, reforzada su posición ahora con el acogimiento en el ámbito de los delitos leves del llamado principio de oportunidad como técnica selectiva de persecución penal. La unidad de actuación especializada de la Institución permitirá propiciar un tratamiento jurisdiccional igualitario de estas causas partiendo de los criterios que sobre esta materia emanen de sus órganos rectores”.

2.3.2.- CRITERIOS PARA DETERMINAR LA GRAVEDAD DE LA IMPRUDENCIA

2.3.2.1.- ASPECTOS GENERALES

Algunos de estos criterios para establecer el grado de imprudencia pueden extraerse de la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª del Tribunal Supremo⁴⁸¹ de los últimos años que entendemos mantienen su vigencia⁴⁸².

f?idFile=d02911c0-d362-4f57-b188-99d92402c88a, siendo la fecha de último acceso el 12 de noviembre de 2016.

⁴⁷⁹ Véase FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves (...)*, op.cit., 2016, pp. 191 y 209.

⁴⁸⁰ LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El nuevo delito (...)”, op.cit., 2015, pp. 11-12.

⁴⁸¹ Entre múltiples resoluciones citamos a modo de ejemplo la Sentencia núm. 168/2008 de 29 abril, del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección1ª), cuya referencia en Aranzadi: RJ 2008\1858, la cual señala en relación con los elementos definitorios del tipo de imprudencia: “(...) *calibrando a la hora de discernir la gravedad o levedad de la imprudencia, la entidad o importancia que revistió la violación de las normas de cuidado (objetivas y subjetivas) y la capacidad de dañar que*

De conformidad con esta doctrina del Tribunal Supremo los elementos distintivos vienen siendo, de modo alternativo y no acumulativo, los que siguen:

Primero, hay que tener en cuenta si estamos ante la infracción de una norma básica de orden socio-cultural o legal. Nos referimos a pautas observadas por todos, generalizadas no solo en su cumplimiento sino en la valoración que de ellas hace el conjunto de la sociedad otorgándoles una significación de norma esencial para prevenir riesgos, como recoge de modo expresivo la STS núm. 2.445/2001, de 22 de diciembre⁴⁸³:

“Como requisitos configuradores de las infracciones culposas merecen señalarse:

a) una acción u omisión voluntaria, no intencional o maliciosa, o sea, que se halle ausente en ella todo dolo directo o eventual;

b) factor psicológico o subjetivo, eje o nervio de la conducta imprudente en cuanto propiciador del riesgo, al marginarse la racional presencia de las consecuencias nocivas de la acción u omisión empeñadas, siempre previsibles, prevenibles y evitables; elementos de raigambre anímica no homogeneizable y, por lo mismo, susceptible de apreciarse en una gradación diferenciadora;

c) factor normativo o externo, representado por la infracción del deber objetivo de cuidado, definido el mismo no solo atendiendo a la respuesta exigible a un hombre consciente, de prudencia e inteligencia media, sino,

entrañaba la acción realizada (agresión en un ojo), así como la índole del riesgo creado, la previsibilidad objetiva del resultado producido y demás circunstancias del caso, susceptible de ser ponderada”.

⁴⁸² En este mismo sentido se pronuncia la Fiscalía en su Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPyksy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 7 de noviembre de 2016.

⁴⁸³ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2002\4433.

también, a un conjunto de reglas extraídas de la estimable cantera de la común y diaria experiencia, muchas de ellas cristalizadas y consolidadas a través de normas reglamentarias o de otra índole, aceptadas e impuestas en la vida social y en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro acentuadas por sobrevenencia de circunstancias excepcionales; hallándose en la violación de tales principios o normas socioculturales o legales, la raíz del elemento de antijuridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes, al erigirse aquéllos en reglas rectoras de un sector actuacional; el reproche de culpabilidad pasa por la constatación de que el autor, con su comportamiento peligroso, ha infringido el deber de cuidado requerido, en general, en el tráfico en aras de la evitación del resultado dañoso, mostrándose igualmente inobservante de aquellas previsiones que eran exigibles en atención a sus personales aptitudes; d) originación de un daño, temido evento mutatorio o alterador de situaciones preexistentes; e) adecuada relación de causalidad entre el proceder descuidado e inobservante, desatador del riesgo, y el «damnum» o mal sobrevenido, lo que supone la traducción del peligro potencial entrevisto o podido prever en una consecuencialidad real, en un efectivo resultado lesivo; constatación de la relación causal que conecta el efecto criminal con el comportamiento delictivo, juicio «a posteriori» que permite atribuir el efecto dañoso a la acción humana desplegada por el agente. Requisitos, todos ellos, a los que, más o menos exhaustivamente, se refiere la doctrina científica y legal.”

Segundo, que estemos ante una especial significación de la desaprobación jurídico administrativa, es decir, que en la legislación administrativa el comportamiento consistente en la vulneración de los deberes de cuidado impuestos por la legislación de seguridad vial merezca una especial

desvalorización. Estos deberes normativos de cuidado se extraen principalmente de la legislación de seguridad vial que determina de modo principal el riesgo permitido y el prohibido. En este sentido, la STS núm. 291/2001⁴⁸⁴, de 27 de febrero, alude a la positivización de los deberes de cuidado de la circulación viaria en la legislación de seguridad vial y a la necesidad de tener en cuenta las infracciones a sus preceptos. Así, la especial desaprobación jurídico-administrativa estará ligada a la consideración de la infracción como grave o muy grave de los arts. 76⁴⁸⁵ y 77⁴⁸⁶ de la Ley de Tráfico⁴⁸⁷, y a la sanción

⁴⁸⁴ Siendo su referencia en Aranzadi: RJ 2001\1343.

⁴⁸⁵ El art. 76 de la Ley de Tráfico establece:

“Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.*
- b) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.*
- c) Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.*
- d) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.*
- e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario.*
- f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.*
- g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.*
- h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.*
- i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.*
- j) No respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.*
- k) No respetar la luz roja de un semáforo.*
- l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.*
- ll) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.*
- m) Conducción negligente.*

-
- n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.
- ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente.
- o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.
- p) 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.
- q) 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.
- r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.
- s) Conducir un vehículo teniendo prohibido su uso.
- t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido.
- u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.
- v) Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.
- w) 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, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.
- x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido.
- y) No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.
- z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido”.

⁴⁸⁶ El art. 77 de la Ley de Tráfico establece:

“Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.
- b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios.
- c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas.
- d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.
- e) Conducción temeraria.
- f) Circular en sentido contrario al establecido.
- g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.
- h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.
- i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.
- j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando

imponible y, en particular, a la pérdida de puntos cuya acumulación hasta alcanzar el tope legal genera la pérdida de vigencia del permiso de conducir del art. 71.1 del citado texto legal⁴⁸⁸. Los arts. 76 y 77 de la Ley de Tráfico regulan

sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11.

k) Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente.

l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.

ll) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial.

m) Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección.

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado”.

⁴⁸⁷ Aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

⁴⁸⁸ El art. 71.1 de la Ley de Tráfico establece: “El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico declarará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales”.

una pluralidad de actuaciones de diversa naturaleza pero que fundamentalmente se refieren al incumplimiento del deber de atención para impedir distracciones al volante y a las infracciones que impiden una óptima y segura conducción.

Destacamos también la regulación del art. 21.1 de la Ley de Tráfico⁴⁸⁹ que hace referencia al exceso de velocidad, debiéndose tener en cuenta que en los documentos estadísticos avalados por la UE se le considera como factor principal de al menos el 25% de los accidentes y concurrente en otros muchos⁴⁹⁰. Además, en nuestro país el 32% de fallecidos se debe a salidas de la vía según los datos estadísticos de la DGT de 2014⁴⁹¹. Estas salidas de vía son debidas a supuestos de distracción, sueño, fatiga o utilización inapropiada del móvil al volante, entre otros supuestos. Estos comportamientos vulneran no solamente normas de orden socio-cultural o éticas, sino jurídicas, pues se hallan establecidas en diversos preceptos, entre ellos el art. 13.2 de la Ley de Tráfico⁴⁹². Estos deberes de cuidado son esenciales para la conducción y están siendo reconocidos paulatinamente por la sociedad en un progresivo cambio de hábitos impulsado por campañas institucionales y planteamientos educativos y

⁴⁸⁹ El art. 21.1 de la Ley de Tráfico establece: *“El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”*.

⁴⁹⁰ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa/!ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 7 de noviembre de 2016.

⁴⁹¹ Estadísticas accesibles en <http://www.dgt.es/es/>.

⁴⁹² El art. 13.2 de la Ley de Tráfico establece: *“El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos”*.

preventivos. En estado de distracción otros deberes reconocidos como de mayor gravedad pueden vulnerarse, por ello la doctrina jurisprudencial no resta gravedad a la imprudencia en los casos de culpa sin representación, propia de estos estados. En este sentido es preciso acreditar si el conductor es consciente de su estado al decidirse a conducir y durante la conducción al detectar su somnolencia, lo que exigiría, para evitar riesgos, no iniciar la conducción o suspenderla. Aún más exigentes deberes normativos de cuidado de esta índole pesan sobre los conductores profesionales y en particular sobre los que circulan con camiones de alto tonelaje o realizan transportes de viajeros o escolares.

Asimismo, la doctrina jurisprudencial tradicional viene considerando la pluralidad de infracciones como indicativa de la gravedad de la imprudencia.

Tercero, hay que considerar la gravedad del riesgo o riesgos creados. Estaremos ante este supuesto cuando la conducta desplegada afecta a bienes jurídicos de singular relieve y tutela en la norma penal, en concreto, la vida e integridad física, tanto de los ocupantes del vehículo conducido por el sujeto activo de la infracción como de terceros conductores y ocupantes, así como de otros usuarios de las vías públicas, peatones y ciclistas. Para valorar la elevada probabilidad de lesionar estos bienes jurídicos se debe tener en cuenta la densidad del tráfico y concurrencia de personas en el lugar⁴⁹³.

Por último, otro indicador a tener en cuenta para valorar si nos encontramos ante una imprudencia grave es si en el siniestro de que se trate han intervenido usuarios especialmente vulnerables en la carretera.

En este sentido, la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones

⁴⁹³ A ello se refiere la STS 54/2015, de 11 de febrero, cuya referencia en Aranzadi es: RJ 2015\782.

de 20 de julio de 2010⁴⁹⁴, que lleva por rúbrica: “ Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020” plantea entre sus objetivos la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera y dice “(...) El elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como (...) los ciclistas y los peatones es significativo y, en determinados Estados miembros, continúa aumentando (...) además, algunos usuarios presentan una fragilidad inherente (por ejemplo, las personas de edad avanzada, los niños y los discapacitados), independientemente de su papel en el tráfico (peatón, conductor o pasajero). Su vulnerabilidad es especialmente elevada en las zonas urbanas (...). Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie (...). El envejecimiento de la población hace que sea más urgente evaluar la vulnerabilidad de las personas de edad avanzada con relación al tráfico. Las personas con discapacidades también están expuestas a un riesgo importante (...)”.

En los niños, ancianos y discapacitados, su vulnerabilidad va unida intrínsecamente a su condición personal. En los primeros por su falta de desarrollo y madurez, en los segundos por el deterioro de la edad y los discapacitados por las deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales permanentes que dificulten o impidan su participación plena en la sociedad en igualdad con los demás⁴⁹⁵. Los tribunales desde hace un tiempo vienen entendiendo que la intervención de estos colectivos se debe apreciar a la hora

⁴⁹⁴ Accesible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52010DC0389>, siendo la fecha de último acceso el 27 de noviembre de 2016.

⁴⁹⁵ En el ámbito penal la discapacidad viene definida en el art. 25 del CP: “A los efectos de este Código se entiende por discapacidad aquella situación en que se encuentra una persona con deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras, puedan limitar o impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Asimismo a los efectos de este Código, se entenderá por persona con discapacidad necesitada de especial protección a aquella persona con discapacidad que, tenga o no judicialmente modificada su capacidad de obrar, requiera de asistencia o apoyo para el ejercicio de su capacidad jurídica y para la toma de decisiones respecto de su persona, de sus derechos o intereses a causa de sus deficiencias intelectuales o mentales de carácter permanente”.

de valorar el tipo de imprudencia⁴⁹⁶. La propia legislación de tráfico también hace referencia a estos colectivos a la hora de adoptar las precauciones necesarias para su seguridad⁴⁹⁷. La constatación de la vulneración de estas normas cuando tenga la suficiente relevancia podrá dar lugar a calificar la imprudencia como grave siempre, como se viene exponiendo, con flexibilidad y atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

En este punto debemos hacer mención a la posibilidad de comisión por omisión imprudente cuando se produce un resultado lesivo, por parte los

⁴⁹⁶ Así la doctrina reciente emanada de las Audiencias Provinciales comienza a extender su aplicación como, entre otras, en la SAP de Burgos (Sección 1ª) núm. 244/2013, de 16 de mayo, cuya referencia en Aranzadi es ARP 2013\1089, que considera grave la imprudencia consistente en atropello en paso de peatones: “(...) la acusada se percató de que quien estaba pasando era una persona de edad avanzada, y que, por tanto, debió prever una dificultad añadida para cruzar en el mismo tiempo y como lo haría una persona más joven. (...) por regla general en el principio de confianza ajustado a una normalidad del tráfico, según el cual todo participe de la circulación rodada que se comporte reglamentariamente tiene derecho a esperar, en expectativa legítima, un comportamiento igualmente ajustado a la norma en los demás participantes en el tráfico vial, no es menos cierto, que este principio, puede ceder en casos determinados y excepcionales, en que por tratarse de zonas urbanas, con tránsito de niños -como es el caso-, personas de edad avanzada, minusválidos (...), esté a su favor el llamado principio de defensa, es decir, que en presencia de aquellos se evidencia un peligro potencial tan notorio y cierto, que inmediatamente entra en vigor la normativa particular para el caso de riesgo anormal. (...) En el caso que ahora se juzga se trata precisamente de crear íntegramente una protección específica a favor de los viandantes (...)”.

⁴⁹⁷ El art. 13.1 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre señala: “El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad”. Por su parte, el art. 46 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre señala: “Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda verse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas. b) (...) al acercarse a (...) centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños. (...) e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar (...)”. Si todos los supuestos del art. 46 del Reglamento General de Circulación, tienen fundamento tuitivo, éste se presenta en su engarce con el art. 13 la Ley de tráfico, con singular evidencia y rango, dado el colectivo en beneficio del cual se establece, por lo que plasma en un específico deber de abstención al que antes aludimos conectado con el de advertencia o previsión de la situación de riesgo.

conductores del vehículo en el que viajan usuarios especialmente vulnerables como garante de la indemnidad de los mismos⁴⁹⁸.

Todo conductor de un vehículo a motor asume, en virtud de un mandato legal⁴⁹⁹, el deber de garantizar la seguridad de sus ocupantes, fundamentalmente cuando estos son menores de edad sin discernimiento, independientemente de si entre los menores y el conductor existen vínculos paterno-filiales⁵⁰⁰.

A este deber de seguridad se refieren algunas sentencias de Audiencias Provinciales, al tratar la determinación de la responsabilidad civil⁵⁰¹. Sin

⁴⁹⁸ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: "El conductor del vehículo como garante de la indemnidad de los usuarios más vulnerables. Títulos de imputación penal: la comisión por omisión imprudente" en DEL MORAL GARCÍA, A.(Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 268-278.

⁴⁹⁹ El párrafo primero del art. 47 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, señala: "El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine".

⁵⁰⁰ Así la sección 4ª de la Audiencia Provincial de Sevilla en su Sentencia núm. 4/2004, de 21 de mayo, cuya referencia en Aranzadi es ARP 2004\658, determina la responsabilidad del conductor en función de si los pasajeros son mayores de edad o menores con suficiente discernimiento o si se trata de menores de edad sin suficiente discernimiento: "lo único relevante para los efectos resarcitorios de la omisión del cinturón es, la negligencia del pasajero que, pese a disponer el automóvil de tal medio de protección, no lo utiliza, pues evidentemente no se colocan los cinturones de seguridad como un adorno o por capricho, sino para ser usados conforme a su finalidad, sin que para conocer cuál es ésta (y la obligatoriedad de su uso, añadimos) se requiera ser titular de un permiso de conducir. Sin duda, cabría hacer una excepción a esta tesis general en el caso de los pasajeros infantiles, respecto de los cuales el deber de control de su seguridad por parte del conductor alcanza seguramente la posición jurídica de garante de la misma; pero no es ésta la situación del caso aquí enjuiciado, en el que uno de los pasajeros fallecidos era mayor de edad y el otro había cumplido ya diecisiete años, edad más que suficiente para presumirle la capacidad de discernir las posibles consecuencias de sus actos y el conocimiento de las normas más elementales de seguridad vial, y por tanto para imputarle personalmente los efectos de su incumplimiento".

⁵⁰¹ En concreto la sección 5ª de la Audiencia Provincial de Murcia en su Sentencia núm. 173/2004, de 1 de septiembre, cuya referencia en Aranzadi es JUR 2004 \278582, señala: "no puede atribuirse a la menor lesionada conducta alguna que haya contribuido causalmente a la producción del siniestro, ya que el hecho de que viajase en el asiento delantero derecho y que no llevase puesto el cinturón de seguridad sólo puede ser imputado a su madre, esto es, la conductora del vehículo causante del siniestro, máxime cuando la menor sólo contaba con cuatro años de edad a la fecha del accidente, siendo la denunciada, madre de la menor y conductora del vehículo en el que ambas viajaban, la que debió garantizar la seguridad de su hija, adoptando todas las medidas exigibles en el transporte motorizado de menor de tan corta edad. En definitiva, no puede hablarse aquí ni de concurrencia de culpas ni de concurrencia de causas, pues el resultado lesivo sufrido por la menor se debió exclusivamente a la

embargo, la responsabilidad penal derivada de la omisión de medidas de seguridad a menores de edad ocupantes de vehículos se encuentra todavía huérfana de tratamiento jurisprudencial, dada la falta de iniciativa a la imputación de este tipo de comportamientos por parte del Ministerio Fiscal o de las acusaciones particulares.

Nos mostramos conformes con LANZAROTE MARTÍNEZ⁵⁰² en que la omisión por parte del conductor de asegurarse que los menores ocupantes del vehículo utilizan las medidas de seguridad específicamente contempladas en una norma positiva, cuando con ello se provoca un resultado típico (muerte o lesiones de los arts. 142 y 152 del CP), trasciende del ámbito administrativo sancionador e indemnizatorio y determina que al conductor “la producción de un resultado lesivo como consecuencia directa y causal de esa infracción del mencionado deber de cuidado le podrá ser imputable, de concurrir los demás requisitos exigibles, a título de imprudencia, con independencia de que el origen del hecho dañoso provenga de él mismo o de un tercero y sin perjuicio, en este último supuesto, claro está, de la apreciación de una concurrencia de culpas. De la misma manera que el conductor viene obligado a observar una conducción segura y si no lo hace, incurriendo en conductas negligentes, responde penal y civilmente de las consecuencias dañosas que de ello deriven conforme a la doctrina general de la imprudencia punible, si omite la precaución debida en asegurar la protección de quienes siendo menores viajan en el vehículo mediante los sistemas de sujeción adecuados también responderá de los resultados lesivos que de ello provenga y conforme a la misma doctrina siempre que concurren y se acrediten las condiciones precisas para tal

conducta de su madre, que ni prestó la debida atención a la conducción ni adoptó las medidas oportunas para garantizar, dentro del habitáculo, la seguridad de la menor, sin que conste que esta última haya realizado conducta alguna que haya contribuido causalmente a la producción del resultado. No procede, por ende, la disminución de los importes indemnizatorios que se realiza en la Sentencia apelada, debiendo ser reconocidos los importes correspondientes sin la reducción del 10% que la Juzgadora “a quo” realiza”.

⁵⁰² Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El conductor del vehículo (...)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal (...)*, op.cit., 2012, pp. 272-274.

imputación". Evidentemente, queda excluido el dolo en dicha imputación, que será a título de imprudencia, siempre que el resultado sea objetivamente imputable al conductor, para lo que habrá que analizar las circunstancias concurrentes en el caso concreto.

Diferente tratamiento jurisprudencial⁵⁰³, como decíamos, se otorga a este mismo caso pero referido a personas mayores de edad, o menores con suficiente discernimiento, que omiten la utilización de los mecanismos de protección existentes a su disposición en el vehículo en una voluntaria asunción del riesgo, donde el conductor no tiene dominio sobre el acto⁵⁰⁴. Estos supuestos de asunción de riesgo por la víctima, omitiendo voluntariamente la utilización de los sistemas de protección del vehículo, de acaecer un resultado lesivo y acreditada la relación de causalidad entre éste y la omisión, se resuelven por los tribunales en el ámbito de las consecuencias civiles sin relevancia alguna en el ámbito de la responsabilidad penal del autor del hecho dañoso mediante la tesis

⁵⁰³ La Sentencia de la sección 4ª de la Audiencia Provincial de Sevilla núm. 4/2004, de 21 de mayo, cuya referencia en Aranzadi es ARP 2004\658, señala en el caso de los ocupantes del vehículo mayores de edad: *"Resulta claro, en efecto, que la posible infracción administrativa en que hubiese podido incurrir el conductor del vehículo por no obligar a sus pasajeros a colocarse el cinturón es una cuestión distinta a la negligencia de éstos en la observancia de su deber personal e indelegable de salvaguardar su propia indemnidad, sin que la primera pueda incidir en las consecuencias jurídicas de la segunda, dada la abismal diferencia de magnitud entre ambas infracciones de un deber normativo de cuidado"*.

⁵⁰⁴ Sobre la evolución jurisprudencial de la incidencia de la conducta de la víctima en la producción del accidente, la sección 7ª de la Audiencia Provincial de Madrid en su Sentencia núm. 250/2008, de 25 septiembre, cuya referencia en Aranzadi es ARP 2009\131 dice: *"en materia de compensación de culpas o autopuesta en peligro de la víctima se ha observado en las últimas décadas una marcada evolución en la jurisprudencia del Tribunal Supremo. En un primer momento el criterio jurisprudencial era de total rechazo a la apertura del ámbito punitivo a las tesis civilistas de la compensación de culpas. Desde este punto de vista la contribución de la víctima a la producción del resultado lesivo sólo podía ser objeto de valoración en la fijación del "quantum" indemnizatorio. (...) Hacia mediados de los años ochenta se observa una importante evolución en la que el Tribunal Supremo comienza a utilizar la llamada concurrencia concausal de culpas para destacar la aportación de la víctima al suceso, planteándose básicamente la cuestión en el ámbito de la relación de causalidad. (...) La asunción por parte del Tribunal de criterios de imputación objetiva, ofrece el último estrado de evolución en esta materia, perfilándose la cuestión como participación de la víctima en el riesgo generador o incrementador del riesgo, cuyos efectos se hacen sentir dogmáticamente en sede de imputación objetiva, pudiendo significar, en su caso, la declaración de atipicidad del comportamiento del autor, o, al menos, una disminución de injusto, bien por la vía de llamada degradación de la imprudencia, bien a través de la aplicación de una atenuante analógica"*.

civilista de la compensación de culpas con efectos de moderación de las indemnizaciones en base al art. 114 del CP⁵⁰⁵.

Los peatones también son vulnerables frente a los vehículos de motor, dada su indefensión física ante ellos. En este sentido la estadística de la DGT de 2014 señala que el 19% de fallecidos son peatones, siendo su atropello la principal causa de la mortalidad en vías públicas después de las salidas de la vía a que antes se hizo mención⁵⁰⁶.

Sin embargo, a diferencia de los niños, ancianos y discapacitados, los peatones tienen plena capacidad de cumplimiento de las normas de tráfico y su sujeción a ellas será condición de la especial protección otorgada. La tutela plena al peatón está supeditada al cumplimiento de sus obligaciones descritas fundamentalmente en los arts. 25⁵⁰⁷ y 49⁵⁰⁸ de la Ley de tráfico y en los arts. 121

⁵⁰⁵ El art. 114 del CP establece: “Si la víctima hubiere contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido, los Jueces o Tribunales podrán moderar el importe de su reparación o indemnización”.

⁵⁰⁶ Estadísticas accesibles en <http://www.dgt.es/es/>.

⁵⁰⁷ El art. 25 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece:

“1. El conductor de un vehículo tiene preferencia de paso respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

- a) En los pasos para peatones.*
- b) Cuando vaya a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.*
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.*
- d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.*
- e) Cuando se trate de tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.*

2. En las zonas peatonales, cuando el vehículo las cruce por los pasos habilitados al efecto, el conductor tiene la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

3. El conductor del vehículo tiene preferencia de paso, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

- a) En las cañadas señalizadas.*
- b) Cuando vaya a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para éstos.*
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada.*

4. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

a 125 del Reglamento General de Circulación⁵⁰⁹. Por su parte, la doctrina jurisprudencial viene considerando los atropellos en pasos de peatones como

a) Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.”

⁵⁰⁸ El art. 49 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece:

“1. El peatón debe transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, en los términos que reglamentariamente se determine.

2. Fuera de poblado, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones, siempre que sea posible, la circulación de los mismos se hará por su izquierda.

3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías.”

⁵⁰⁹ El capítulo IV del Título III del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre engloba los arts. 121 a 125 dedicados a los peatones.

El art. 121 del Reglamento General de Circulación establece:

“1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo.

2. Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:

a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.

c) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.

3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

El art. 122 del Reglamento General de Circulación establece respecto de la circulación por la calzada o el arcén que:

“1. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de la Ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de éstos se hará por la izquierda.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.

3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre, las demás, en cuanto les sean aplicables.

5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.

6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste, sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.

7. Al apercibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal”.

El art. 123 del Reglamento General de Circulación establece en relación a la circulación nocturna: *“Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto”.*

El art. 124 del Reglamento General de Circulación establece en relación a los pasos para peatones y cruce de calzadas:

“1. En zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.

b) Si no existiera semáforo para peatones pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.

c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

imprudencia grave⁵¹⁰ y suelen fundarse en actitudes o estados de desatención constitutivos de culpa sin representación merecedores de especial reproche cuando se producen ante un paso señalizado.

En base a lo expuesto anteriormente podemos concluir que la vulneración clara y acreditada por el conductor de los deberes normativos de cuidado plasmados en estos preceptos puede dar lugar a la consideración de la imprudencia grave de los arts. 142 y 152 del CP, muy particularmente si el peatón ha cumplido los preceptos viales y sin descartarla en los demás casos, en función de la entidad de la infracción⁵¹¹. De todos modos, habrá que estar a la valoración de las circunstancias concurrentes del caso concreto, para graduar y calificar la imprudencia.

-
2. *Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.*
 3. *Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.*
 4. *Los peatones no podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, por lo que deberán rodearlas.*

El art. 125 del Reglamento General de Circulación establece en relación a las autopistas y autovías que:

“1. Queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías, salvo en los casos y condiciones que se determinan en los apartados siguientes.

Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje.

2. *Si por accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuese necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviese dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que ninguno de los ocupantes del vehículo pueda transitar por la calzada.*

3. *Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario”.*

⁵¹⁰ Entre otras véase la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 1.658/1999 de 24 noviembre, cuya referencia en Aranzadi es: RJ 1999\8887.

⁵¹¹ Así por ejemplo en la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 270/2005, de 22 de febrero, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2005\3613, se condena por imprudencia grave al conductor que atropella a un peatón que cruza 5 metros antes del paso de peatones.

En el caso de los ciclistas su vulnerabilidad deriva de la superioridad mecánica y de fuerza de los vehículos de motor respecto de la bicicleta. En la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de 20 de julio de 2010⁵¹², que lleva por rúbrica: “Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020” que ya mencionábamos anteriormente se señala que pese a que “los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta (...) para muchos posibles ciclistas, los riesgos (...) relacionados con la seguridad vial siguen constituyendo un obstáculo decisivo (...)”.

En base al reiterado principio de protección de colectivos vulnerables realizaremos un breve examen de las normas que principalmente les protegen frente a la circulación de los vehículos de motor.

El mismo art. 25 de la Ley de Tráfico⁵¹³ concede preferencia al ciclista en determinados supuestos. También encontramos deberes normativos de cuidado respecto de los ciclistas en el art. 35.4 de ese mismo texto legal⁵¹⁴. Este precepto impone cautelas muy relevantes respecto del ciclista en caso de que un vehículo

⁵¹² Accesible en <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52010DC0389>, siendo la fecha de último acceso el 27 de noviembre de 2016.

⁵¹³ El art. 25.4 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece:

“El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

- a) Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.*
- b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.*
- c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.*

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente”.

⁵¹⁴ El art. 35.4 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece: *“El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén”.*

a motor pretenda adelantarlo, pudiéndose realizar la maniobra sólo cuando no haya riesgos para el ciclista que se pretende adelantar, ni peligro para los ciclistas que circulen en dirección contraria tanto por la calzada como por el arcén. En este caso, se da una singular desvaloración jurídico administrativa cuando el titular de un permiso o licencia de conducción es sancionado en firme en vía administrativa por “adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas” perdiendo 4 puntos del denominado carné por puntos conforme al apartado 12 del Anexo II de la Ley de Tráfico⁵¹⁵.

En este punto, debemos poner de relieve los no infrecuentes atropellos a ciclistas en vías interurbanas, a consecuencia de conductas infractoras como las descritas, en particular los producidos en tramos rectos con plena visibilidad. La doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda del Tribunal Supremo ya desde antiguo los viene considerando imprudencia grave, también en casos de desatención⁵¹⁶.

En este sentido, como decíamos respecto a los peatones, podemos concluir que la vulneración clara y acreditada por el conductor de los deberes normativos de cuidado plasmados en los anteriores preceptos, puede dar lugar a la consideración de la imprudencia grave de los arts. 142 y 152 del CP, particularmente si el ciclista ha cumplido las prescripciones a ellos dirigidas, sin descartarla en los demás casos, en función de la entidad de la infracción.

Las principales obligaciones que el legislador impone a los ciclistas se encuentran recogidas en los arts. 17.1⁵¹⁷, 20.1⁵¹⁸, 43.4⁵¹⁹ y 47⁵²⁰ de la Ley de

⁵¹⁵Aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

⁵¹⁶ Véase la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo núm. 722/1982, de 9 de junio, cuya referencia en Aranzadi es: RJ\1982\3513.

⁵¹⁷ El art. 17.1 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece en relación al uso del arcén que:

“1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, debe circular por el

Tráfico. Por supuesto, también los ciclistas están obligados a observar los deberes de cautela básicos de los arts. 10 y ss. de la Ley de Tráfico, entre ellos destacamos la prohibición de conducir con las tasas administrativas de alcohol y presencia de drogas (art. 14), así como las demás normas de circulación del Título II de la citada norma en lo que les sea de aplicación. En este sentido, los ciclistas, pese a lo que en la práctica muy a menudo se ve en nuestras ciudades,

arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada.

Debe también circular por el arcén de su derecha o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda de la que reglamentariamente se determine, que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, el conductor de bicicleta podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los términos que reglamentariamente se determine atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico”.

⁵¹⁸ El art. 20.1 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece: “Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente”.

⁵¹⁹ El art. 43.4 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece para las bicicletas, además de la obligación general de llevar encendido el alumbrado entre el ocaso y la salida del sol, que éstas “estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

⁵²⁰ El art. 47 de la Ley de tráfico aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece:

“El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

no pueden circular por las zonas peatonales, acera, andén o paseo, conforme al art. 17 de la Ley de Tráfico.

Evidentemente, las conductas infractoras de las normas viales de los ciclistas no son subsumibles en los delitos contra la Seguridad Vial del capítulo IV, del Título XVII del Libro II del CP, pero también pueden constituir un delito de homicidio o lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 del CP, cuando se cumplan los requisitos sobre impudencia anteriormente analizados. Previsiblemente el enjuiciamiento de este tipo de situaciones se hará más frecuente conforme aumente el uso de bicicletas en nuestras calles y carreteras.

Para terminar nuestra exposición sobre colectivos vulnerables en materia de seguridad vial debemos dejar de manifiesto que el Ministerio Fiscal promoverá una investigación en profundidad de los hechos cuando las víctimas pertenezcan este tipo de colectivos⁵²¹. En general, el Ministerio Fiscal debe promover una rigurosa indagación en diligencias previas siempre que en un accidente de tráfico se den indicios de gravedad en la imprudencia, para que tras la referida investigación pueda confirmarse si no hayamos o no ante una imprudencia merecedora de reproche penal.

En resumen, podemos señalar que la simple acreditación formal de las infracciones de las normas y deberes a los que nos hemos referidos no tiene por qué conducir automáticamente a la valoración como grave de la imprudencia, debiendo efectuarse un examen casuístico de la entidad del deber de cuidado infringido, que puede dar lugar a la apreciación de la conducta imprudente como grave, menos grave o, dependiendo del supuesto, como leve.

⁵²¹ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa/!ut/p/a/0/04_Sj9CPyksy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 7 de noviembre de 2016.

2.3.2.2.- PROPUESTA

Tras el análisis realizado, en aras de aportar una mayor seguridad jurídica, estamos en condiciones de aportar una propuesta sobre qué criterios deben seguir los distintos operadores jurídicos y en especial los Jueces y Tribunales, a la hora de definir los nuevos conceptos de imprudencia grave, imprudencia menos grave e imprudencia leve.

No desconocemos la dificultad⁵²² de esta tarea, pero entendemos que, en tanto la jurisprudencia del Tribunal Supremo no deje claros los contornos de esta imprudencia tripartita, para lo que deberemos esperar algún tiempo, es necesario dotar de ciertas herramientas a los operadores jurídicos que les ayuden en la tarea de distinguir ante un accidente de tráfico con fallecidos o lesionados, en el que intervenga la imprudencia, la tipología de la misma, lo que sin duda tiene la mayor trascendencia a la hora de calificar los hechos como delictivos (y de qué tipo) o no. Todo ello sin perjuicio de que el Juez o Tribunal debe hacer un examen en cada caso concreto de las circunstancias acontecidas en el mismo, labor que no puede ser sustituida en ningún caso.

Partimos de que en los tres supuestos de imprudencia que estamos abordando siempre encontramos un elemento común: la existencia de una acción u omisión voluntaria y nunca dolosa. Además, en los tres supuestos se genera un daño causado por esa acción u omisión y también concurre un factor subjetivo, la falta de previsión debida, al ignorar las consecuencias previsibles, prevenibles y evitables de esta conducta dañosa, junto a un factor normativo, la infracción de una norma objetiva de cuidado (normas observadas en la vida social en evitación de perjuicios a terceros, o en normas específicas reguladoras de determinadas actividades generadoras de riesgos).

⁵²² Sobre la misma reflexiona LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El nuevo delito (...)”, op.cit., 2015, p. 5.

Por tanto, las tres imprudencias son iguales en cuanto a su naturaleza y será la diversidad de grado⁵²³ la que nos ayudará a distinguir en primer lugar, entre la imprudencia grave y la menos grave, que son las sancionables a nivel penal y por tanto, las que más nos interesan en nuestro estudio y en segundo lugar, nos ayudará a distinguir entre la imprudencia menos grave y leve. Para ello, debemos graduar la infracción del deber objetivo de cuidado del conductor del vehículo, para evitar siniestros y perjuicios a terceros en una actividad como la circulación de vehículos a motor, susceptible de generar riesgos y sometida a las reglas de tráfico protectoras de la seguridad vial.

La primera premisa a tener en cuenta para determinar el tipo de imprudencia, es que cuanto más evitable es un resultado, mayor es la imprudencia del que lo causa. En consecuencia, si el resultado era fácilmente evitable por el autor, será indicativo de que la imprudencia cometida era grave, si este resultado era evitable por el ciudadano medio (en semejanza con el término valorativo del *bonus paterfamilias*⁵²⁴ del Derecho romano), estaremos ante una imprudencia menos grave y si el resultado solo podía ser evitado por el más diligente o precavido de los ciudadanos o conductores, estaremos ante una imprudencia leve.

En segundo lugar, los Jueces y Tribunales deben partir de la noción, ya delimitada por la doctrina y refrendada por la jurisprudencia anterior a la reforma de la LO 1/2015, del concepto de imprudencia grave, que en nuestra opinión se mantiene inalterable⁵²⁵. Como ya vimos el Tribunal Supremo⁵²⁶

⁵²³ Al respecto véase RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: “La despenalización de las faltas (...)”, op. cit., 2015, p. 6.

⁵²⁴ Sobre la significación de este término en relación con el concepto de diligencia, véase LANDECHO VELASCO, C.M/MOLINA BLÁZQUEZ, C.: Derecho Penal (...), op. cit., 2015, p. 247.

⁵²⁵ También mantienen esta postura RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: “La despenalización de las faltas (...)”, op. cit., 2015, p. 5 y la FGE en su Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial.

⁵²⁶ Véase también, entre otras, la STS 1.658/1999, de 24 noviembre, cuya referencia en Aranzadi es RJ 1999\8887 y en tiempos más recientes la STS 270/2005, de 22 de febrero, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2005\3613.

define la anterior imprudencia grave como *“la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible”*. También como *“el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado”* o *“aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles”*. En concreto la imprudencia grave en el tráfico rodado se define como *“la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”* o la *“vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción”*. Además, la doctrina jurisprudencial ha venido considerando la pluralidad de infracciones como indicativa de la gravedad de la imprudencia. Reiteramos que estos planteamientos mantienen su vigencia respecto de la imprudencia grave actual, ya que la misma no ha modificado su ámbito de aplicación⁵²⁷.

Asimismo, y en relación con lo señalado en el párrafo anterior, podemos identificar la imprudencia grave con la vulneración de elementales normas de cautela o deberes de cuidado que son exigibles a cualquier persona, incluso al más descuidado de los sujetos.

Otro indicador que debe tener en cuenta el Juez o Tribunal para determinar si estamos ante una imprudencia grave, es si en el accidente el sujeto pasivo pertenece a un colectivo especialmente vulnerable en la carretera, como son los niños, ancianos, discapacitados, peatones y ciclistas (salvo que estemos ante situaciones impredecibles) junto con la constatación de una vulneración de relevancia de una norma de seguridad relativa a estos colectivos

⁵²⁷ De lo contrario estaríamos ante una nueva categoría conceptual de imprudencia más grave pero sin embargo, los arts. 142 y 152 no hablan de imprudencia más grave sino de la menos grave. Además, una nueva imprudencia más exigente carece de base en la fórmula normativa de los nuevos arts. 142.1 y 152.1 que reiteran literalmente sin modificaciones el texto legal anterior, tanto en el tipo como en la pena, salvo la alternatividad punitiva del art. 152.1.1º del CP, ya que si así fuera esta interpretación sería contraria al principio de legalidad penal ya que no puede pretenderse un comportamiento merecedor de mayor reproche con la misma sanción punitiva. Además, el propio Preámbulo de la LO 1/2015 expresamente distingue una de otra.

y siempre que en el caso de peatones y ciclistas, estos hayan cumplido a su vez, las prescripciones legales a ellos dirigidas.

En tercer lugar, desde ese concepto de la imprudencia grave, y en negativo, habrá de delimitarse la noción de imprudencia menos grave, que será una imprudencia que no puede ser calificada como grave. En efecto, los operadores jurídicos también pueden definir la imprudencia menos grave por exclusión⁵²⁸, dándose en todas aquellas conductas que no pueden estimarse ni graves ni leves, aunque consideramos que la imprudencia menos grave se halla más cercana a la grave que a la leve, ya que participa del término “grave” y además se considera de entidad suficiente para ser merecedora de reproche penal.

Asimismo, la imprudencia menos grave se identificaría con la omisión de la diligencia media, es decir, cuando estemos antes la infracción de normas de cuidado respetadas por el ciudadano medio, lo que en el ámbito viario y con los estándares de exigencia actuales en una sociedad cada vez más concienciada de los riesgos de la carretera, se traduciría en la diligencia de un conductor cuidadoso. En consecuencia, la imprudencia ha de merecer la calificación de menos grave cuando la vulneración del deber normativo de cuidado, aun siendo relevante, no alcanza la suficiente gravedad o cuando constatada ésta, las circunstancias concurrentes obliguen a su degradación.

En cuarto lugar, es evidente que la imprudencia menos grave es algo más, desde una perspectiva cuantitativa que la imprudencia leve⁵²⁹. Si el legislador hubiera querido equiparar ambos conceptos, no hubiera sido necesario cambiar su terminología. El segundo argumento que nos lleva a esta conclusión, se desprende de la agravación de la respuesta punitiva que para la imprudencia menos grave prevé la nueva regulación en comparación con la

⁵²⁸ Véase LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El nuevo delito (...)”, op.cit., 2015, p. 1.

⁵²⁹ De la misma opinión es LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El nuevo delito (...)”, op.cit., 2015, p. 10.

respuesta punitiva que venía dándose a la imprudencia leve, lo que se justifica precisamente en esta mayor intensidad del descuido que entiendo implica la nueva imprudencia menos grave. Así, con anterioridad a la LO 1/2015 las faltas por imprudencia leve del art. 621 del CP estaban castigadas respectivamente con penas de uno a dos meses de multa o de 10 a 30 días de multa (junto con la privación de derechos de tres meses a un año), mientras que tras la reforma, el nuevo art. 142.2 castiga la muerte causada por imprudencia menos grave con penas de 3 a 18 meses de multa y privación de derechos de 3 a 18 meses, previendo igualmente el art. 152.2 penas más elevadas, de 3 a 12 meses, que las anteriores para las lesiones causadas por imprudencia menos grave, si bien limitadas a las tipificadas en los arts. 149 y 150 del CP (también junto con la privación de derechos de tres meses a un año).

En quinto lugar, en nuestra opinión, un criterio válido y objetivo sería identificar la imprudencia menos grave con la leve siempre que lleve aparejado un plus de gravedad, por ir acompañada de una infracción de las normas de circulación. Este criterio, enlaza con la concepción de la imprudencia en la regulación anterior al Código Penal de 1995, es decir, en la regulación de la Ley orgánica de actualización del Código Penal de 1989, que, como analizamos en su momento, venía clasificando la imprudencia como imprudencia temeraria e imprudencia simple que a su vez se subdividía según se diera o no una infracción de reglamentos.

En cualquier caso, para definir la imprudencia menos grave será la clave el análisis de la imputación objetiva de las infracciones de los deberes normativos de cuidado y la prueba con que se cuente en cada caso.

Respecto al concepto de la nueva imprudencia leve, señalar que esta vendría referida a la omisión de deberes de escasa relevancia, aquellos que solo son respetados por los sujetos más diligentes. Se trata de la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance. Estaríamos hablando de una distracción

momentánea, que no ha podido ser prevista con anterioridad. La imprudencia leve será merecedora de archivo, ya que con la nueva regulación ha quedado despenalizada, sin perjuicio de que dé lugar a una sanción administrativa y al resarcimiento por la vía civil de los daños ocasionados a consecuencia de la misma.

El legislador en el nuevo art. 963.1.1^a a de la LECrim.⁵³⁰, nos da otros criterios para calificar la imprudencia, como son el análisis de la naturaleza de los hechos, sus circunstancias y las personales del autor. Si bajo este prisma se llega a la conclusión de que los hechos son de escasa gravedad, estaremos ante la nueva imprudencia leve.

En cuanto a la imputación objetiva, si una vez verificada la causalidad, el incumplimiento de la normativa ha supuesto un incremento del riesgo permitido y ese riesgo tiene como consecuencia el resultado lesivo producido podrá ser imputado el conductor como autor de un delito. Dándose esos tres presupuestos, pueden servir como criterios orientadores para graduar el título de imputación -imprudencia grave, menos grave o leve- la entidad del incumplimiento, la afectación de elementos del vehículo y la relevancia causal en la producción del resultado, así como su grado de previsibilidad.

Si el accidente de tráfico se produce por una distracción del conductor habrá que analizar la entidad de la misma para graduar la gravedad de la imprudencia, siendo criterio general que las desatenciones absolutas conducirán a la imprudencia grave, las meras desatenciones momentáneas, aisladamente consideradas y según concurran o no otras infracciones, podrán dar lugar a la apreciación de la imprudencia menos grave o leve. Siempre teniendo en cuenta si el sujeto activo es conductor profesional o no, ya que

⁵³⁰ El art. 963.1.1^a a) de la LECrim. establece que el Juez acordará el sobreseimiento del procedimiento y el archivo de las diligencias cuando lo solicite el Ministerio Fiscal cuando *“el delito leve denunciado resulte de muy escasa gravedad a la vista de la naturaleza del hecho, sus circunstancias, y las personales del autor”*.

sobre estos pesa un mayor deber de atención a la conducción y si el sujeto pasivo pertenece o no a los colectivos vulnerables que mencionábamos.

Si la infracción de la norma de cuidado por el conductor es de menor entidad o concurren otras circunstancias de tal entidad que contribuyen de modo decisivo a la producción del resultado lesivo, podría apreciarse una degradación de la imprudencia. De todos modos, en los casos de imprudencia de la víctima recordamos que no se puede aplicar el concepto civil de la compensación de culpas, con la que se produce una automática degradación de la gravedad del comportamiento del sujeto activo de la conducción⁵³¹. Al contrario, se aplicará la concurrencia de imprudencias que obliga a examinar separadamente la conducta de uno y otro sujeto para determinar si el accidente es la realización total o parcial del riesgo generado por el conductor o por la víctima para sí misma⁵³², lo que se conoce como la figura de autopuesta en peligro.

Pese al esfuerzo interpretativo desplegado, no podemos desconocer que como advierten algunos autores⁵³³, es muy posible que en la práctica judicial del día a día, finalmente se termine imponiendo la equiparación de la imprudencia menos grave a la leve para facilitar a las víctimas la obtención del resarcimiento de sus perjuicios y para evitar la impunidad de ciertas conductas que hayan

⁵³¹ Si bien sí se puede aplicar el art. 114 del CP que señala respecto de la responsabilidad civil: *“Si la víctima hubiere contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido, los Jueces o Tribunales podrán moderar el importe de su reparación o indemnización”*.

⁵³² Sobre este tema OBREGÓN GARCÍA A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General* (...), op.cit., 2015, pp. 276-277, señalan: *“La contribución de la víctima a la causación del resultado no afecta por sí misma a la calificación de la imprudencia del sujeto activo, pues la gravedad de ésta depende (...) del grado de incumplimiento de las medidas que caracterizan la diligencia en relación con la concreta conducta peligrosa desarrollada. (...) su eventual incidencia tendrá lugar mediante la negación de la imputación objetiva a la acción del sujeto activo cuando ésta no resulte suficientemente peligrosa y sea la intervención de la propia víctima la que genere el peligro que se concreta efectivamente en el resultado, o bien, en los demás casos, mediante la modulación de la sanción penal en el momento de medición de la pena concreta impuesta al reo (no, por tanto, en el contexto de la determinación de la gravedad de la imprudencia)”*.

⁵³³ Entre ellos, LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: *“El nuevo delito (...)”*, op.cit., 2015, p. 13.

causado graves resultados. Si termina imponiéndose esta interpretación, el objetivo de la reforma de la LO 1/2015, en este ámbito, será un completo fracaso. Ni se logrará la descongestión de los Juzgados de Instrucción ni se acabará con la práctica habitual de la instrumentalización del proceso penal con fines exclusivamente resarcitorios, como pretendía el legislador con esta reforma, que parece haber creado más problemática que la que pretendía solucionar en el campo de los accidentes de tráfico imprudentes con daños personales.

2.4.- DERECHO TRANSITORIO DE LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO, CON ESPECIAL REFERENCIA AL AUTO DE CUANTÍA MÁXIMA

Con el fin de evitar los problemas de transitoriedad derivados de la aplicación inmediata de los nuevos delitos leves, se han incluido normas para adaptar la vigente Ley de Enjuiciamiento Criminal, de conformidad a la disposición adicional segunda de la LO 1/2015, de 30 de marzo, que establece: *“La instrucción y el enjuiciamiento de los delitos leves cometidos tras la entrada en vigor de la presente Ley se sustanciarán conforme al procedimiento previsto en el Libro VI de la vigente Ley de Enjuiciamiento Criminal, cuyos preceptos se adaptarán a la presente reforma en todo aquello que sea necesario. Las menciones contenidas en las leyes procesales a las faltas se entenderán referidas a los delitos leves”*. De esta forma, los delitos leves que sustituyen a las faltas penales de más frecuente comisión, seguirán sustanciándose conforme al procedimiento previsto para el juicio de faltas en el libro VI de la vigente Ley de Enjuiciamiento Criminal, manteniendo los Juzgados de Instrucción (y los Juzgados de Violencia de Género) la competencia para el conocimiento y fallo de estos delitos⁵³⁴.

⁵³⁴ Sin perjuicio de que los Juzgados Penales también juzguen delitos leves cuando tenga lugar su enjuiciamiento conjunto con otros delitos, cuyo enjuiciamiento corresponda a estos órganos jurisdiccionales.

Además la disposición final segunda establece la modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal en los términos siguientes:

Se modifican el número 1 y la letra d del número 5 del art. 14 de la LECrim. Se modifica también el art. 105, el apartado 3 del art. 367 ter, los apartados 2 y 3 del art. 367 quater, el apartado 3 del art. 367 quinquies, el art. 367 sexies y el art. 367 septies de la LECrim. Asimismo, se modifica la rúbrica del Libro VI de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que lleva por rúbrica “Del Procedimiento para el juicio sobre delitos leves”. También se modifica el apartado 1 del art. 962, el art. 963, el art. 964, el apartado 1 del art. 965, el apartado 1 del art. 967, el apartado 2 del art. 969, el apartado 2 del art. 973 y el apartado 3 del art. 976 de la LECrim.

Además se introduce un nuevo párrafo cuarto en el art. 990 de la LECrim, permaneciendo igual el resto del artículo.

Por su parte, la disposición transitoria primera de la LO 1/2015 establece que:

“1. Los delitos y faltas cometidos hasta el día de la entrada en vigor de esta Ley se juzgarán conforme a la legislación penal vigente en el momento de su comisión. No obstante lo anterior, se aplicará esta Ley, una vez que entre en vigor, si las disposiciones de la misma son más favorables para el reo, aunque los hechos hubieran sido cometidos con anterioridad a su entrada en vigor.

2. Para la determinación de cuál sea la ley más favorable se tendrá en cuenta la pena que correspondería al hecho enjuiciado con la aplicación de las normas completas del Código en su redacción anterior y con las del Código resultante de la reforma operada por la presente Ley y, en su caso, la posibilidad de imponer medidas de seguridad. 3. En todo caso, será oído el reo.”

También se regula la situación transitoria de los juicios de faltas iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de la LO 1/2015, de 30 de marzo, en la disposición transitoria cuarta, que establece:

“1. La tramitación de los procesos por falta iniciados antes de la entrada en vigor de esta Ley, por hechos que resultan tipificados como delitos leves, continuará sustanciándose conforme al procedimiento previsto para el juicio de faltas en el Libro VI de la vigente Ley de Enjuiciamiento Criminal.

2. La tramitación de los procesos por falta iniciados antes de la entrada en vigor de esta Ley por hechos que resultan por ella despenalizados o sometidos al régimen de denuncia previa, y que lleven aparejada una posible responsabilidad civil, continuarán hasta su normal terminación, salvo que el legitimado para ello manifestare expresamente no querer ejercitar las acciones civiles que le asistan, en cuyo caso se procederá al archivo de lo actuado, con el visto del Ministerio Fiscal.

Si continuare la tramitación, el juez limitará el contenido del fallo al pronunciamiento sobre responsabilidades civiles y costas, ordenando la ejecución conforme a lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.”

El régimen transitorio para los juicios de faltas establecido por la disposición transitoria cuarta de la LO 1/2015, de 30 de marzo, merece una reflexión por nuestra parte, ya que afecta al enjuiciamiento de las conductas subsumibles en el art. 621 del CP. Consideramos que la solución establecida por el legislador respecto de los juicios de faltas cuya tramitación se inició antes de la entrada en vigor de esta reforma, por hechos que resultan por ella despenalizados, y que lleven aparejada una posible responsabilidad civil, como es el caso del homicidio por imprudencia leve del art. 621.2 del CP o el caso de lesiones incluidas en el art. 147.1 del CP producidas por imprudencia leve del

art. 621.3 del mismo texto legal, cuando se cometan con vehículos a motor o ciclomotores, es una pésima solución. Esta disposición transitoria cuarta obliga al Juez de instrucción a enjuiciar una conducta actualmente despenalizada, y si encuentra culpable al acusado debe únicamente actuar como un Juez civil, sin imponer pena al mismo, pero sí pronunciándose sobre la responsabilidad civil.

Esta situación genera múltiples incertidumbres, por ejemplo, ¿debe el Juez de instrucción enjuiciar la conducta despenalizada con criterios civiles ya que va a decidir únicamente sobre la responsabilidad civil y la conducta ya no es delictiva? o ¿debe aplicar criterios penales aunque no imponga pena? Recordamos que en los casos en que existe culpa por parte de la persona perjudicada por el accidente, si aplicamos criterios civiles hay que decantarse por la compensación de culpas pero si aplicamos criterios penales la concurrencia de imprudencias no implica una automática degradación de la gravedad del comportamiento del sujeto activo de la conducción. Esta distinción es relevante, ya que en caso de no considerar culpable de la falta despenalizada al acusado, el Juez de instrucción no debe pronunciarse sobre la responsabilidad civil, debiéndose estar a la práctica anterior a la reforma, en la que tras una sentencia absolutoria el perjudicado podía solicitar al Juez de instrucción el dictado del Auto de cuantía máxima (al que nos referimos con mayor detenimiento más adelante) para acudir a la jurisdicción civil y poder instar el resarcimiento de los perjuicios por el sufridos. Está claro que el régimen transitorio de la reforma no resuelve esta duda, aunque, en mi opinión, el Juez de instrucción debe continuar aplicando criterios penales para decidir si es culpable el acusado de una de las antiguas faltas anteriormente tipificadas aunque finalmente no imponga ninguna pena y se pronuncie únicamente sobre la responsabilidad civil⁵³⁵. Y en el caso de que dicte una sentencia absolutoria,

⁵³⁵ Este criterio también es compartido por LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El nuevo delito (...)”, *op.cit.*, 2015, p. 14.

porque esta culpabilidad no quede acreditada, se le puede solicitar al Juez de la jurisdicción penal el dictado del auto de cuantía máxima.

También plantea dudas en la doctrina jurisprudencial la nueva categoría de imprudencia introducida por la LO 1/2015, de 30 de marzo y sus consecuencias en el derecho transitorio, encontrando dispersión de criterios en torno a este asunto entre los órganos jurisdiccionales, que todavía no han sido unificados.

Así, por ejemplo la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife en su sentencia núm. 421/2015⁵³⁶, de 1 de octubre, en un caso de siniestro vial por invasión del sentido contrario de circulación producida por *“un cansancio casi extremo”*, descarta la calificación como grave de la imprudencia cometida, revisando la condena anterior por el delito de homicidio por imprudencia grave del art. 142.1 del CP y condenando por imprudencia menos grave, en hechos ocurridos en 2008, sin mayores argumentaciones.

En la misma línea, encontramos la Sentencia núm. 491/2015⁵³⁷, de 29 de octubre, de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Almería que aporta la idea novedosa de que la imprudencia de menor gravedad extrae casos de la imprudencia grave previa, por lo que aplica retroactivamente la nueva categoría. Esta sentencia entiende que la nueva modulación del nivel de imprudencia delictiva contempla un matiz diferenciador de grados de gravedad, concluyendo que, si bien la conducta enjuiciada era claramente imprudente, no cabía exasperar la apreciación de la gravedad, reputándola menor, dentro de la gravedad y dictando sentencia absolutoria al ser atípica la conducta, pues el resultado lesivo era el previsto en el art. 147 CP.

⁵³⁶ Cuya referencia en Aranzadi es JUR 2016\44547.

⁵³⁷ Cuya referencia en Aranzadi es JUR 2016\48799.

Por su parte, la Sección 8ª de la Audiencia Provincial de Asturias en su Sentencia núm. 248/2015⁵³⁸, de 10 de diciembre, confirma la absolución declarada en la instancia en un supuesto caso de imprudencia viaria y niega la aplicación retroactiva de la nueva categoría de imprudencia menos grave a hechos anteriores al 1 de julio de 2015, pues no cabe *“hablar de los delitos de muerte y lesiones por imprudencia menos grave ahora tipificados en los arts. 142.2 y 152.2 del CP tras la LO 1/2015 porque no existían cuando ocurrieron los hechos enjuiciados, salvo que se entendieran incluidos en las faltas antes dichas, no aplicables como hemos explicado”*.

Una postura similar la encontramos en la Sentencia núm. 346/2015⁵³⁹, de 26 de noviembre, de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Álava, que en un caso de imprudencia con ocasión de la circulación de vehículo a motor también rechaza la aplicación retroactiva de la imprudencia menos grave, descartada la gravedad. Esta sentencia argumenta que la imprudencia se podría haber calificado como leve y ser constitutiva de falta, *“pero esta infracción ha sido despenalizada (...) y no podemos acudir a la imprudencia menos grave (...) ya que estaríamos aplicando al acusado la norma penal menos favorable, con vulneración del art. 2 CP”*.

En tanto la jurisprudencia del Tribunal Supremo no unifique los criterios en esta materia y disipe las dudas que puedan surgir respecto a la nueva categoría de imprudencia introducida por la LO 1/2015, de 30 de marzo y sus consecuencias en el derecho transitorio, una buena solución puede ser acudir a los criterios establecidos por la Fiscalía General del Estado⁵⁴⁰ que opta por

⁵³⁸ Cuya referencia en Aranzadi es JUR 2016\639.

⁵³⁹ Cuya referencia en Aranzadi es JUR 2016\60332.

⁵⁴⁰ Véase el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/fiscal_especialista/seguridad_vial/documentos_normativa!/ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcFszcDBzdPYOdTD08jL2DDfQLsh0VAej5gSI!/?numElementosPorPagina=20&paginaDestino=1, siendo la fecha de último acceso el 7 de noviembre de 2016.

aplicar la regla de irretroactividad de los arts. 142 y 152 del CP, ya que los arts. 142.1 y 152.1 de dicho texto legal son tipos que no han experimentado ninguna modificación. Respecto de los correlativos de los arts. 142.2 y 152.2 del CP también opta por la regla de irretroactividad porque son más gravosos en la consecuencia penal y con unas mayores exigencias de gravedad de la acción típica que no pueden proyectarse hacia atrás en perjuicio del reo. Es evidente, que el régimen de gradualización de la gravedad del injusto es sin duda más favorable en el derecho anterior que en el vigente tras la reforma, que no puede aplicarse, por tanto, retroactivamente. Encontramos incorrecta la postura de algunas Audiencias Provinciales que entienden que la imprudencia menos grave detrae supuestos de la grave como de la leve anterior, pues se trata de una nueva categoría, distinta tanto de la imprudencia leve anterior que ha sido sustituida como de la imprudencia grave, que se mantiene idéntica.

En consecuencia, la Fiscalía establece que los escritos de acusación ya formulados por imprudencia grave no deben modificarse por razón de retroactividad de norma más favorable para estimar la imprudencia menos grave, sin perjuicio que pueda tener lugar fundadamente una reconsideración de los hechos o de la prueba plasmada oportunamente en las conclusiones definitivas.

La Fiscalía también concluye que no cabe plantear la revisión de sentencias de condena ni de calificaciones por delitos de los arts. 142.1 y 152.1 del CP con el argumento de que el nuevo texto surgido de la Reforma podría ser más favorable en los términos del art 2.2 del CP por la razón ya expuesta de que la imprudencia grave no ha sufrido modificación alguna⁵⁴¹. La solución

⁵⁴¹ La Circular 3/2015, de 22 de junio de 2015, de la Fiscalía General del Estado, sobre el régimen transitorio tras la reforma operada por LO 1/2015, así lo entiende al no incluirlos en la relación de las modificaciones generadoras de aplicación retroactiva. Esta Circular es accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular_3_2015_Derecho_Tra

contraria obligaría no solo a revisar todos los escritos de acusación y sentencias dictadas en primera instancia, sino también las sentencias firmes de condena por delitos de homicidio imprudente y lesiones imprudentes de los arts. 142.1 y 152.1 del CP.

La única eficacia retroactiva que la Circular 3/2015, de 22 de junio de 2015, de la Fiscalía General del Estado, sobre el régimen transitorio tras la reforma operada por LO 1/2015 admite es la de las sentencias de condena dictadas en juicios de faltas por los tipos del anterior art. 621 del CP, debiéndose estar a lo dispuesto en la disposición transitoria cuarta de la LO 1/2015 para los juicios de faltas en tramitación.

En efecto, insistimos que la imprudencia grave no ha alterado su ámbito de aplicación y por tanto no cabe revisión por razones de retroactividad, ajena de todo punto al designio legislativo. Es artificioso el intento doctrinal anteriormente reseñado de construir la nueva categoría conceptual de modo negativo y casuístico en torno a si detrae comportamientos o conductas de la imprudencia grave o incluye los supuestos de mayor gravedad de la leve. Esto supondría mezclar dos regímenes diferentes, el anterior y el vigente e introduce confusiones en el derecho transitorio.

En materia de revisión de sentencias tras la entrada en vigor de la LO 1/2015 hay que tener en cuenta también lo dispuesto en la disposición transitoria segunda de dicha ley:

“1. El Consejo General del Poder Judicial, en el ámbito de las competencias que le atribuye el artículo 98 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, podrá asignar la revisión de las sentencias firmes dictadas antes de la vigencia de esta Ley a uno o varios

de los Juzgados de lo Penal o secciones de las Audiencias Provinciales dedicados en régimen de exclusividad a la ejecución de sentencias penales. Dichos jueces o tribunales procederán a revisar las sentencias firmes y en las que el penado esté cumpliendo efectivamente la pena, aplicando la disposición más favorable considerada taxativamente y no por el ejercicio del arbitrio judicial. En las penas privativas de libertad no se considerará más favorable esta Ley cuando la duración de la pena anterior impuesta al hecho con sus circunstancias sea también imponible con arreglo a esta reforma del Código. Se exceptúa el supuesto en que esta Ley contenga para el mismo hecho la previsión alternativa de una pena no privativa de libertad; en tal caso, deberá revisarse la sentencia.

2. No se revisarán las sentencias en que el cumplimiento de la pena esté suspendido, sin perjuicio de hacerlo en caso de que se revoque la suspensión y antes de proceder al cumplimiento efectivo de la pena suspendida . Igual regla se aplicará si el penado se encuentra en período de libertad condicional. Tampoco se revisarán las sentencias en que, con arreglo a la redacción anterior de los artículos del Código y a la presente reforma, corresponda exclusivamente pena de multa.

3. No serán revisadas las sentencias en que la pena esté ejecutada o suspendida, aunque se encuentren pendientes de ejecutar otros pronunciamientos del fallo, así como las ya totalmente ejecutadas, sin perjuicio de que el juez o tribunal que en el futuro pudiera tenerlas en cuenta a efectos de reincidencia deba examinar previamente si el hecho en ellas penado ha dejado de ser delito o pudiera corresponderle una pena menor de la impuesta en su día, conforme a esta Ley.

4. En los supuestos de indulto parcial, no se revisarán las sentencias cuando la pena resultante que se halle cumpliendo el condenado se

encuentre comprendida en un marco imponible inferior respecto a esta Ley.”

Respecto a las reglas de invocación de la normativa aplicable en materia de recursos, tras la entrada en vigor de la LO 1/2015, la disposición transitoria tercera de la LO 1/2015 señala: “En las sentencias dictadas conforme a la legislación que se deroga y que no sean firmes por estar pendientes de recurso, se observarán, una vez transcurrido el período de vacatio, las siguientes reglas:

a) Si se trata de un recurso de apelación, las partes podrán invocar y el juez o tribunal aplicará de oficio los preceptos de la nueva Ley, cuando resulten más favorables al reo.

b) Si se trata de un recurso de casación, aún no formalizado, el recurrente podrá señalar las infracciones legales basándose en los preceptos de la nueva Ley.

c) Si, interpuesto recurso de casación, estuviera sustanciándose, se pasará de nuevo al recurrente, de oficio o a instancia de parte, por el término de ocho días, para que adapte, si lo estima procedente, los motivos de casación alegados a los preceptos de la nueva Ley, y del recurso así modificado se instruirán las partes interesadas, el fiscal y el magistrado ponente, continuando la tramitación conforme a derecho.”

Ya adelantábamos anteriormente cuál era nuestra postura en torno al dictado del auto de cuantía máxima tras la reforma introducida por la LO 1/2015, pero vamos a profundizar más en la materia en este momento.

La figura el auto de cuantía máxima se encuentra regulada en el art. 13 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que establece:

“Cuando en un proceso penal, incoado por hecho cubierto por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de

vehículos de motor, recayera sentencia absolutoria, si el perjudicado no hubiera renunciado a la acción civil ni la hubiera reservado para ejercitarla separadamente, el juez o tribunal que hubiera conocido de la causa dictará auto, a instancia de parte, en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado, amparados por dicho seguro de suscripción obligatoria y según la valoración que corresponda con arreglo al sistema de valoración del Anexo de esta Ley. Se procederá de la misma forma en los casos de fallecimiento en accidente de circulación y se dictará auto que determine la cantidad máxima a reclamar por cada perjudicado, a solicitud de éste, cuando recaiga resolución que ponga fin, provisional o definitivamente, al proceso penal incoado, sin declaración de responsabilidad. El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros, y contendrá la descripción del hecho, la indicación de las personas y vehículos que intervinieron y de los aseguradores de cada uno de éstos. En todo caso, antes de dictarse el auto, si en las actuaciones no consta oferta motivada o respuesta motivada según las prescripciones de esta Ley, el juez convocará a los perjudicados y posibles responsables y sus aseguradores, incluido, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, a una comparecencia en el plazo de cinco días, a fin de que pueda aportarse la oferta o la respuesta motivada, o hacerse las alegaciones que consideren convenientes. Si en la comparecencia se produjera acuerdo entre las partes, el mismo será homologado por el juez con los efectos de una transacción judicial. De no alcanzarse el acuerdo, se dictará auto de cuantía máxima en el plazo de tres días desde la terminación de la comparecencia y contra el mismo no podrá interponerse recurso alguno.”

Por tanto, el auto de cuantía máxima es un título ejecutivo⁵⁴² que podrá presentar la víctima del accidente ante la jurisdicción civil, que en cualquier caso, no puede reclamar en el procedimiento de ejecución cantidad mayor de la que se reconoce en este título⁵⁴³.

Ya antes de la entrada en vigor de la LO 1/2015 el mundo jurídico se preguntaba qué sería de esta figura jurídica tras la desaparición de las faltas. En este sentido, la Editorial Sepín realizó una encuesta⁵⁴⁴ en febrero de 2014 entre expertos en la materia para preguntar en caso de despenalización de la falta por imprudencia del art. 621 del CP ¿qué ocurrirá con el auto de cuantía máxima? Pasamos a continuación a analizar brevemente las posturas mantenidas por los encuestados.

Los abogados Doña María José Fernández Martín y Don Alberto Martín Antón, consideran que se mantendrá la obligación de dictar el auto de cuantía máxima mientras no se modifique el art. 13 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. En concreto, Don Alberto Martín Antón, distingue entre las dos fases de aplicación del nuevo Código Penal, es decir, entre el período transitorio de aplicación del mismo y el de su plena vigencia. Con respecto al período transitorio, este encuestado no duda de la aplicación de la figura del auto de cuantía máxima. Con respecto a la segunda fase, es decir, la de plena vigencia del nuevo Código Penal, Don Alberto Martín Antón considera que “en aquellos accidentes de circulación con resultado de lesiones o muerte, cuando el perjudicado interponga denuncia por los hechos, el Juzgado de Instrucción habrá de incoar un procedimiento penal donde al menos califique si la

⁵⁴² Sobre este tema véase PÉREZ NÚÑEZ A.E.: “La oposición al auto de cuantía máxima”, recurso electrónico disponible en http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico/201403-la-oposicion-al-auto-de-cuantia-maxima.htm#sys_inicio, siendo la fecha de último acceso el 28 de febrero de 2017.

⁵⁴³ Contra el auto despachando ejecución se puede oponer cualquiera de las causas tasadas de los arts. 556 y ss. de la LEC.

⁵⁴⁴ El coordinador de esta encuesta fue Don Mariano Medina Crespo y la referencia de la Editorial Sepín sobre la misma es SP/DOCT/18183.

imprudencia determina la presunta comisión de un delito grave, leve o constituya una conducta no punible. Por tanto, y con base en la tramitación de ese proceso penal necesaria para la calificación jurídica del hecho, el Juez está obligado a su formación y dictado, salvo renuncia o reserva de acciones civiles, al cumplirse los presupuestos establecidos en el art. 13 del Texto Refundido”.

Otra postura mantenida en la encuesta es la del abogado Don Santiago Espinosa Blanco y la de la Titular del Servicio de Atención al Cliente del Grupo Pelayo, Rocío Pérez Cuesta, que consideran que no desaparecerá el auto de cuantía máxima, aunque tendrá un ámbito de aplicación más reducido. En concreto, la Titular del Servicio de Atención al Cliente del Grupo Pelayo señala que “para los perjudicados que buscan la rapidez y la limitación de oposición que les da el título ejecutivo (...) la posibilidad de la denuncia, y, por tanto, la apertura del proceso penal, siempre estará abierta y con ello la opción de dictar el título de cuantía máxima (...) esta opción va a seguir siendo utilizada, aunque sea de forma torticera, para conseguir un título ejecutivo que conlleva un proceso ejecutivo en detrimento de la defensa de las entidades aseguradoras. (...) Ahora bien, cuestión diferente es si va a poder dictarse dicho auto, puesto que el auto de cuantía máxima, conforme al art. 13, tiene una serie de requisitos obligatorios: 1.º El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros. Si el auto de archivo se dicta de forma inmediata a la interposición de la denuncia, por no ser los hechos constitutivos de ilícito penal, no va a constar en los autos o la oferta o la respuesta motivada, o ninguna de las dos. Lo que permitirá al Juez no dictar el mismo. 2.º El auto contendrá la descripción del hecho, es decir, del siniestro cubierto por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, y cuando no ha habido un juicio previo, existen problemas evidentes para llegar a determinar esos hechos objetivos. En el caso de que haya atestado, por ejemplo,

el mismo sí puede servir de base para describir el accidente en cuestión, pues el título necesita una descripción aséptica y objetiva de los hechos donde no caben elementos valorativos, pero, si lo único que existe es la denuncia de parte, entiendo que la cuestión es mucho más compleja para el Juez de instrucción, puesto que, si no se llegara a tener claro el hecho de la circulación que ha dado lugar al siniestro, tampoco cabría dictar el auto de cuantía máxima. 3.º El auto debe indicar las personas y vehículos que intervinieron y los aseguradores de cada uno de estos, que nuevamente o constan en la denuncia o, si se desconoce alguno de ellos, también producirá la imposibilidad del dictado del citado auto. Por tanto, no creo que esta despenalización vaya ligada a la tan solicitada "muerte" del anacrónico auto de cuantía máxima, al entenderse por una parte de la doctrina y del sector asegurador que se trata de un elemento obsoleto dentro de la responsabilidad civil del siglo XXI, pero sí es cierto que va a dificultar tanto su contenido que se quedará como un elemento residual y obsoleto de la responsabilidad civil objetiva".

El abogado y responsable de Cumplimiento Normativo del Área Financiera de la aseguradora MAPFRE, Don Carlos Salvador Nagore Archilla señala que el auto de cuantía máxima no desaparecerá, sino todo lo contrario, considera que esta figura jurídica saldrá reforzada cuando señala: "(...) las lesiones del art. 147.2 solo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o su representante legal, circunstancia esta que reduciría en la práctica la tramitación de procedimientos penales. (...) Pues bien, a mi juicio, la gratuidad de la jurisdicción penal y la exigencia de tasa en la vía civil generalizarán la denuncia en tales casos. (...) en la medida en que, en tal caso, recaiga sentencia absolutoria o sobreseimiento, el Juez vendrá obligado, a mi juicio, a dictar auto de cuantía máxima. Por ello, en mi opinión, no solo creo que el título ejecutivo contemplado en el art. 13 de la Ley sobre Responsabilidad

Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor no queda afectado por la modificación del Código Penal, sino que incluso se ve más reforzado aún.”

Por último, también participo en esta encuesta el Presidente de la Audiencia Provincial de Córdoba, el Ilmo. Sr. Don Eduardo Baena Ruiz, que consideró que no cabe acudir al dictado del auto de cuantía máxima cuando, presentada denuncia, después no se siguen actuaciones que señala: “(...) dando respuesta a la encuesta, creo que la clave se ha de residenciar en el inicio del proceso penal y en el seguimiento de actuaciones de investigación, pues si culminadas estas, se alcanza la conclusión que por la entidad de la imprudencia el hecho es atípico y, por ende, sin declaración de responsabilidad, cabría hacer uso del mencionado art. 13 (...) lo que creo que no cabe es acudir a este precepto cuando, presentada la denuncia, se incoa el proceso, pero no se siguen actuaciones, por cuanto *in limine* se declara la atipicidad de lo denunciado. De no ser así, se daría lugar a un fraude de ley, provocando una intervención judicial gratuita para hacerse con un acervo probatorio a efectos indemnizatorios para el proceso civil”.

Del análisis de esta encuesta se desprende que todos los participantes consideran, con distintos matices, que el auto de cuantía máxima sigue siendo de aplicación tras la desaparición de la falta del art. 621 del CP⁵⁴⁵. En nuestra opinión, efectivamente, mientras siga vigente el art. 13 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y se den los requisitos establecidos en el mismo la figura del auto de cuantía máxima sigue plenamente vigente.

⁵⁴⁵ La doctrina mayoritaria también es de esta opinión, entre otros véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *Las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico. El nuevo sistema de valoración de los daños y perjuicios personales*, Tirant Lo Blach, Valencia, 2015, p. 149.

CAPÍTULO 3.- OTROS ASPECTOS RELEVANTES DE LAS ÚLTIMAS MODIFICACIONES LEGISLATIVAS CON INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL

En este epígrafe continuamos estudiando aspectos relevantes de otras reformas legislativas con gran incidencia en el ámbito de nuestra investigación en los últimos tiempos. En primer lugar, estudiaremos una reforma de contenido procesal, la de la Ley 41/2015, que introduce una nueva institución procesal: el proceso por aceptación de decreto, pensado por el legislador como un mecanismo aplicable fundamentalmente a las numerosas conducciones bajo la influencia del alcohol, constitutivas del delito del inciso primero del art. 379 del CP. Y a continuación, analizaremos la Ley 41/2015, que nos interesa desde el punto de vista de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico, tanto como consecuencia de la comisión de un delito o bien en el ejercicio de una acción civil autónoma.

3.1.- LA LEY 41/2015, DE 5 DE OCTUBRE, QUE MODIFICA LA LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL PARA LA AGILIZACIÓN DE LA JUSTICIA PENAL Y EL FORTALECIMIENTO DE LAS GARANTÍAS PROCESALES: ESTUDIO DEL NUEVO PROCESO POR ACEPTACIÓN DE DECRETO

La Ley 41/2015 responde, conforme al Preámbulo de la misma, a la necesidad de afrontar ciertas cuestiones que no pueden aguardar a ser resueltas con la promulgación del nuevo texto normativo que sustituya a la más que centenaria Ley de Enjuiciamiento Criminal actual⁵⁴⁶. Entre las cuestiones que aborda esta Ley se encuentran la necesidad de establecer disposiciones eficaces

⁵⁴⁶ La propuesta de Código Procesal Penal presentada por la Comisión Institucional para la elaboración de un texto articulado de Ley de Enjuiciamiento Criminal, constituida por Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 2012, plantea un cambio radical del sistema de justicia penal cuya implantación requerirá un amplio consenso.

de agilización de la justicia penal con el fin de evitar dilaciones indebidas, la previsión de un procedimiento de decomiso autónomo, la instauración general de la segunda instancia, la ampliación del recurso de casación y la reforma del recurso extraordinario de revisión.

Dentro de las medidas agilización de la justicia penal con el fin de evitar dilaciones indebidas destacamos, por el interés que tiene para nuestra investigación, la regulación del llamado procedimiento monitorio penal, que técnicamente se denomina el proceso por aceptación de decreto. Se trata de un procedimiento que permite la conversión de la propuesta sancionadora realizada por el Ministerio Fiscal en sentencia firme cuando se cumplen los requisitos objetivos y subjetivos previstos y el encausado da su conformidad, con la preceptiva asistencia letrada. La doctrina lo considera un proceso de naturaleza especial y sumaria, cuya motivación jurídico-procesal es la agilización de la Administración de Justicia⁵⁴⁷.

El apartado II del Preámbulo de la Ley 41/2015 se refiere al proceso por aceptación de decreto como *“un mecanismo de aceleración de la justicia penal que es sumamente eficaz para descongestionar los órganos judiciales y para dispensar una rápida respuesta punitiva ante delitos de escasa gravedad cuya sanción pueda quedar en multa o trabajos en beneficio de la comunidad, totalmente respetuoso con el derecho de defensa”* y señala que su implantación sigue *“un modelo de probado éxito en el Derecho comparado”*, sin aclarar más al respecto.

El proceso por aceptación de decreto es aplicable tanto a los delitos leves como a los delitos menos graves, que se encuentren dentro de su ámbito material de aplicación, a instancia del Ministerio Fiscal y antes de la conclusión de la fase de instrucción. También responde a la posibilidad de culminar la fase de diligencias de investigación del Ministerio Fiscal con una elevación de las

⁵⁴⁷ Véase ALONSO SALGADO, C.: “Reflexiones en torno al proceso por aceptación de decreto”, *Revista General de Derecho Procesal*, núm. 40, 2016, edición digital, pp. 3-4.

actuaciones al juzgado de instrucción que implique no ya la puesta en conocimiento del hecho sino, de facto, la solicitud de la sentencia y pena correspondiente.

El legislador pretende con la aplicación de esta nueva institución procesal penal *“una reducción significativa de las instrucciones y ulteriores juicios orales, lo que redundará también en beneficio del acortamiento de la denominada fase intermedia de los procedimientos”* tal y como se recoge en el apartado II del Preámbulo de la Ley 41/2015.

De hecho, el proceso por aceptación de decreto fue pensado por el legislador como un mecanismo procesal aplicable fundamentalmente a las numerosas conducciones bajo la influencia del alcohol, constitutivas del delito del inciso primero del art. 379 del CP, conforme expuso el Ministro de Justicia, el Excmo. Sr. Rafael Catalá Polo, durante su tramitación⁵⁴⁸. El propio análisis del anteproyecto hecho por el Ministerio de Justicia en diciembre de 2014 denomina al proceso por aceptación de decreto como monitorio penal y considera que se trata de una ampliación de los juicios rápidos aplicable, entre otros delitos, a los *“delitos contra la seguridad vial por conducir rebasando la velocidad permitida y bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias tóxicas”*⁵⁴⁹. Por tanto, el

⁵⁴⁸ El diario EL PAIS de fecha 15 de octubre de 2014 recoge a propósito de la reforma de la LECrim. las siguientes manifestaciones del Ministro: *“incluira un nuevo proceso que mejore la tramitación de delitos que podrían ser más sencillos y ahora ocupan tiempo de tramitación compleja, por ejemplo los de conducción en estado de embriaguez”*, noticia accesible en http://politica.elpais.com/politica/2014/10/15/actualidad/1413390884_329947.html, siendo la fecha de último acceso la del 16 de febrero de 2017. También el diario EL MUNDO de fecha 15 de octubre de 2014 se hizo eco de que el Ministro se comprometió a que *“la modificación procesal penal introducirá el enjuiciamiento rápido de los delitos de conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas”*, noticia accesible en <http://www.elmundo.es/espana/2014/10/15/543eb0acca47412c1f8b456f.html?a=6ea6fd93ccd59de850030b063065f234&t=1413412262>, siendo la fecha de último acceso el 16 de febrero de 2017.

⁵⁴⁹ Documento accesible en <http://pdfs.wke.es/1/6/8/5/pd0000101685.pdf>, siendo la fecha de último acceso el 16 de febrero de 2017.

ámbito de aplicación de este proceso es distinto pero compatible con el de los juicios rápidos, que siguen conservando su vigencia ⁵⁵⁰.

El proceso por aceptación de decreto se encuentra regulado en el Título III del Libro IV, dedicado a los procedimientos especiales, de la LECrim., concretamente en los arts. 803 bis a al 803 bis j).

En cualquier momento, conforme al principio de oportunidad, después de iniciadas diligencias de investigación por la Fiscalía o de incoado un procedimiento judicial y hasta la finalización de la fase de instrucción, podrá seguirse el proceso por aceptación de decreto cuando se cumplan cumulativamente los siguientes requisitos:

1.º Que el delito esté castigado con pena de multa o de trabajos en beneficio de la comunidad o con pena de prisión que no exceda de un año y que pueda ser suspendida de conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 del CP, con o sin privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

2.º Que el Ministerio Fiscal entienda que la pena en concreto aplicable es la pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y, en su caso, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

3.º Que no esté personada acusación popular o particular en la causa.

Llama la atención que el proceso por aceptación de decreto podrá seguirse contra el investigado aunque no se le haya tomado declaración conforme al art. 803 bis a de la LECrim., restando esta posibilidad, en nuestra opinión, garantías a este proceso.

El proceso por aceptación de decreto dictado por el Ministerio Fiscal tiene por objeto una acción penal ejercitada para la imposición de una pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y, en su caso, de privación del

⁵⁵⁰ Véase BLANCO GARCÍA, A.I./MONTESINOS GARCÍA, A.: "Proceso por aceptación de decreto: el nuevo monitorio penal", *Revista Boliviana de Derecho*, núm. 22, 2016, pp. 293.

derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. Asimismo puede tener por objeto la acción civil dirigida a la obtención de la restitución de la cosa y la indemnización del perjuicio.

El decreto de propuesta de imposición de pena emitido por el Ministerio Fiscal deberá en cualquier caso identificar al autor de los hechos punibles, describir los mismos, calificar estos en relación con el delito cometido, hacer una breve mención a la prueba existente, una exposición motivada por los que se entiende, en su caso, que la pena de prisión debe ser sustituida, así como las penas propuestas⁵⁵¹ y solicitud relativa a la responsabilidad civil en que se haya incurrido, en su caso.

La reforma prevé que el decreto de propuesta de imposición de pena dictado por el Ministerio Fiscal se remita al Juzgado de Instrucción para su autorización mediante auto y notificación al investigado. Si el Juzgado de Instrucción no autoriza el decreto, éste quedará sin efecto. Contra esta decisión judicial no cabe recurso alguno, lo que es coherente con la propia razón de ser de este proceso, cuya finalidad es agilizar la justicia⁵⁵².

Para la aceptación de la propuesta de sanción el encausado habrá de comparecer en el juzgado de instrucción asistido de letrado. Si el encausado no comparece o rechaza total o parcialmente la propuesta del Ministerio Fiscal, quedará la misma sin efecto. Además si el encausado comparece sin letrado, el juez suspenderá la comparecencia y señalará nueva fecha para su celebración.

⁵⁵¹ Conforme al art. 803 bis c en este procedimiento el Ministerio Fiscal podrá proponer la pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad, y, en su caso, la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, reducida hasta en un tercio respecto de la legalmente prevista, aun cuando suponga la imposición de una pena inferior al límite mínimo previsto en el Código Penal, como ya ocurría con el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.

⁵⁵² BLANCO GARCÍA A.I./MONTESINOS GARCÍA, A.: "Proceso por aceptación (...)", op.cit., 2016, pp. 297.

En la comparecencia el juez, en presencia del letrado deberá asegurarse de que el encausado comprende el significado del decreto de propuesta de imposición de pena y las consecuencias de su aceptación.

Si el encausado acepta en la comparecencia la propuesta de pena en todos sus términos el Juzgado de Instrucción le atribuirá el carácter de resolución judicial firme, que en el plazo de tres días documentará en la forma y con todos los efectos de sentencia condenatoria, la cual no será susceptible de recurso alguno y tendrá naturaleza de cosa juzgada⁵⁵³.

En definitiva, el decreto de propuesta de pena deviene ineficaz por no ser autorizado por el Juzgado de Instrucción o por incomparecencia o por falta de aceptación del encausado. En estos casos, el Ministerio Fiscal proseguirá con la causa, por el cauce que corresponda, ya que no se encontrará vinculado por el contenido de su decreto que queda sin efecto.

No se ha contemplado por el legislador el supuesto de que siendo varios los acusados, tan solo uno o algunos de ellos acepten el decreto de propuesta, mientras que el resto se oponga al mismo. BLANCO GARCÍA/MONTESINOS GARCÍA⁵⁵⁴ consideran que la aquiescencia de un acusado no tiene por qué extenderse al resto, continuando el procedimiento por el cauce correspondiente para aquellos que no muestran su conformidad con el decreto del Ministerio Fiscal.

Tampoco la ley ha contemplado las consecuencias del incumplimiento de la pena impuesta por este sistema. Entendemos que en este caso debería darse la misma solución que en el caso de un incumplimiento de la pena impuesta por sentencia firme.

⁵⁵³ Sobre este tema véase CALAZA LÓPEZ, S.: *La cosa juzgada*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2009, pp. 43-46.

⁵⁵⁴ BLANCO GARCÍA A.I./MONTESINOS GARCÍA, A.: "Proceso por aceptación (...)", op.cit., 2016, pp. 298.

El proceso por aceptación de decreto fue acogido con entusiasmo por la mayor parte de la doctrina, ya que se preveía como una contribución a la agilización de la justicia y un importante avance a nuestro sistema de justicia penal⁵⁵⁵. Además, algunos autores⁵⁵⁶ abogaban por establecer la posibilidad de mediación penal en este proceso. Y otros autores alertaron de algunos posibles problemas de constitucionalidad en este nuevo proceso por aceptación de decreto⁵⁵⁷. En concreto, respecto de la exclusividad del ejercicio de la acción penal por parte del fiscal, que podría resultar contradictorio con el principio constitucional de que la acción penal es pública, conforme al inciso primero del art. 125 CE y asimismo, podría plantearse una duda de constitucionalidad ya que en este proceso cuando el encausado acepta en la comparecencia la propuesta de pena del decreto en todos sus términos, el Juzgado de Instrucción atribuirá a este el carácter de resolución judicial firme, que en el plazo de tres días documentará en la forma y con todos los efectos de sentencia condenatoria, lo que podría entenderse como que el fiscal es quien realmente pone la sentencia contraviniendo el principio de exclusividad del juez en el ejercicio de la función jurisdiccional, consagrado en el art. 117.3 de la CE.

En cualquier caso, los efectos perseguidos por la Ley 41/2015, de 5 de octubre, respecto del proceso por aceptación de decreto han devenido ineficaces, pudiéndose hablar de una reforma fallida, ya que esta nueva institución procesal no se está aplicando en la práctica judicial diaria ni por el Ministerio Fiscal ni por los Jueces de Instrucción, como demostramos en la encuesta a los Jueces, Magistrados y Fiscales de los juzgados del orden

⁵⁵⁵ Entre otros véase BLANCO GARCÍA A.I./MONTESINOS GARCÍA, A.: "Proceso por aceptación (...)", op.cit., 2016, pp. 299.

⁵⁵⁶ Al respecto véase MAGRO SERVET, V.: "El nuevo proceso de aceptación por decreto en la reforma de la LECrim.", *Diario La Ley*, núm. 8584, 2015, edición digital, pp. 1-2.

⁵⁵⁷ Véase FERNANDO APARICIO, J.M.: "Aseguradoras y el proceso por aceptación de decreto, ¿un modelo fallido?", *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, núm. 11, 2016, pp. 18-21.

jurisdiccional penal del partido judicial de Móstoles, que hemos llevado a cabo en la presente investigación.

3.2.- LA LEY 35/2015, DE 22 DE SEPTIEMBRE, DE REFORMA DEL SISTEMA PARA LA VALORACIÓN DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

El 1 de enero de 2016 entró en vigor la Ley 35/2015 que introduce el nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las víctimas de accidentes de tráfico que se produzcan desde el 1 de enero de 2016.

Durante un tiempo, por tanto, coexistirán el nuevo baremo y el anterior sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que se encuentra regulado como Anexo en el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que seguirá siendo aplicable a los accidentados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley.

Estimamos necesario realizar un análisis de este nuevo baremo ya que su regulación guarda relación directa con el ámbito de la seguridad vial⁵⁵⁸. A través del mismo, las víctimas de los accidentes de circulación podrán ser indemnizadas de los perjuicios sufridos, tanto en la jurisdicción civil como en la penal cuando el daño sea consecuencia de la comisión de un delito de los que hemos venido estudiando a lo largo de esta investigación⁵⁵⁹.

⁵⁵⁸ Véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *Las indemnizaciones de las víctimas (...)*, op.cit., 2015, pp. 17-28 y 117-156.

⁵⁵⁹ Como consecuencia del art. 109 del CP que establece:

“1. La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes, los daños y perjuicios por él causados.

2. El perjudicado podrá optar, en todo caso, por exigir la responsabilidad civil ante la Jurisdicción Civil”

y del párrafo primero del art. 116.1 del CP que señala:

La Ley consta de Preámbulo, un artículo único con nueve apartados, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, y cinco disposiciones finales.

El Preámbulo de la Ley 35/2015 señala que era necesario una actualización de la materia ya que han transcurrido más de veinte años desde la entrada en vigor en 1995 del ya mencionado Sistema de valoración de daños y perjuicios y en este tiempo, se han producido un conjunto de reformas que en el ámbito comunitario en relación con el seguro del automóvil, tendentes a incrementar la protección a las víctimas mediante una indemnización suficiente, lo que justifica, según el Preámbulo, la revisión de nuestro sistema indemnizatorio con el fin de introducir las modificaciones necesarias.

También subraya el Preámbulo la importancia de una interpretación uniforme de las reglas del sistema, que permita dotar de certidumbre al perjudicado y a las entidades aseguradoras respecto de la viabilidad de sus respectivas pretensiones, garantizando una respuesta igualitaria ante situaciones idénticas, y que favorezca la solución extrajudicial de los conflictos por ser más rápida, equilibrando los recursos disponibles y fomentando la dinamización de la actividad económica.

Con esta finalidad, los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia, conjuntamente con representantes de los sectores afectados, decidieron abordar la necesidad de un análisis sistemático sobre la reforma del sistema legal valorativo. De esta primera aproximación surgió la conveniencia de constituir una comisión de trabajo, integrada por un número reducido de expertos en la materia y representantes de los sectores afectados, creada por Orden comunicada de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia de 12 de julio de 2011.

“Toda persona criminalmente responsable de un delito lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios”.

El 31 de julio de 2013, una vez vencido el mandato de la Comisión de Expertos, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones estimó necesario constituir un Grupo de trabajo con las personas que formaron parte de dicha Comisión para ultimar las tareas de revisión. El Grupo de trabajo continuó las tareas de redacción de una propuesta de texto articulado completo, acompañado de las tablas en las que se contienen las indemnizaciones que correspondería abonar en los casos de muerte, de lesiones permanentes (denominadas secuelas) y de lesiones temporales derivadas de accidentes de circulación.

El nuevo Baremo se inspira en el principio básico de la indemnización del daño corporal cuya finalidad es la de lograr la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente. Para ello, también se identifican nuevos perjudicados y nuevos conceptos resarcitorios que no están recogidos en el Baremo hasta ahora vigente. Se sistematizan y dotan de sustantividad propia las indemnizaciones por daño patrimonial (daño emergente y lucro cesante) que el actual Baremo preveía de un modo insuficiente. Y se aumenta, el conjunto de indemnizaciones, destacando en particular las que corresponden a los casos de fallecimiento, en especial, la de los hijos de víctimas fallecidas y de grandes lesionados.

Si bien sobre el papel se produce un aumento del conjunto de las indemnizaciones tras esta reforma, no podemos perder de vista que conforme al art. 37.2 de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que ha sido introducido por Ley 35/2015, el lesionado debe prestar su colaboración para que los servicios médicos designados por cuenta del eventual responsable, es decir, de la aseguradora, lo reconozcan y sigan el curso evolutivo de sus lesiones. Esto supone que, ahora, que tras la supresión de la

falta del art. 621 del CP y la despenalización de algunas de las conductas en el reguladas, la responsabilidad civil derivada de un gran número de accidentes de tráfico será dirimida en la vía jurisdiccional civil, sin que antes se hayan incoado diligencias en un juzgado de instrucción y por tanto el lesionado no haya sido reconocido por el Médico Forense adscrito al mismo. Evidentemente el Médico Forense del juzgado es un médico más imparcial que el designado por la aseguradora, que puede valorar a la baja la entidad de las lesiones y secuelas sufridas por el accidentado y de esa manera el lesionado puede ver reducida su indemnización, que paradójicamente debería aumentar con el nuevo baremo⁵⁶⁰. Asimismo, algunos autores consideran que ese deber de colaboración impuesto a las víctimas para que los servicios médicos designados por cuenta del eventual responsable, la compañía aseguradora, las reconozcan y sigan el curso evolutivo de sus lesiones, supone una obligación carente de justificación ya que la víctima no tiene obligación de acudir a servicios médicos distintos de aquellos libremente elegidos por ella en la sanidad pública o privada y además esta obligación podría vulnerar su derecho a la intimidad personal reconocido en el art. 18.1 de la CE⁵⁶¹.

En cualquier caso, el lesionado si no está de acuerdo con la valoración hecha por el médico de la aseguradora⁵⁶², siempre puede acudir al dictamen pericial de un experto valorador privado pero sufragándolo a su costa. Por otro lado, este médico de parte tampoco goza de la objetividad que presumimos al Médico Forense adscrito al juzgado.

⁵⁶⁰ De esta opinión es también YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: "Baremo y responsabilidad (...)", op. cit., 2016, pp. 88-91.

⁵⁶¹ Véase YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: "Baremo y responsabilidad (...)", op. cit., 2016, pp. 88-91.

⁵⁶² El art. 7.3 c de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre establece que la oferta motivada de la aseguradora "*contendrá, de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga para la valoración de los daños, incluyendo el informe médico definitivo, e identificará aquéllos en que se ha basado para cuantificar de forma precisa la indemnización ofertada, de manera que el perjudicado tenga los elementos de juicio necesarios para decidir su aceptación o rechazo*".

Para paliar estos déficits, en el último momento de la tramitación parlamentaria de la Ley 35/2015, se introdujo una enmienda en virtud de la cual se ha atribuido a las víctimas una pequeña vía de escape al permitirseles, en caso de disconformidad con la oferta motivada del asegurador, solicitar informe pericial al Instituto de Medicina Legal, lo que se valora positivamente por la doctrina, por la imparcialidad consustancial a los Médicos Forenses⁵⁶³. Esta posibilidad de que el dictamen lo pueda emitir el Instituto de Medicina Legal⁵⁶⁴ se plasma en el art. 7.5 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, cuyos términos son los siguientes: *“En caso de disconformidad del perjudicado con la oferta motivada, las partes, de común acuerdo y a costa del asegurador, podrán pedir informes periciales complementarios, incluso al Instituto de Medicina Legal siempre que no hubiese intervenido previamente. Esta misma solicitud al Instituto de Medicina Legal podrá realizarse por el lesionado aunque no tenga el acuerdo de la aseguradora, y con cargo a la misma. El Instituto de Medicina Legal que deba realizar el informe solicitará a la aseguradora que aporte los medios de prueba de los que disponga, entregando copia del informe pericial que emita a las partes.”*

Una de las principales novedades de esta reforma es la introducción de un nuevo Título IV en la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor cuyo texto refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que consta de 112 artículos, agrupados en dos capítulos. El primero se refiere a disposiciones generales y

⁵⁶³ YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: “Baremo y responsabilidad (...)”, op. cit., 2016, p. 100.

⁵⁶⁴ Para que los Institutos de Medicina Legal puedan elaborar estos dictámenes de valoración del daño corporal fuera del proceso judicial, la LO 7/2015, de 21 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 7 de julio, del Poder Judicial modifica el artículo 479 relativo a los institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, para incluir dentro de las funciones de los médicos forenses “la emisión de informes y dictámenes, a solicitud de particulares en las condiciones que se determinen reglamentariamente” y el artículo 480 relativo al Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses para incluir, entre sus funciones “realizar los informes, análisis e investigaciones solicitados por particulares en el curso de procesos judiciales, o incluso al margen de éstos en las condiciones que se determinen”.

definiciones y el segundo incluye las reglas para la valoración del daño corporal y, en sus tres secciones, se ocupa, respectivamente, de las indemnizaciones por causa de muerte, por secuelas y por lesiones temporales, que se plasman, respectivamente, en las tablas 1, 2 y 3.

En cada uno de esos supuestos se distingue entre el perjuicio personal básico (tablas 1.A, 2.A y 3.A), los perjuicios particulares (tablas 1.B, 2.B y 3.B) y el llamado perjuicio patrimonial (tablas 1.C, 2.C y 3.C), que a su vez distingue entre daño emergente y lucro cesante. Dichas tablas en ocasiones se subdividen en otras tablas como, por ejemplo, la 1.C.1, relativa a las indemnizaciones del cónyuge de la víctima por lucro cesante, la 1.C.2, referida a las indemnizaciones de los hijos en el mismo caso, o la 2 (secuelas) C (daño patrimonial) 3, relativa a las indemnizaciones de ayuda de tercera persona.

Uno de los aspectos más importantes de la reforma es, sin lugar a dudas, el tratamiento de los daños patrimoniales, como tercer eje del sistema totalmente separado de los daños extrapatrimoniales. Este tratamiento clarifica y regula con detalle las partidas resarcitorias en concepto de gastos y racionaliza el método de cálculo del lucro cesante.

En los supuestos de muerte se distingue entre un perjuicio patrimonial básico, referido a gastos generales, que serán aquellos gastos razonables que cause el fallecimiento, como el desplazamiento, la manutención, el alojamiento y otros análogos, con una cantidad mínima de 400 euros, y unos gastos específicos, que incluyen los de traslado del fallecido, repatriación, entierro y funeral.

En los supuestos de secuelas se establece que son resarcibles los gastos previsibles de asistencia sanitaria futura, que se abonan directamente a los servicios públicos de salud. Se resarcen directamente al perjudicado los de prótesis y órtesis, que ahora también incluyen los gastos correspondientes a las reposiciones necesarias; los de rehabilitación domiciliaria y ambulatoria; los

relacionados con la pérdida de autonomía personal, tales como los necesarios para ayudas técnicas o productos de apoyo, para la adecuación de vivienda o para resarcir el llamado perjuicio patrimonial por incremento de costes de movilidad, que incluye entre otros gastos, el actual gasto de adecuación del vehículo. También se resarcen al perjudicado los gastos de ayuda de tercera persona, que se miden en función del número de horas de asistencia necesaria y que son objeto de una detallada regulación.

Finalmente, en relación con las lesiones temporales, se distingue entre gastos de asistencia sanitaria y otros gastos diversos resarcibles, que se refieren a todos aquellos gastos necesarios y razonables que genere la lesión en el desarrollo de las actividades esenciales de la vida ordinaria del lesionado.

Respecto al lucro cesante, se supera el sistema actual del factor de corrección por perjuicios económicos, que compensaba sistemáticamente unos pretendidos perjuicios económicos, se hayan producido o no y, en caso de que se hayan producido, utilizaba el criterio de aplicar un cierto porcentaje sobre el perjuicio personal básico. La reforma establece un modelo actuarial que parte de dos factores, el multiplicando y el multiplicador, cuyo producto determinará la indemnización correspondiente. El multiplicando está constituido por los ingresos netos de la víctima fallecida. En defecto de ingresos, se valora el trabajo no remunerado de la dedicación (exclusiva, y en ocasiones incluso parcial) a las tareas del hogar y la pérdida de la capacidad de trabajo de aquellas personas, como menores o estudiantes, que todavía no han accedido al mercado laboral; en estos casos, se establecen reglas para determinar qué multiplicando correspondería y poder resarcir así el valor de las pérdidas correspondientes. El multiplicador es un coeficiente que se obtiene para cada perjudicado y que resulta de combinar diversos factores, como la duración del perjuicio, el riesgo de fallecimiento del perjudicado, la tasa de interés de descuento o la deducción de las pensiones públicas.

En el ámbito de los perjuicios extrapatrimoniales, una de las principales novedades se encuentra en la reestructuración del perjuicio personal básico en las indemnizaciones por causa de muerte y de su relación con los perjuicios particulares, que ahora se amplían. Así, a diferencia del sistema actual, que configura los perjudicados en grupos excluyentes, la reforma configura los perjudicados en cinco categorías autónomas y considera que sufren siempre un perjuicio resarcible y de la misma cuantía con independencia de que concurran o no con otras categorías de perjudicados. Estas cinco categorías de perjudicados están compuestas por el cónyuge viudo⁵⁶⁵, ascendientes, descendientes, hermanos y allegados⁵⁶⁶. Vemos que la condición de perjudicado que existía hasta ahora se completa con la noción de allegado, que es un perjudicado funcional o por analogía, que incluye a aquellas personas que de hecho y de forma continuada, ejercen las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta o que asumen su posición. El alcance de la condición de perjudicado tabular se restringe al establecerse que puede dejar de serlo cuando concurran circunstancias que indiquen la desafección familiar o la inexistencia de toda relación personal o afectiva que “supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir”. Doctrinalmente a esta nueva figura se la denomina “perjudicados

⁵⁶⁵ El art. 36.2 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que ha sido introducido por Ley 35/2015 establece: *“A los efectos de esta Ley, se considera que sufre el mismo perjuicio resarcible que el cónyuge viudo el miembro superviviente de una pareja de hecho estable constituida mediante inscripción en un registro o documento público o que haya convivido un mínimo de un año inmediatamente anterior al fallecimiento o un período inferior si tiene un hijo en común”*.

⁵⁶⁶ El art. 67 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que ha sido introducido por Ley 35/2015 regula esta nueva figura de los allegados de la siguiente manera:

- “1. Son allegados aquellas personas que, sin tener la condición de perjudicados según las reglas anteriores, hubieran convivido familiarmente con la víctima durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas a ella en parentesco o afectividad.*
- 2. Cada allegado percibe una cantidad fija, cualquiera que sea su edad.”*

extra tabulares” y también entiende la doctrina que su inclusión lleva aparejada la exclusión del perjudicado “oficial” al que sustituyen⁵⁶⁷.

Vemos también como la Ley 35/2015 distingue entre el concepto de víctima, denominación que se reserva para la persona directamente afectada en su integridad psicofísica y los familiares de grandes lesionados que la nueva regulación considera “víctimas indirectas” y el concepto de perjudicado, al que nos referíamos en el párrafo anterior, al que corresponde una compensación económica en caso de muerte de su familiar o allegado.

En los arts. 50 a 60 del nuevo Título IV de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor que introduce la Ley 35/2015 se definen algunos de los conceptos que encontramos a lo largo del articulado. Consideramos que la inclusión de definiciones en la propia Ley reduce la inseguridad jurídica.

Un accidente de circulación puede ocasionar resultados distintos. Así, si ninguna persona resulta herida, el sistema de valoración regulado en esta Ley no es de aplicación. Los daños materiales que se hubieran producido en su caso serán resarcibles con arreglo a lo dispuesto en el art. 1902 del Código Civil⁵⁶⁸.

En el caso de que haya heridos, estos reciben la condición de víctima y excepcionalmente la Ley 35/2015 también considera víctima a los familiares de grandes lesionados cuando estos familiares sufran alteraciones psíquicas consecuencia del accidente por las que deban someterse a tratamiento psicológico, en cuyo caso, tienen derecho a ser compensados por el coste del tratamiento que reciban durante un máximo de seis meses⁵⁶⁹.

⁵⁶⁷ Al respecto véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *Las indemnizaciones de las víctimas (...)*, op.cit., 2015, p. 31.

⁵⁶⁸ El art. 1902 del CC establece: “*El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado*”.

⁵⁶⁹ Entendemos que este plazo de seis meses se cuenta desde la primera sesión y no desde la fecha del accidente.

Si alguna persona muere en el accidente, la compensación económica corresponderá en este caso a los familiares por el sufrimiento que les genera la muerte del ser querido, recibiendo la condición de perjudicados. El art. 36 en relación con el art. 62 del nuevo Título IV de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor se establecen las cinco categorías con derecho a ser indemnizadas: cónyuge viudo, descendientes, ascendientes, hermanos y allegados. Los familiares de los fallecidos tendrán también derecho a ser resarcidos por los gastos derivados del tratamiento médico y psicológico que precisen por las alteraciones psíquicas provocadas a resultas del accidente durante un periodo de seis meses⁵⁷⁰.

La inclusión de los familiares como víctimas indirectas es una de las novedades y avances de esta Ley pese a que se trata todavía de un supuesto muy restringido como veíamos. La indefinición de la norma permite a cualquier familiar que precise tratamiento médico o psicológico por las alteraciones psíquicas solicitar a la aseguradora el pago del mismo, correspondiendo a quien lo invoque acreditar la relación de parentesco y la necesidad del tratamiento como consecuencia del accidente⁵⁷¹.

Los criterios para determinar el elemento temporal aplicable están recogidos en los arts. 38 a 40 del nuevo Título IV de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor que introduce la Ley 35/2015. En este sentido, destacamos que la edad de la víctima y los perjudicados, así como sus circunstancias personales, familiares y laborales se fija en función de la fecha del siniestro (aunque existen excepciones reflejadas en algunas reglas específicas como por ejemplo el pago de ayuda de tercera persona en que la fecha de referencia será la estabilización de la secuela).

⁵⁷⁰ Entendemos que también este plazo de seis meses se cuenta desde la primera sesión y no desde la fecha del accidente.

⁵⁷¹ Sobre este tema véase MAGRO SERVET, V.: *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2016, pp. 242-244.

Por otro lado, las cantidades indemnizatorias que correspondan a las víctimas o perjudicados, serán las vigentes en la fecha del accidente pero actualizándose anualmente (como regla general en base al porcentaje del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado). Sin embargo, conforme al art. 40.2⁵⁷² del nuevo Título IV de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor que introduce la Ley 35/2015, no procede la actualización anual desde el momento en que se inicie el devengo de intereses moratorios. Esta regla sigue la senda marcada por la FGE en su Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial⁵⁷³, que optaba por la actualización de las cantidades indemnizatorias hasta su pago efectivo a las víctimas y se aparta del hasta ahora criterio establecido por la Sala 1ª del TS⁵⁷⁴ en virtud del cual las indemnizaciones se fijan conforme al baremo que estuviera vigente en la fecha del accidente en caso de fallecimiento o al de la fecha de la estabilidad de las lesiones en los demás casos. La doctrina se pronuncia positivamente sobre el art. 40.2 del nuevo Título IV de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor que introduce la Ley 35/2015, ya que conforme a la jurisprudencia anterior al mismo, en los casos de accidentes con lesionados de gravedad, éstos, cuando no llegaban a un acuerdo con la aseguradora

⁵⁷² El art. 40.2 de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que ha sido introducido por Ley 35/2015 establece: *“En cualquier caso, no procederá esta actualización a partir del momento en que se inicie el devengo de cualesquiera intereses moratorios”*.

⁵⁷³ Accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Via1.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00, siendo la fecha de último acceso el 3 de febrero de 2017.

⁵⁷⁴ Ente otras muchas destacamos la Sentencia núm. 430/2007, de 17 abril, de la Sala de lo Civil del TS, cuya referencia en Aranzadi es RJ 2007\3359 y que señala: *“ (...) el problema que ahora se presenta a la consideración de esta Sala se centra en lo siguiente: si el momento en que se debe determinar la valoración es el del accidente o el de la sentencia, como entienden muchas de las Audiencias Provinciales; o como en este caso nos reclama el recurrente, el de la demanda (...) se ha de proceder a fijar el importe de la indemnización mediante la aplicación sistemática de valoración de los daños vigente en el momento del accidente”*.

correspondiente, no percibían su indemnización hasta que finalizaba el procedimiento judicial, lo que podía traducirse en años de espera y finalmente, cuando recibían su compensación económica, la misma era calculada conforme al baremo vigente en la fecha del siniestro o de la sanidad, perdiendo estas cantidades parte de su valor por el transcurso del tiempo⁵⁷⁵.

El procedimiento para reclamar la indemnización a la Compañía de Seguros correspondiente o en el caso de que el vehículo no estuviera asegurado al Consorcio de Compensación de Seguros, cuenta con una novedad introducida por la Ley 35/2015 consistente en un trámite de conciliación previo y obligatorio, sin el que no puede presentarse la demanda en la vía civil⁵⁷⁶. Para ello, la víctima o los perjudicados con carácter previo a la interposición de la demanda deberán comunicar, de conformidad con el art. 7 de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, el siniestro al asegurador solicitando la indemnización que les corresponda en el plazo de un año desde que se produce el siniestro, transcurrido el cual la acción directa para exigir la indemnización prescribe. Esta reclamación extrajudicial puede hacerse sin intervención de abogado y procurador, si bien es evidente que un asesoramiento jurídico en estos casos es más que recomendable.

Además en los accidentes de circulación sujetos a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, es decir aquellos ocurridos a partir del 1 de enero de 2016, la responsabilidad penal que pudiera derivarse por la imprudencia cometida al volante generadora del resultado lesivo se establecerá en los términos establecidos en los artículos 142 y 152 del CP tras la reforma operada por LO

⁵⁷⁵ Al respecto véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *Las indemnizaciones de las víctimas (...)*, op.cit., 2015, p. 119.

⁵⁷⁶ El último párrafo del art. 7.8 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 señala: “No se admitirán a trámite, de conformidad con el artículo 403 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, las demandas en las que no se acompañen los documentos que acrediten la presentación de la reclamación al asegurador y la oferta o respuesta motivada, si se hubiera emitido por el asegurador”.

1/2015, de 30 de marzo, en los terminos que hemos venido analizando en esta investigación. En estos casos, conforme a los arts. 100 a 112 de la LECrim., la acción civil se ejercerá conjuntamente con la penal, salvo que el denunciante renunciase a la misma o se la reserve para ejercitarla ante la jurisdicción civil una vez finalizado el procedimiento penal. En cualquier caso, nada impide que el perjudicado inste la reclamación del art. 7 de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor a la que nos hemos referido, ante la compañía de seguros pese a la existencia del proceso penal para intentar llegar a un acuerdo sobre la responsabilidad civil.

El tratamiento del lucro cesante es uno de los aspectos novedosos respecto de la regulación anterior, en la que el lucro cesante se concretaba en un porcentaje de aumento, calculado en función de los ingresos netos anuales de la víctima, que se aplicaba sobre la indemnización básica. Esta manera de calcular el lucro cesante fue objeto de numerosas críticas en el pasado, fundamentalmente que este cálculo no tenía en cuenta ni la pérdida real de ingresos, ni la dependencia económica de los perjudicados, ni la duración del perjuicio⁵⁷⁷. El legislador ha tratado de corregir estas disfunciones con la tabla 1.C⁵⁷⁸ de la Ley 35/2015, en las que se determina los criterios para calcular en el momento presente los ingresos que la persona fallecida en un accidente de tráfico hubiera percibido durante toda su vida, y la duración de dependencia de las personas que tuviera a su cargo⁵⁷⁹. Una vez calculada la cantidad por lucro

⁵⁷⁷ Críticas realizadas desde el Tribunal Constitucional, entre otras en la Sentencia núm. 181/2000, de 29 de junio, cuya referencia Aranzadi es RTC 2000\181, desde el Tribunal Supremo en la Sentencia de la Sala Primera núm. 229/2010, de 25 de marzo, siendo su referencia en Aranzadi RJ 2010\4349 y también desde la Fiscalía General del Estado en su Circular 10/2011, que acabamos de mencionar.

⁵⁷⁸ Según el art. 61.2.c de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 *“la tabla 1.C establece las cuantías de los perjuicios patrimoniales, distinguiendo las categorías del daño emergente y del lucro cesante, de acuerdo con los criterios y reglas de este sistema”*.

⁵⁷⁹ El art. 80 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 establece el concepto de lucro cesante en los supuestos de fallecimiento en los siguientes términos: *“En los supuestos de muerte el lucro*

cesante, teniendo en cuenta que la víctima destinaba una parte a cubrir sus propias necesidades, la llamada “cuota sibi”, que se cifra, como mínimo, en un diez por ciento, esta cantidad se reparte en diferentes proporciones entre las personas que tuviera el fallecido a su cargo, de modo que la introducción de nuevos perjudicados no supone un mayor coste para la aseguradora (ya que la cantidad a repartir va a ser siempre la misma) sino una reducción de la parte que corresponde a cada perjudicado⁵⁸⁰.

Por último, otra de las novedades de esta reforma es la posibilidad de acudir a un procedimiento de mediación en los casos de controversia en los términos del art. 14 de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor que establece:

“1. En caso de disconformidad con la oferta o la respuesta motivada y, en general, en los casos de controversia, las partes podrán acudir al procedimiento de mediación de conformidad con lo previsto en la Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles.

cesante consiste en las pérdidas netas que sufren aquellos que dependían económicamente de los ingresos de la víctima y que por ello tienen la condición de perjudicados”.

⁵⁸⁰ El art. 87 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 regula la variable relativa a la cuota de cada perjudicado de la siguiente manera:

“1. El multiplicando que resulta de los criterios que establecen los artículos 83 a 85 se distribuye entre los perjudicados teniendo en cuenta que la víctima destinaba una parte a cubrir sus propias necesidades (cuota sibi) que se cifra, como mínimo, en un diez por ciento.

2. Los criterios de distribución son los siguientes:

a) Cuando exista cónyuge o un solo perjudicado, su cuota será del sesenta por ciento.

b) Cuando exista más de un perjudicado, la cuota del cónyuge será del sesenta por ciento, la de cada hijo del treinta por ciento y la de cualquier otro perjudicado del veinte por ciento, incluido el cónyuge separado o el ex cónyuge que tenga derecho a percibir una pensión compensatoria que se extinga por el fallecimiento de la víctima.

3. Cuando la suma de las cuotas de los perjudicados sea superior al noventa por ciento, se redistribuirán de modo proporcional, dando lugar a la correspondiente reducción de la indemnización de cada uno de ellos.

4. En caso de perjudicado único al que se refiere el apartado 2.a), la indemnización correspondiente a la cuota del sesenta por ciento se calcula multiplicando por dos el importe resultante de la tabla 1.C correspondiente, cuando se trate de hijo, y por tres en los demás casos”.

2. *A tal efecto, será el perjudicado quién podrá solicitar el inicio de una mediación, en el plazo máximo de dos meses, a contar desde el momento que hubiera recibido la oferta o la respuesta motivada o los informes periciales complementarios si se hubieran pedido.*

3. *Podrán ejercer esta modalidad de mediación profesionales especializados en responsabilidad civil en el ámbito de la circulación y en el sistema de valoración previsto en esta Ley, que cuenten con la formación específica para ejercer la mediación en este ámbito. El mediador, además de facilitar la comunicación entre las partes y velar porque dispongan de la información y el asesoramiento suficientes, desarrollará una conducta activa tendente a posibilitar un acuerdo entre ellas.*

4. *Recibida la solicitud de mediación, el mediador o la institución de mediación citará a las partes para la celebración de la sesión informativa. En particular, el mediador informará a las partes de que son plenamente libres de alcanzar o no un acuerdo y de desistir del procedimiento en cualquier momento, así como que la duración de la mediación no podrá ser superior a tres meses, que el acuerdo que eventualmente alcancen será vinculante y podrán instar su elevación a escritura pública al objeto de configurarlo como un título ejecutivo.”*

La elección de mediador corresponde a las partes si bien no especifica la ley a quién corresponde sufragar los gastos del proceso de mediación.

Como veremos con más detenimiento en el epígrafe dedicado al cuestionario a las principales Asociaciones de víctimas de tráfico, estas se encuentran divididas a la hora de valorar este nuevo Baremo, algunas lo consideran muy positivo, otras negativo y otro tercer grupo considera que ha supuesto un avance pero que adolece de importantes inconvenientes. También la doctrina se encuentra dividida a la hora de valorar este nuevo baremo de

indemnizaciones, que acabamos de estudiar, entre quienes, en general, lo consideran positivo⁵⁸¹ por mejorar los derechos de las víctimas y entre quienes se muestran críticos con el mismo. Dentro de este sector crítico destaca YAÑEZ DE ANDRÉS⁵⁸², el cual considera que no era este un buen momento para acometer una reforma del baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico porque “en el momento actual de crisis económica generalizada, que es una circunstancia anormal, la prudencia debiera imponer una moratoria para cualquier intento de modificación del sistema de indemnizaciones en nuestro país”. Este autor reconoce que las indemnizaciones a grandes lesionados han aumentado pero indica que este tipo de lesionados suponen como máximo el 0,3% de los lesionados en accidente. El 75% de las víctimas de tráfico lo son por secuelas menos graves, principalmente por los llamados esguinces cervicales, que han visto reducido su derecho a indemnización, con el consiguiente ahorro para las aseguradoras.

CAPÍTULO 4.- TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL APLICADAS A LOS DISTINTOS OPERADORES JURÍDICOS INTERVINIENTES EN EL DESARROLLO DE LAS REFORMAS ANALIZADAS

Nos mostramos absolutamente conformes con ÁLVAREZ UNDURRAGA⁵⁸³ sobre que el estudio del Derecho demanda también de la investigación exegética y empírica con el objetivo de obtener información que nos ayude a resolver problemas vinculados al Derecho, conocer el avance de nuestra legislación, profundizar en aspectos de la realidad socio jurídica, así como

⁵⁸¹ Véase AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *Las indemnizaciones de las víctimas (...)*, op.cit., 2015, pp. 15 y 119.

⁵⁸² YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: “Baremo y responsabilidad (...)”, op. cit., 2016, pp. 73-102.

⁵⁸³ ÁLVAREZ UNDURRAGA, G.: *Metodología de la Investigación Jurídica: hacia una nueva perspectiva*, Universidad Central de Chile, Santiago de Chile, 2002, p. 36.

analizar documentos y textos existentes utilizando nuevos enfoques metodológicos dentro de la investigación en las Ciencias Jurídicas.

Con este propósito nos propusimos recabar la postura de distintos operadores jurídicos en el ámbito de nuestro objeto de estudio, en concreto del legislador, de los encargados de aplicar las nuevas reformas, es decir jueces y fiscales, y por supuesto, la postura de los que más directamente se van a ver afectados por estas reformas, las víctimas de los accidentes de tráfico. Fundamentalmente nos interesaba su opinión en torno a la reforma de mayor calado en el ámbito de la delincuencia vial de los últimos tiempos, que sin lugar a dudas ha sido la LO 1/2015, de 30 de marzo, que modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Pero también preguntamos a los Grupos Parlamentarios y a los Jueces y miembros del Ministerio Fiscal por la implementación de una nueva herramienta procesal pensada para los delitos contra la seguridad vial: el proceso por aceptación de decreto de la Ley 41/2015, de 5 de octubre, que modifica a la Ley de Enjuiciamiento Criminal para la agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales. Y respecto a las asociaciones de víctimas de tráfico, obtuvimos asimismo su opinión sobre el impacto para ellas de la nueva Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

El resultado de la aplicación de estas técnicas de investigación social a nuestro objeto de estudio lo plasmamos en los siguientes epígrafes.

4.1.- CUESTIONARIO A LOS DIFERENTES GRUPOS PARLAMENTARIOS

4.1.1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

En el afán por vincular la teoría con la práctica o realidad social y evaluar la eficacia de las normas jurídicas que estamos analizando, la LO 1/2015, de 30 de marzo y de la LO 41/2015, de 5 de octubre, decidimos recabar la postura que sobre las mismas mantienen los distintos partidos políticos que conformaron los Grupos Parlamentarios en el Congreso de los Diputados de la X Legislatura en la que se tramitaron ambas leyes: Grupo Parlamentario Popular, Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Catalán (conformado por *Convergència i Unió*), Grupo Parlamentario Izquierda Plural (conformado por Izquierda Unida, *Iniciativa per Catalunya-Verds*, *Esquerra Unida i Alternativa* y la Chunta Aragonesista), Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) , Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y Grupo Mixto (conformado por los partidos políticos de *Amaiur*, *Esquerra Republicana de Catalunya*, *Bloque Nacionalista Galego*, Coalición Canaria, *GeroaBai*, Unión del Pueblo Navarro, *Compromís-Equo* y Foro Asturias). Con el mismo objetivo, hemos investigado la postura de los dos Grupos Parlamentarios emergentes desde la XI Legislatura (Podemos-*En Comú Podem*-En Marea; y Ciudadanos), en la que ambas leyes continuaron su aplicación efectiva.

4.1.2.- METODOLOGÍA EMPLEADA

Esta parte de nuestro estudio se basa, como no podía ser de otra manera, en las tradicionales Técnicas de Investigación Social que las Ciencias Sociales nos ofrecen⁵⁸⁴. Para ello hemos seguido las distintas fases⁵⁸⁵ de un proyecto de

⁵⁸⁴ Véase la conferencia con el título “Técnicas de Investigación Social” impartida por la Profesora y Doctora en Sociología Doña Olga Martínez Moure dentro del ciclo de conferencias de los Cursos de Verano 2014 de la Universidad a Distancia de Madrid, accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=YEGITvM5ZZU>, siendo la fecha del último acceso 3 de marzo de 2016.

investigación social: planteamiento de la investigación (en nuestro caso, como ya explicábamos con mayor detenimiento en el epígrafe anterior, recabar la postura que sobre la LO 1/2015, de 30 de marzo y sobre la LO 41/2015, de 5 de octubre, mantienen los Grupos Parlamentarios en el Congreso de los Diputados), la recogida de datos o información y el análisis de dichos datos y producción de resultados, que veremos en los próximos epígrafes.

Una vez planteado el objeto de nuestra investigación debemos escoger el método de recogida de datos más efectivo para nuestro propósito. Así, siguiendo a CORBETTA⁵⁸⁶ podemos optar entre utilizar técnicas cuantitativas, entre las que destaca la encuesta, o recurrir a técnicas cualitativas como la entrevista. Finalmente nos decantamos por emplear la técnica de la entrevista escrita para abordar a los Grupos Parlamentarios responsables de la producción legislativa que estamos estudiando.

La entrevista escrita presenta, en este caso, las ventajas de permitir obtener información narrativa, de presentar una mayor carga interpretativa y ser más indicada cuando nos dirigimos a un grupo tan específico y particular como el que nos ocupa.

La clasificación de las entrevistas de investigación según su nivel de estructuración y su grado estandarización o no⁵⁸⁷, ha tenido una gran aplicación en las ciencias sociales. Siguiendo esta clasificación, optamos por la llamada entrevista estandarizada programada (*schedule standardized interview*) que se caracteriza porque la redacción y orden de las

⁵⁸⁵ Adaptando las fases propuestas por ÁLVAREZ UNDURRAGA, G.: *Metodología de la Investigación (...)*, op.cit., 2002, p. 35 a las propuestas en la conferencia con el título “Técnicas de Investigación Social” impartida por la Profesora y Doctora en Sociología Doña Olga Martínez Moure dentro del ciclo de conferencias de los Cursos de Verano 2014 de la Universidad a Distancia de Madrid, accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=YEGITvM5ZZU>, siendo la fecha del último acceso 3 de marzo de 2016.

⁵⁸⁶ CORBETTA, P.: *Metodología y Técnicas de Investigación Social*, edición revisada, traducción de DÍAZ UGARTE, M. y DÍAZ UGARTE, S., McGraw-Hill, Madrid, 2007, pp.40-63.

⁵⁸⁷ Al respecto, véase VALLES MARTÍNEZ, M.: *Técnicas cualitativas de Investigación Social: Reflexión metodológica y práctica profesional*, Síntesis, Madrid, 1999, pp. 186-187.

preguntas es exactamente el mismo para cada sujeto, de modo que, cuando aparecen variaciones en las respuestas de los sujetos encuestados, estas variaciones pueden atribuirse a diferencias reales de respuesta, y no al instrumento empleado. Aplicamos esta técnica a nuestra entrevista, por lo que remitimos a los distintos Grupos Parlamentarios el mismo tipo de cuestionario. La única diferencia que introducimos en las preguntas remitidas surge de la necesaria adaptación del cuestionario a los dos Grupos Parlamentarios emergentes en la XI Legislatura (Podemos-*En Comú Podem*-En Marea; y Ciudadanos) que no participaron en la tramitación de la LO 1/2015, de 30 de marzo y de la LO 41/2015, de 5 de octubre, al no estar representados en el Congreso de los Diputados en aquella legislatura. Por ello, no remitimos a Podemos-*En Comú Podem*-En Marea; y a Ciudadanos preguntas que específicamente se refieren a la tramitación de sendas leyes, en la que no participaron.

Las diferentes entrevistas que hemos llevado a cabo en este estudio reúnen también características de la llamada entrevista especializada y a élites (*elite and specialized interviewing*)⁵⁸⁸, no solo por estar dirigida a las denominadas élites de la política en nuestro país, si no fundamentalmente por dar la oportunidad al entrevistado de introducir, si lo considera oportuno, sus nociones sobre aquello que considera relevante en relación con la materia propuesta por el entrevistador.

Respecto del diseño y preparación de las entrevistas que hemos llevado a cabo, debemos poner de manifiesto que hemos puesto en práctica distintas estrategias propias de la entrevista de evaluación⁵⁸⁹ para intentar obtener la mayor cantidad de información posible de los entrevistados, que no debemos olvidar son miembros de partidos políticos, lo que por un lado les hace

⁵⁸⁸ VALLES MARTÍNEZ, M.: *Técnicas cualitativas (...)*, op.cit., 1999, pp. 188-189.

⁵⁸⁹ FEAR, R.: *La entrevista de evaluación*, traducción de MAC DONAGH, M., Paidós, Buenos Aires, 1979, pp. 35-69.

accesibles como corresponde a servidores públicos y por otro no siempre están disponibles a los efectos de una investigación jurídica como la nuestra.

Un buen entrevistador social debe ser un buen vendedor, debe persuadir al entrevistado para que acceda a contestar las preguntas planteadas y para ello hemos tratado de hacer atractivo este Proyecto de Investigación a los distintos Partidos Políticos. Sin duda, que esta Investigación se esté desarrollando en el seno de una Universidad de prestigio como la nuestra, lo que no dejamos de enfatizar durante todo el proceso, jugó a nuestro favor. Además tratamos de facilitar la labor de los entrevistados concediéndoles tiempo suficiente para el estudio de la temática tratada a lo largo de los meses que han durado estas entrevistas, optamos por la entrevista en formato escrito para que de forma reflexiva y privada pudieran contestar a nuestro formulario. Por supuesto, todas nuestras comunicaciones con los distintos Grupos Parlamentarios, tanto verbales como escritas, fueron educadas y cordiales, lo que permitió establecer un *rapport*⁵⁹⁰ adecuado entre entrevistador y entrevistados. Creemos que también contribuyó a crear ese clima de confianza, el uso de lenguas cooficiales propias de Comunidades Autónomas en algunas de las comunicaciones dirigidas a Diputados o Grupos que normalmente hacen uso de las mismas, si bien los cuestionarios remitidos y las respuestas recibidas se realizaron en todo momento en castellano por ser la lengua en la que se lleva a cabo esta investigación. En esta línea, nuestras comunicaciones escritas no fueron de carácter estándar sino que estuvieron dirigidas personalmente a cada uno de nuestros interlocutores.

⁵⁹⁰ Al respecto véase ACEVEDO IBÁÑEZ, A./LÓPEZ MARTÍN, A.F.: *El proceso de la entrevista conceptos y modelos*, 4ª ed., Limusa, México D.F, 1988, pp. 34-37 y 167-168.

4.1.3.- RECOGIDA DE DATOS O INFORMACIÓN

Antes de pasar a exponer la información obtenida a lo largo de las entrevistas realizadas, debemos hacer una serie de consideraciones previas.

A través de las entrevistas planteadas hemos tenido acceso a las posiciones de casi todos los Grupos Parlamentarios del Congreso de los Diputados, en concreto, hemos recibido respuesta del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Parlamentario de Podemos-*En Comú Podem*-En Marea, del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, del Grupo Parlamentario Izquierda Plural, del Grupo Parlamentario Vasco y del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, que a su vez son representativos de la mayor parte del Congreso de los Diputados, tanto en la X Legislatura⁵⁹¹ como en la XI Legislatura⁵⁹², según los casos, en las que estas entrevistas tuvieron lugar.

No hemos recibido respuesta del Grupo Parlamentario Catalán ni del Grupo Parlamentario Mixto. Respecto de estos Grupos con los que también nos pusimos en contacto y que no participaron en nuestro estudio debemos valorar si son de aplicación cuatro inhibidores⁵⁹³ que tradicionalmente pueden rebajar la disposición de los entrevistados a dar información o a ser entrevistados incluso:

1) La falta de tiempo (sobre todo en las personas más ocupadas).

⁵⁹¹ Los datos sobre la X Legislatura, incluidos los resultados electorales están accesibles en <http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/Historia/HistXLeg>, siendo la fecha de último acceso el 12 de abril de 2016.

⁵⁹² Los datos sobre la XI Legislatura, incluidos los resultados electorales están accesibles en <http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/Historia/HistXILeg>, siendo la fecha del último acceso el 12 de abril de 2016.

⁵⁹³ VALLES MARTÍNEZ, M.: *Técnicas cualitativas (...)*, op.cit., 1999, p. 214.

- 2) La amenaza al ego (o temor a que la información trascienda y se vuelva en su contra).
- 3) La etiqueta (o autocensura psicosocial).
- 4) El trauma (o sentimiento desagradable que se revive al recordar algunas experiencias).

En este caso, dadas las características de los sujetos entrevistados, miembros de partidos políticos, serían de aplicación los dos primeros inhibidores mencionados. Así, pese a la disposición inicial en participar en nuestro estudio mostrada por todos los partidos políticos consultados, consideramos que aquellos que finalmente no lo han hecho ha sido debido a la falta de tiempo y al temor de que la información trascienda y se vuelva en su contra. En este sentido, hay que tener en cuenta que durante la realización de este estudio han tenido lugar las elecciones generales del 20 de diciembre de 2015 y que ello ha supuesto una etapa intensa a nivel político por la participación en campaña electoral, por las negociaciones posteriores a las elecciones para intentar formar gobierno y unas nuevas elecciones el 26 de junio de 2016 al no haberse formado gobierno, lo que por un lado ha mantenido muy ocupados a los agentes políticos y por otro hace más sensible cualquier información que puedan trasladar (en este caso sobre delincuencia vial y dos importantes leyes de la pasada legislatura) por temor a que dicha información pueda perjudicar su imagen ante la opinión pública. A estos inhibidores mencionados hay que añadir otro posible factor aplicable a los partidos políticos con menor representación parlamentaria integrados en el Grupo Parlamentario Mixto (conformado por los partidos políticos de *Amaiur*, *Esquerra Republicana de Catalunya*, *Bloque Nacionalista Galego*, *Coalición Canaria*, *Geroa Bai*, *Unión del Pueblo Navarro*, *Compromís-Equo* y *Foro Asturias*) como es el que en ocasiones estos partidos de menor tamaño no cuentan con expertos en todas las materias, en este caso en materia de Seguridad Vial y que por falta de

conocimiento técnico en la materia tratada no hayan podido hacer un posicionamiento al respecto.

En este sentido se manifestó el partido Unión Progreso y Democracia, que si bien sí participó en nuestro estudio, lo hizo para manifestar que, en relación con la tramitación de la LO 1/2015, de 30 de marzo, se posicionaron respecto de la reforma introducida por esta ley en el Código Penal de manera general pero que “ante una reforma de tal magnitud, no tuvieron tiempo de posicionarse en cuestiones como la Seguridad Vial”. Y en esta misma línea nos contestaron en relación con la reforma de la LECrim., introducida por LO 41/2015, de 5 de octubre, respecto de la que manifestaron que “en su momento ya denunciábamos políticamente la forma atropellada de hacer estas reformas por el Gobierno, y la indefensión que produce a grupos parlamentarios pequeños el hecho de que tramite muchas leyes de extenso contenido en poco tiempo (unos 50 Proyectos de Ley entre julio y octubre). Por ello, respecto de estas cuestiones que nos planteas, nuestro grupo no tomo posición, pues no tuvimos tiempo de hacer una valoración seria y completa del asunto, entendiendo que no procedía oponernos a la tramitación, pero tampoco apoyarla explícitamente, simplemente por no haber tenido tiempo para recabar un criterio serio. Por todo ello, lamento decirte que no tenemos una posición sobre el tema.”

Por parte del Grupo Parlamentario Popular el formulario fue contestado por la diputada de la IX, X y XI Legislaturas Excm. Sra. María Concepción Bravo Ibáñez⁵⁹⁴, que era portavoz de este Grupo en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible⁵⁹⁵. La Sra. Bravo Ibáñez nos puso de manifiesto

⁵⁹⁴ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/fichaDiputado?idDiputado=45&idLegislatura=11, siendo la fecha de último acceso el 13 de abril de 2016.

⁵⁹⁵ Respecto de la composición de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en la XI Legislatura véase http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73

como aclaración de partida “que la tramitación de las reformas legislativas a las que hace referencia este cuestionario tuvieron lugar en el seno de la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados y no dentro de la de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. En consecuencia, la citada comisión de seguridad vial no ha participado (de manera directa) en el análisis de cómo dichas reformas pueden llegar a incidir sobre la tutela penal de la seguridad vial. En consecuencia, algunas de las preguntas que se plantean en este cuestionario, desde mi posición como portavoz de seguridad vial del Grupo Parlamentario Popular en la pasada Legislatura, no pueden ser atendidas ya que, como así he señalado, esta materia no fue objeto de debate en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible”. La diputada contestó a todas las preguntas planteadas con la excepción de la número seis (relativa a distintos aspectos técnicos de la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo) y las dos últimas preguntas (referidas a la Ley 41/2015 de modificación de LECrim., para agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales). No contestó a la pregunta número seis alegando que “al no haber tenido lugar el citado debate en el seno de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, carezco de la información necesaria para poder contestar”. Respecto de las cuestiones relativas a la Ley 41/2015 de modificación de LECrim. contestó que “al igual que para el caso de la reforma del Código Penal (LO 1/2015, de 30 de marzo), esta otra modificación legislativa se llevó a cabo en el seno de la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados, por lo que no dispongo de información que me permita contestar adecuadamente a las dos preguntas siguientes. En cualquier caso, y dado que no soy partidaria de especular, la valoración por la que se pregunta solo podrá realizarse una vez que la citada reforma se haya aplicado”.

_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/composicionOrgano&idOrgano=344, siendo la fecha de último acceso el 13 de abril de 2016.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista el formulario fue contestado por el diputado de la VII, IX y X Legislaturas Excmo. Sr. Juan Carlos Corcuera Plaza⁵⁹⁶, que hasta el 27 de octubre de 2015 fue portavoz de este Grupo en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Por parte del Grupo Parlamentario de Podemos-*En Comú Podem*-En Marea el formulario fue contestado por el diputado de la XI Legislatura Excmo. Sr. Juan Antonio Delgado Ramos⁵⁹⁷, que fue portavoz adjunto de este Grupo en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible⁵⁹⁸.

Desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos no aclararon quién exactamente había contestado a nuestro cuestionario (lo que puede deberse a los inhibidores mencionados anteriormente) y nos autorizaron a citar a fuentes del partido.

Por parte del Grupo Parlamentario Izquierda Plural el formulario fue contestado por el diputado de la X Legislatura Excmo. Sr. Josep Pérez Moya⁵⁹⁹ que hasta el 27 de octubre de 2015 fue portavoz adjunto en la Comisión Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de este Grupo (compuesto además de por *Iniciativa per Catalunya-Verds* al que pertenece el Sr. Pérez Moya, por Izquierda Unida, *Esquerra Unida i Alternativa* y por la Chunta Aragonesista).

⁵⁹⁶ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/fichaDiputado?idDiputado=208&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 15 de abril de 2016.

⁵⁹⁷ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/fichaDiputado?idDiputado=82&idLegislatura=11, siendo la fecha de último acceso el 25 de abril de 2016.

⁵⁹⁸ Respecto de la composición de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en la XI Legislatura véase http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/composicionOrgano&idOrgano=344, siendo la fecha de último acceso el 25 de abril de 2016.

⁵⁹⁹ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/fichaDiputado?idDiputado=411&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 19 de abril de 2016.

Además Don Josep Pérez Moya fue Director General del *Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya* del 2006 al 2010.

Por parte del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) el formulario fue contestado por el diputado de la III, IV, V, VI, VIII, IX y X Legislaturas Excmo. Sr. Emilio Olabarría Muñoz⁶⁰⁰, que fue ponente en las dos leyes (la LO 1/2015, de 30 de marzo y de la LO 41/2015, de 5 de octubre) sobre las que preguntábamos. El Sr. Olabarría Muñoz también fue Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de 2008 a 2011 y portavoz de la Comisión de Justicia del Grupo Vasco hasta el 27 de octubre de 2015.

A continuación hemos confeccionado un cuadro comparativo con las respuestas obtenidas en nuestro estudio:

G.P. POPULAR	G.P. SOCIALISTA	G.P. PODEMOS- EN COMÚ PODEM- EN MAREA
G.P. CIUDADANOS	G.P. IZQUIERDA PLURAL	G.P. VASCO
1.- ¿Destacarí­a alguna incidencia en la tramitación parlamentaria de la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo?, ¿a qué partes de dicha ley se dedicó más tiempo en el proceso legislativo?		
No me consta incidencia de relevancia, más allá de la complejidad inherente a este tipo de reformas legislativas, de calado.		
A destacar la insólita y preocupante rapidez en su tramitación parlamentaria, sin el debate y reflexión requeridos para una ley de tal importancia. Precipitación e improvisación en una tramitación que duró tan solo unas semanas de los meses de diciembre y enero.		

⁶⁰⁰ Su perfil en el Congreso de los Diputados está accesible en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Diputados/BusqForm?_piref73_1333155_73_1333154_1333154.next_page=/wc/fichaDiputado?idDiputado=247&idLegislatura=10, siendo la fecha de último acceso el 19 de abril de 2016.

Efectivamente, durante la tramitación parlamentaria de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, se produjo una incidencia formal digna de mención. El Consejo de Ministros dio luz verde a la tramitación legislativa del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código penal. Tras la aprobación formal en Consejo de Ministros del anteproyecto que fue sometido a informe del Consejo General del Poder Judicial (CGPJ) y de la Fiscalía general del Estado, en el mes de abril de 2013 vio la luz pública un segundo anteproyecto marcadamente diferente del primero. Este otro texto fue el finalmente remitido para dictamen al Consejo de Estado. De él habían desaparecido instituciones completas, como la custodia de seguridad, y se habían introducido novedades esenciales respecto del primer anteproyecto referidas a la parte general del Código.

La Memoria no ofreció información conforme debiera sobre los motivos que habían dado lugar a la existencia sucesiva de dos anteproyectos, con el efecto consecuente de sustraer el segundo al informe del CGPJ y del Consejo Fiscal, violentando el mandato contenido en el artículo 108 de la ley Orgánica del Poder Judicial y las garantías procedimentales establecidas para la elaboración de las disposiciones generales, y comprometiendo la validez de la Ley Orgánica que reforme el Código penal. En este sentido, lo grave es que se ha impedido de manera efectiva que la emisión de la consulta cumpla el fin perseguido, que no es otro que quien ostenta la potestad para redactar definitivamente la disposición se ilustre con el criterio de los organismos consultados.

Respecto a cuál fue la parte del proceso legislativo al que se le dedicó más tiempo, en lo que se refiere a su discusión parlamentaria fueron varias las cuestiones (sistemas de medidas de seguridad; delito continuado y reglas de determinación de la pena en los supuestos de concurso de delitos; eliminación del Libro 3) que suscitaron la aparición de un debate intenso, sin embargo, creo

que lo más relevante fue todo aquello relacionado con la prisión permanente revisable.

La tramitación de esta Ley es el paradigma de la degradación de los procedimientos legislativos, sin consenso, y sin sosiego. Además, transcurrió con propuestas de transacción remitidas al portavoz del PP desde el Gobierno que automáticamente eran desautorizadas por el propio Gobierno y con una actitud de rechazo sistemático a las propuestas de la oposición. En este sentido, siendo el Código Penal la norma más relevante tras la Constitución de un Estado, la rapidez es la peor compañía y los consensos deben ser universales, reposados, y de naturaleza similar a los consensos constitucionales. Todo ello dio como resultando un texto muy mejorable.

2.- ¿Qué opina de la despenalización de las faltas?

Como así se evidenció y explicitó en su día (de hecho, así se recoge en la exposición de motivos de la reforma), es obvio que la reducción del número de faltas —delitos leves en la nueva regulación que se introduce— vino orientada por el principio de intervención mínima; en este sentido, ha de facilitar una disminución relevante del número de asuntos menores que, en gran parte, pueden encontrar respuesta a través del sistema de sanciones administrativas y civiles.

La despenalización de las faltas en lo que hace referencia a la Seguridad Vial sitúa a las víctimas en una clara situación de indefensión.

La supresión de las faltas conlleva que la responsabilidad civil que se ejercita y se ejecuta a través de los juicios de faltas tiene ahora que ir, salvo alguna parte corregida por vía de enmiendas a última hora, a ejercitarse en un proceso civil, con los retrasos que conlleva, con el pago de tasas, con el pago de abogados, etcétera. Esta reforma es un auténtico despropósito.

Me parece en ciertos casos coherente, pues se tipificaban conductas que a la postre significaban condenas irrisorias en vía judicial, pudiendo llevarse a la vía administrativa, siendo ahora un procedimiento más ágil que pueden suponer, eso sí, multas pecuniarias quizás excesivas. Pero se conseguirá aliviar los saturados órganos jurisdiccionales.

La despenalización supone la no observancia a la acción de la justicia de conductas contrarias a la ley, pero no por ello debe suponer indefensión, puesto que en última instancia siempre se tiene acceso a la vía contencioso-administrativa.

En cierto modo el funcionario público se debe al ordenamiento jurídico.

La reforma del Código penal ha sido polémica en diferentes aspectos. En lo referido a la supresión de las faltas, aunque se ha presentado como una forma de reducir la presión penal, lo cierto es que no siempre ha sido así. En algunos casos, conductas que antes eran castigadas como faltas, ahora han pasado a ser sancionadas en vía administrativa o civil; pero otras son ahora reconocidas como delitos leves. Esta nueva calificación como delitos leves supone, a la postre, un endurecimiento de la regulación con notables efectos jurídicos (por ejemplo, en relación con la prescripción, con las reglas de determinación de la pena o con los antecedentes).

Opino que es una decisión tomada de manera irreflexiva y no estudiada en sus más hondas consecuencias. Va a dar pie a un aumento de la arbitrariedad ya que la despenalización de faltas, aunque produzcan heridas graves, comportará su tramitación en el ámbito civil y privado por lo que se niega el procedimiento penal. Consideramos que se trata de una medida anti preventiva y que contribuye a aumentar la sensación de injusticia.

Por otra parte, las razones alegadas por el legislador en la exposición de motivos son que “el Derecho penal debe ser reservado para la solución de

conflictos de especial gravedad” y que la medida se adopta “para reducir la elevada litigiosidad que recae sobre juzgados y tribunales”.

La justificación hace referencia al Principio de Intervención mínima que postula que la intervención del Derecho Penal ha de limitarse a lo que resulte imprescindible, debido a la gravedad de las sanciones que impone, utilizando preferentemente otras vías menos lesivas en el castigo. Pues bien, las dos terceras partes de las faltas que desaparecen pasan a integrar la nueva categoría de delitos leves. Es decir, las conductas que suponían cometer dichas faltas no solo no dejan de estar castigadas por el Código Penal sino que ahora se convierten en delitos con el consecuente incremento de pena. El tercio restante de las faltas realmente se despenaliza, es decir salen del Código Penal. Pero la mayor parte de las conductas no dejan de ser castigadas. Se convierten en infracciones administrativas con sanciones económicas más altas que las multas que preveía el Código Penal.

Se invoca así al principio de intervención mínima de una manera fraudulenta pues la mayoría de los comportamientos que dan lugar a las faltas van a castigarse, por la vía penal o la administrativa, con mayor rigor.

Se despenalizan solo parte de las faltas. Las otras se ubican en la Ley Orgánica sobre Protección de la Seguridad Ciudadana. Y las dos operaciones son inadecuadas porque se incrementa el reproche punitivo de las faltas, que se convierten en delitos. De la conocida como “Ley Mordaza” poco podemos añadir a lo que todo el mundo, incluido nosotros, hemos dicho ya.

3.- En concreto ¿cómo valora la despenalización de las faltas previstas en el antiguo art. 621 del Código Penal que castigaba entre otros supuestos a los que utilizando vehículo a motor o ciclomotor cometieran una imprudencia grave que causara lesiones o por imprudencia leve que causara lesiones constitutivas de delito?

Más allá de este caso en particular, tal y como se afirma en la última Memoria de la Fiscalía General del Estado, una de las claves a considerar en las reformas legislativas mencionadas es, por un lado, la “necesidad de realizar un esfuerzo interpretativo para delimitar los conceptos de imprudencia grave y menos grave y proyectarlo sobre la realidad procesal diaria”. En mi opinión, esta es la clave. El otro asunto que preocupa al Ministerio Fiscal, y cuya inquietud comparto, es la situación de indefensión que se da, sobre todo, en perjudicados con déficits económicos y sociales. Por ello, comparto la propuesta del Ministerio Fiscal relativa a definir un “protocolo de actuación coordinada del Ministerio Fiscal con las compañías aseguradoras y Colegios de Abogados extensible al sector sanitario con el objetivo de que las indemnizaciones y prestaciones sanitarias se satisfagan con prontitud y con estricta sujeción a las previsiones legales”.

Como decía, consideramos que esta despenalización producirá un grave perjuicio para las víctimas de los accidentes de tráfico, pues al reconducir las “imprudencias leves” a la vía civil, no solo dejarán de tener el amparo judicial por la vulneración de derechos fundamentales, si no que los perjudicados (lesionados y familiares de fallecidos), tendrán que soportar graves costes económicos (tasas judiciales, periciales diversas, etc.)

Anteriormente, cualquier imprudencia leve con lesiones podía ser constitutiva de imputación y abrir un procedimiento de faltas a instancia de parte (denuncia) del perjudicado y de que las lesiones sufridas debían haber precisado de más de una primera asistencia facultativa.

Los accidentados tenían una vía abierta a la realización de una mínima instrucción penal que siempre facilitaba el acceso a un médico forense imparcial del juzgado y sin coste alguno, y tenían acceso a un pronunciamiento del juez, tanto por la responsabilidad penal como por la civil.

La otra vía, la civil, suponía un procedimiento más tedioso y la obligación de presentar informe de valoraciones corporales, además de personarse en el mismo con abogado y procurador al objeto de interponer la demanda.

Con la reforma del Código Penal nos encontramos con que desaparece la imprudencia leve como criterio de imputación (despenalizando dicha conducta justificada bajo el principio de intervención mínima del derecho penal) y, aparecen los delitos leves: que castigan las imprudencias graves en todo caso y las menos graves cuando con ellas se produzca un resultado lesivo de gran entidad (las lesiones tipificadas en los artículos 149 y 150), de tal forma que las imprudencias leves, que no alcanzan a ser graves ni menos graves, quedan totalmente excluidas del ámbito penal.

Los delitos leves no se consideran sucesores de las faltas aunque su tramitación es análoga a la de los juicios de faltas, sigue condicionada a la interposición de denuncia previa, sin embargo su criterio de imputación es diferente y, además, se amplía el plazo para la interposición de denuncias, que pasa a ser de un año. Igualmente supondrá una disminución de trabajo en sede judicial, puesto que los antiguos accidentes con repercusión lesiva leve no irán a la vía penal, por lo que se precisará de querrela en la vía civil para reclamar la correspondiente indemnización. Algo que será positivo a su vez y evitará fraudes.

La modificación evitará judicializar todo tipo de accidentes. Entrando en vigor con el nuevo baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico que será una guía para aseguradoras y accidentados a la hora de tasar daños corporales. Además se evita el rosario de imputaciones hacia conductores que no comenten acciones dolosas y causan daños leves. El resto de situaciones realmente graves siguen siendo perseguidas por la acción de la justicia.

En realidad no se produce una auténtica despenalización, ya que las conductas que antes eran faltas ahora en buena medida se contemplan como delitos leves. Es cierto que la regulación previa castigaba las faltas y el homicidio por

imprudencia leve, y la nueva regulación exige que concurra imprudencia menos grave. La diferencia es sutil y habrá que estar a la interpretación que hagan los jueces. Asimismo, la reforma puede ayudar a que algunas conductas en las que podía resultar excesivo el recurso a la vía penal, aunque fuera como falta, ahora se sustancien como responsabilidad civil.

Se trata de una de las peores reformas del Código Penal en la que se quita de un plumazo los juicios de faltas con los que por lo menos se condenaba a la persona por haber cometido una infracción. Ahora, se da importancia a la compensación económica y no a la justicia. Todo se resuelve mediante la cuestión indemnizatoria. Beneficiará a las aseguradoras y perjudicará a las víctimas de accidentes de tráfico, que con esta reforma ven reducida su protección.

Esa conducta nunca debió ser considerada como falta sino siempre debió ser considerada como delito de homicidio imprudente. Y el reproche punitivo es muy escaso, tanto que no puede cumplir las funciones de la pena, ni la retributiva ni la de prevención.

4.- ¿Cómo valora los nuevos delitos leves relativos a los accidentes de tráfico?

En primer lugar, hay que ser conscientes (como así lo reflejan las memorias de la Fiscalía General del Estado de los últimos años) de que no son infrecuentes las praxis procesales de remitir a juicio de faltas graves imprudencias merecedoras de procedimiento por delito -de ahí que entre dentro de lo razonable pensar que la reforma no influirá decisivamente en la actual práctica procesal, al menos en los que las faltas graves de imprudencia se refiere-; un hecho que se une, en virtud de la reforma legal aludida, a que la mayoría de las faltas y procedimientos consiguientes, tramitados por accidentes de tráfico de menor gravedad del art. 147 quedan convertidos en ilícitos civiles. Por ello, he

afirmado antes que comparto la preocupación del Ministerio Fiscal porque se lleve a cabo el citado “esfuerzo interpretativo”.

Al final, la reforma no supone una agravación de las conductas ni de las penas actualmente aplicadas a las faltas. Además, el plazo de prescripción de los delitos leves será de un año y se establece expresamente que los antecedentes penales por la comisión de delitos leves no permitirá apreciar la agravante de reincidencia.

Habrà que atender a la imprudencia cometida, entendiendo que en el àmbito de las imprudencias la graduación es de: imprudencia grave, imprudencia menos grave e imprudencia leve, siendo estas últimas despenalizadas y por tanto no perseguibles en vía penal.

Las conductas levísimas como se calificó en algún manual de la Escuela de Mérida no merecen la acción penal. Por lo que es mejor llevarlas a la vía civil.

Las conductas gravosas se persiguen de oficio con los delitos menos graves. A su vez, me parece ilógico que tenga la misma condena el no haber obtenido el permiso que el que le ha sido retirado por puntos.

Como ya he dicho, no es muy significativa la reforma en este aspecto, aunque la consideración como delitos leves de lo que antes eran faltas puede terminar suponiendo una agravación encubierta del castigo penal.

Negativamente, ya que va a generar serios problemas de interpretación al poder judicial a causa de una regulación confusa, errónea y deficiente, y que afectará a al menos 16 delitos.

De nuevo podemos utilizar la respuesta anterior afirmando que el reproche penal es manifiestamente insuficiente.

5.- ¿Cree que esta reforma afectará de algún modo a la Seguridad Vial en

nuestro país?

Nadie duda de que la causa-raíz de los accidentes de tráfico está en el comportamiento humano. Y, por supuesto, una manera de influir sobre dicho comportamiento es a través de la vigilancia y sanción; de ahí que el contenido de la Ley -su potencia sancionadora (ya sea penal o civil)-, sin duda, actúe como elemento disuasorio para las conductas menos solidarias y/o más peligrosas.

No obstante, en España, nuestros usuarios de las vías, como fiel reflejo de la sociedad actual, poseen la madurez suficiente como para entender, más allá de la intensidad del castigo y/o de la sanción, que su seguridad y la de los demás usuarios depende de su comportamiento como conductor. De hecho, según se afirma en la última Memoria de la Fiscalía General del Estado, “el número de procedimientos penales incoados por delitos contra la seguridad vial ha descendido (en 2014) respecto al año anterior, al igual que el de acusaciones formuladas (no así el de sentencias condenatorias)”. Sin duda, un hecho que me reafirma en la consideración anterior acerca de una mayor concienciación vial de la ciudadanía. Por lo tanto, todo lleva a pensar que no: que esta reforma legislativa no afectará negativamente, al menos como factor causante y/o determinante, al nivel de seguridad vial en nuestro país.

Despenalizar estas conductas como si se tratase de una cuestión entre particulares que puede solucionarse con un acuerdo económico, no solo es un mensaje negativo y contradictorio (de consecuencias desconocidas para la política de seguridad vial actual) sino que es una afrenta a las víctimas y familiares y atenta contra sus derechos. Las imprudencias en la conducción son unos hechos de trascendencia social que afectan a los valores de respeto a la vida y la integridad física y van contra la convivencia pacífica y segura.

No debería, puesto que al fin y al cabo solo cambian los procedimientos para

reclamar indemnizaciones. En el caso de crear grave riesgo o lesiones por imprudencia, habrá de ver la magnitud de la misma y calificar la acción en el tipo penal correspondiente.

A mi juicio, más que reformas penales, para mejorar la seguridad vial son necesarias otras medidas como, por ejemplo, priorizar la eliminación de puntos negros viarios o desarrollar una política de seguridad vial con una importante componente educativa.

Rotundamente, sí. La despenalización de conductas que impliquen accidentes de tráfico con víctimas traslada la sensación de impunidad ante conductas reprochables socialmente y que deberían continuar siendo consideradas como delictivas. Atentan, además, contra el esfuerzo realizado en la última década para consolidar valores de movilidad segura.

No. Ni a la seguridad vial ni a la mayoría de los nuevos delitos que se formulen.

6.- ¿Surgieron en el debate parlamentario de la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo los siguientes aspectos técnicos?:

6.1.- ¿Se valoró cuál debe ser la infracción o el resultado lesivo para poder tramitar como delito leve un accidente de tráfico?

6.2.- ¿Se estudiaron los problemas de transitoriedad que pueden derivarse de la nueva regulación?

6.3.- ¿Se abordó el posible impacto económico de la reforma para las víctimas de tráfico?

6.4.- ¿Qué ocurrirá con el denominado Auto de cuantía máxima del Real Decreto Legislativo 8/2004?

Dada la rapidez con que se tramitó la ley, en ponencia el PP no entró a valorar ninguno de estos aspectos técnicos.

En términos generales, no. Si bien en el debate del Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, sí planteamos desde la Izquierda Plural cuestiones como que toda propuesta que modifique una ley que tenga contribuciones de carácter económico tenga que estar avalada y acompañada de los estudios preceptivos y obligatorios de impacto económico. Del resto de cuestiones que se plantean a continuación (problemas de transitoriedad, etc.) no recuerdo haberlas abordado durante el debate parlamentario ya que aquellas son cuestiones que se tratan en el posterior desarrollo reglamentario de la norma.

6.1. No se valoró. Es más, es uno de los reproches que realizó con mayor énfasis nuestro grupo parlamentario y yo particularmente porque fui presidente de la Comisión de Seguridad Vial.

6.2. En absoluto.

6.3. Difícilmente cuando vino el Proyecto de Ley sin memoria económica.

6.4. No se reguló nada nuevo en materia de responsabilidad civil específica en el ámbito de la seguridad vial luego esta norma es irrelevante a esos efectos.

7.- ¿Cómo valora la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo?, ¿Qué aspectos destacaría de la misma?, ¿Desea realizar alguna otra consideración sobre la reforma de la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo?

De acuerdo con mi contestación a la segunda pregunta, considero que (tal y como así se afirma en la exposición motivada de la reforma), al igual que vienen reclamando una buena parte de los operadores jurídicos así como la Fiscalía General del Estado y el propio Consejo General del Poder Judicial, es necesario reducir los elevados niveles de litigiosidad, especialmente elevados en el ordenamiento jurisdiccional penal español y, en consecuencia, primar la racionalización del servicio público de Justicia al tiempo que se reafirma el uso del Derecho Penal para la solución de conflictos de especial gravedad. Por su

parte, los hechos más destacables están debidamente recogidos en la citada exposición de motivos de la propia reforma.

Que el hecho de pasar al ámbito administrativo las simples faltas, aliviará la Justicia y recaerá sobre el ciudadano infractor mayores multas (“lo que le duele a la gente es el bolsillo”). La valoro positivamente.

Quizás el aspecto más relevante a destacar es la necesidad, ya vigente desde que se introdujo en 2010 la responsabilidad penal de las personas jurídicas y que ahora se reafirma.

Tal y como he indicado, ha sido una reforma polémica, con luces y sombras. Probablemente hubiera sido necesario mayor debate y una búsqueda más amplia de consenso político y técnico.

Solo añadir que el Gobierno con este nuevo Código Penal ha optado por criterios de oportunidad vinculados al populismo punitivo. Esta reforma del Código Penal incorpora castigos más severos, a pesar de que nos encontramos en los niveles más bajos de delincuencia en el ámbito europeo. Sin embargo, en lo referido a la seguridad vial, despenaliza conductas que deberían continuar siendo consideradas delictivas.

La consideración más lúcida quizás sea que la próxima legislatura deba plantearse una reforma y mejor fundada del Código Penal en el ámbito de la seguridad vial y en todos los demás.

8.- ¿Cómo valora el nuevo Proceso por aceptación de decreto, también conocido como Procedimiento monitorio penal, regulado en el Título III bis de la Lecrim. (arts. 803 bis a y ss.) en relación con los delitos contra la seguridad vial?

Lo consideramos innecesario. En nuestra legislación ya teníamos instrumentos

suficientes para el enjuiciamiento rápido de estos delitos.

La medida se adopta no para mejorar en enjuiciamiento, que no es tal, de estos delitos, sino y tal y como ha quedado formulado en la Ley para permitir que el Ministerio Fiscal mande la propuesta desde su oficina, sin tener que estar presente, y quitarse lo que ellos denominan como papel.

Es un nuevo instrumento “jurisdiccional” para imponer penas leves de la manera más rápida posible. Ahora bien, dadas las singulares características que tiene (no existen fases del proceso; no existe el “status” de imputado antes de la “acusación”; el Juzgado de Instrucción dicta la sentencia) resulta a mi entender evidente que se desnaturaliza absolutamente el significado del proceso penal por lo que tal vez resulte más oportuno tratar estas conductas al margen del Código Penal y fuera de la Ley procesal penal.

El nuevo procedimiento presenta ventajas al ofrecer un cauce procesal sencillo y rápido, pero desequilibra la balanza a favor de la economía procesal y en detrimento del garantismo. En cierto modo desnaturaliza la esencia del proceso penal, ya que nos encontramos ante un proceso sin fases bien definidas o donde se desvirtúa la acusación, entre otras cuestiones. En tal sentido, no podemos olvidar que, por más de que se trate de delitos leves, la persona no deja por ello de ser condenada penalmente, con las consecuencias que se derivan.

Lo que en un principio puede parecer una medida de agilización puede que finalmente no sea así y entrañe faltas de garantías procesales que puedan resultar perjudiciales para las víctimas de accidentes de tráfico.

Es contrario al principio de división de poderes porque es el Ministerio Fiscal el que dicta los Decretos y este, como es sabido, depende de Gobierno.

9.- El Preámbulo de la Ley 41/2015 señala que el nuevo Procedimiento monitorio penal se establece en España “siguiendo un modelo de probado éxito en Derecho comparado”. ¿Cuáles son los países que aplican ya este sistema, respecto de qué delitos y cuáles han sido los resultados alcanzados en Derecho comparado?

(*) *Formulación adaptada a los grupos emergentes en la XI Legislatura:* El Preámbulo de la Ley 41/2015 señala que el nuevo Procedimiento monitorio penal se establece en España “siguiendo un modelo de probado éxito en Derecho comparado”. ¿Tiene constancia de alguna experiencia similar en Derecho comparado tal y cómo señala la Exposición de Motivos de dicha Ley?.

Dado que no se especifica mucho en el Preámbulo, debo advertir que no se con exactitud a que se refiere y a que países y mucho más si tenemos en cuenta que en los países que tienen figuras que podrían remotamente asimilarse, el Ministerio Fiscal es quien dirige la investigación y no el Juez Instructor como ocurre en España, por lo que no creo que quepa la comparación.

No creo adecuado valorar las experiencias de otros países.

Lo desconozco.

Con carácter general y su regulación comunitaria ya ha sido objeto de trasposición en la mayoría de países de la UE, con bastante demora en el Estado español, y no deja de ser un instrumento de desjudicialización que tiene la ventaja de la agilidad y la desventaja de pérdida de garantías.

4.1.4.- ANÁLISIS DE DATOS Y PRODUCCIÓN DE RESULTADOS

Primero, de las entrevistas llevadas a cabo se desprende que no se ha tenido en cuenta en la tramitación de la LO 1/2015, de 30 de marzo las cuestiones relativas a la Seguridad Vial pese a la gran incidencia que esta reforma tiene en la regulación de infracciones cometidas con uso de vehículos a motor o ciclomotores. Este extremo es reconocido en las respuestas del propio Grupo Parlamentario Popular, que no olvidemos es el partido del Gobierno, autor del Proyecto de Ley que ha dado lugar a la reforma del Código Penal que estamos estudiando. También respondió expresamente en este mismo sentido el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. Asimismo, hay que destacar la manifestación del Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural que señala que los debates más relevantes en la tramitación de esta Ley versaron sobre la figura de la prisión permanente revisable.

Es evidente que algo falla en nuestro sistema legislativo cuando el Congreso de los Diputados aprueba leyes sin tener en cuenta las consecuencias que estas leyes tendrán en materias a las que afectan directamente, como en este caso la Seguridad Vial, que huelga decir es una materia de gran trascendencia en la vida, salud y patrimonio de los ciudadanos de nuestro país. Apunta nuestro estudio a que ante una reforma de tal magnitud los tiempos parlamentarios no permiten discutir todas las áreas a las que la ley afecta centrándose únicamente en las supuestamente más importantes. Debemos objetar que todas las materias tratadas son importantes y tendrán impacto en la vida de los ciudadanos por lo que debería legislarse de una manera más racional, tratando cada una de las áreas que se pretende afectar por separado, y en caso de no disponer de tiempo suficiente para hacer una reforma más reflexiva es preferible no legislar a legislar pobremente. Por otro lado, estimamos que la falta de tiempo en este caso no debería servir de excusa para

no tratar los temas con detenimiento si tenemos en cuenta que la LO 1/2015, de 30 de marzo fue presentada como Proyecto de Ley núm. 121/000065 el 24 de septiembre de 2013 y finalmente fue aprobada el 26 de marzo de 2015, es decir se contó con un año y medio para la tramitación de la misma, sin embargo la mayor parte de este periodo de tiempo, en concreto desde el 4 de octubre de 2013 hasta el 28 de noviembre de 2014, estuvo paralizada en la Comisión de Justicia, prorrogándose de manera automática durante más de un año el plazo para la ampliación de enmiendas al articulado⁶⁰¹. Esta crítica es compartida por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos que contestó respecto de la reforma introducida por la LO 1/2015, de 30 de marzo, que “probablemente hubiera sido necesario mayor debate y una búsqueda más amplia de consenso político y técnico” y por el Grupo Parlamentario Vasco que declaró que “la tramitación de esta Ley es el paradigma de la degradación de los procedimientos legislativos, sin consenso, y sin sosiego”.

Segundo, el Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural denuncia una importante irregularidad formal en la tramitación de la reforma del Código Penal operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, consistente en que el anteproyecto que fue sometido a informe del Consejo General del Poder Judicial y de la Fiscalía general del Estado fue distinto al remitido para dictamen al Consejo de Estado, sin que se ofreciera información sobre los motivos que habían dado lugar a la existencia sucesiva de dos anteproyectos. La consecuencia de esta actuación fue la de sustraer el segundo de estos anteproyectos, que fue el finalmente remitido al Congreso, al informe del

⁶⁰¹ Los datos sobre la tramitación parlamentaria de la Ley LO 1/2015, de 30 de marzo están accesibles en http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas/Indice%20de%20Iniciativas?_piref73_1335503_73_1335500_1335500.next_page=/wc/servidorCGI&CMD=VERLST&BASE=IW10&PIECE=IWA0&FMT=INITXD1S.fmt&FORM1=INITXLUS.fmt&DOCS=99-99&QUERY=%28I%29.ACIN1.+%26+%28I21%29.SINI, siendo la fecha de último acceso el 13 de abril de 2016.

Consejo General del Poder Judicial y del Consejo Fiscal, violentando las garantías procedimentales establecidas para su tramitación.

Tercero, en relación a la despenalización de las faltas y más en concreto las faltas previstas en el antiguo art. 621 del CP (que castigaba entre otros supuestos a los que utilizando vehículo a motor o ciclomotor cometieran una imprudencia grave que causara lesiones o por imprudencia leve causara lesiones constitutivas de delito) existe una importante preocupación de los entrevistados por la situación en que quedan las víctimas de estas conductas y sus familias, especialmente aquellas con mayor déficit económico y social, como consecuencia de los gastos económicos que tendrán que afrontar al reconducir la mayor parte de estas conductas a la vía jurisdiccional civil. En concreto, desde el Grupo Parlamentario Popular se llega a proponer incluso un Protocolo de actuación para tratar estos casos y el Grupo Parlamentario Socialista enumera algunos de estos nuevos costes (pago de tasas, pruebas periciales y honorarios de abogados). También el Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural manifiesta su preocupación por las víctimas de accidentes de tráfico, que con esta reforma ven reducida su protección.

Sin embargo, el Grupo Parlamentario Popular sí valora positivamente que la supresión de las faltas reduzca el nivel de litigiosidad en el ámbito jurisdiccional penal español y considera que es clave realizar un esfuerzo interpretativo de esta Ley para delimitar los conceptos de imprudencia grave y menos grave y así delimitar las conductas constitutivas de delitos leves de las meras infracciones civiles o administrativas. El Grupo Parlamentario de Ciudadanos también estima que “habrá que estar a la interpretación que hagan los jueces” y si bien valora positivamente que algunas conductas en las que podía resultar excesivo el recurso a la vía penal ahora se sustancien en la vía civil también señala que en general se produce un endurecimiento de la regulación porque un gran número de las antiguas faltas pasarán a ser

consideradas delitos leves con consecuencias más duras en materias como la prescripción o las reglas de determinación de la pena.

En relación con el desarrollo de esta Ley por vía jurisprudencial el Grupo Parlamentario Socialista mantiene por el contrario que probablemente la reforma no supondrá una agravación de las conductas ni de las penas respecto de las aplicadas a las faltas hasta ahora, mientras que el Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural considera que la despenalización de las faltas responde a una decisión irreflexiva que aumentará la arbitrariedad y que no ha tenido en cuenta sus más hondas consecuencias. Este Grupo además señala que la Exposición de Motivos de la LO 1/2015, de 30 de marzo, invoca de una manera fraudulenta como justificación para la supresión de las faltas el principio de intervención mínima, ya que por el contrario la mayoría de los comportamientos que daban lugar a las antiguas faltas van a castigarse con mayor rigor que antes, ya sea por la vía penal o la administrativa y en relación con la delincuencia vial, señala que el nuevo Código Penal despenaliza conductas que deberían continuar siendo consideradas delictivas.

También considera positiva la despenalización de las faltas el Grupo Parlamentario de Podemos-*En Comú Podem*-En Marea ya que en su opinión la nueva regulación evitará judicializar todo tipo de accidentes que junto con el nuevo baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico será una guía para aseguradoras y accidentados a la hora de tasar daños corporales.

El Grupo Parlamentario Vasco considera que la conducta de aquellos que utilizando vehículo a motor o ciclomotor cometieran una imprudencia leve que causara la muerte nunca debió ser considerada como falta sino siempre debió ser considerada como delito de homicidio imprudente.

Cuarto, no existe consenso entre los Grupos Parlamentarios cuestionados sobre si la nueva regulación del Código Penal afectará de alguna manera a la política de Seguridad Vial de nuestro país.

Por un lado el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo Parlamentario de Podemos-*En Comú Podem*-En Marea y el Grupo Parlamentario Vasco consideran que esta reforma no afectará negativamente a la Seguridad Vial, mientras que el Grupo Parlamentario Socialista señala que esta reforma puede afectar a este tipo de políticas ya que las consecuencias de esta nueva norma son desconocidas en materia de Seguridad Vial y señala que al reducir las imprudencias en la conducción a una cuestión entre particulares, que se puede saldar con un acuerdo económico, se está restando importancia a este tipo de infracciones. También se posiciona en este sentido el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural que considera que esta reforma atenta contra el esfuerzo realizado en la última década para consolidar valores de movilidad segura.

Quinto, todos los partidos políticos cuestionados y que participaron en el proceso legislativo de la LO 1/2015, de 30 de marzo reconocen que no se abordó en el debate parlamentario cuál debe ser el criterio para poder tramitar como delito leve un accidente de tráfico (como ya decíamos anteriormente esta cuestión se deja al criterio de la futura jurisprudencia). Asimismo coinciden todos estos entrevistados en que tampoco se abordaron los posibles problemas de transitoriedad que pueden derivarse de la nueva regulación, ni su posible impacto económico para las víctimas de tráfico (si bien como decíamos existe preocupación en los Grupos Parlamentarios al respecto) y tampoco se abordó la posible incidencia que la reforma pueda tener sobre el denominado Auto de cuantía máxima.

Sexto, en cuanto al nuevo Proceso por aceptación de decreto, regulado en el Título III bis de la LECrim., el Grupo Parlamentario Socialista lo considera innecesario por considerar que los instrumentos que ya existen en nuestra legislación son suficientes para el enjuiciamiento rápido de delitos contra la seguridad vial. Además este Grupo considera que esta figura es ajena a nuestra tradición jurídica, ya que en nuestro caso no es el Ministerio Fiscal quien dirige

la investigación, si no el Juez Instructor. El Grupo Parlamentario Vasco también se muestra contrario a esta nueva función del Ministerio Fiscal porque puede afectar a la división de poderes.

Sobre esta misma cuestión tanto el Grupo Parlamentario de Ciudadanos como el Grupo Parlamentario Vasco plantean que el nuevo procedimiento presenta ventajas al ofrecer un cauce procesal sencillo y rápido pero desequilibra la balanza a favor de la economía procesal, en detrimento del garantismo, ya que en el nuevo proceso no hay fases bien definidas y se desvirtúa la acusación lo que puede ser perjudicial para el acusado que aunque se trate de delitos leves es condenado penalmente con las consecuencias que ello acarrea. El Grupo Parlamentario de Podemos-*En Comú Podem*-En Marea también denuncia que con esta nueva figura las fases del proceso penal quedan desdibujadas.

Por su parte el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural responde sobre esta figura que “lo que en un principio puede parecer una medida de agilización puede que finalmente no sea así y entrañe faltas de garantías procesales que puedan resultar perjudiciales para las víctimas de accidentes de tráfico”.

4.2.- ENCUESTA A LOS JUECES, MAGISTRADOS Y FISCALES DE LOS JUZGADOS DEL ORDEN JURISDICCIONAL PENAL DEL PARTIDO JUDICIAL DE MÓSTOLES

4.2.1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

Siguiendo el mismo propósito que inspiró nuestro estudio a los diferentes grupos parlamentarios, es decir, vincular la teoría con la realidad social y evaluar la eficacia de las normas jurídicas objeto de esta tesis (la LO 1/2015, de 30 de marzo y de la LO 41/2015, de 5 de octubre), decidimos también

recabar la opinión respecto de estas dos normas de aquellos que las están aplicando: Jueces, Magistrados y miembros del Ministerio Fiscal.

Para ello, hemos realizado, durante los meses de junio y julio de 2016, una encuesta entre Jueces, Magistrados y Fiscales de los Juzgados del orden jurisdiccional penal del Partido Judicial de Móstoles, como expondremos a continuación.

4.2.2.- METODOLOGÍA EMPLEADA

Para realizar esta encuesta hemos empleado de nuevo las tradicionales Técnicas de Investigación Social que las Ciencias Sociales ofrecen⁶⁰². Para ello, mantenemos las distintas fases⁶⁰³ propias de un proyecto de investigación social, que ya habíamos utilizando: planteamiento de la investigación (en nuestro caso, como ya explicábamos en el epígrafe anterior, recabar la opinión que sobre la LO 1/2015, de 30 de marzo y sobre la LO 41/2015, de 5 de octubre, mantienen Jueces, Magistrados y miembros del Ministerio Fiscal), la recogida de datos o información que nos proporcionan a través de la encuesta y el análisis de dichos datos y producción de resultados, que veremos en los próximos epígrafes.

Una vez planteado el objeto de nuestra investigación, debemos escoger el método de recogida de datos más efectivo para nuestro propósito. Así,

⁶⁰² Véase la conferencia con el título “Técnicas de Investigación Social” impartida por la Profesora y Doctora en Sociología Doña Olga Martínez Moure dentro del ciclo de conferencias de los Cursos de Verano 2014 de la Universidad a Distancia de Madrid, accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=YEGITvM5ZZU>, siendo la fecha del último acceso 2 de septiembre de 2016.

⁶⁰³ Adaptando las fases propuestas por ÁLVAREZ UNDURRAGA, G.: *Metodología de la Investigación (...)*, op.cit., 2002, p. 35 a las propuestas en la conferencia con el título “Técnicas de Investigación Social” impartida por la Profesora y Doctora en Sociología Doña Olga Martínez Moure dentro del ciclo de conferencias de los Cursos de Verano 2014 de la Universidad a Distancia de Madrid, accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=YEGITvM5ZZU>, siendo la fecha del último acceso 2 de septiembre de 2016.

siguiendo de nuevo a CORBETTA⁶⁰⁴ podemos optar entre utilizar técnicas cuantitativas, entre las que destaca la encuesta, o recurrir a técnicas cualitativas como la entrevista que utilizábamos en nuestro anterior estudio. En este caso, nos decantamos por emplear la técnica de la encuesta por considerarla complementaria a la técnica de la entrevista empleada en nuestro anterior estudio y adaptarse mejor a los fines que perseguimos en esta ocasión. De esta manera, aplicamos distintas metodologías en el análisis de una misma realidad y usamos distintas fuentes de información sobre un mismo objeto de conocimiento para contrastar la información recabada, lo que en investigación social se conoce como “triangulación”⁶⁰⁵.

El uso de la triangulación presenta múltiples ventajas⁶⁰⁶: se alcanza una información más profunda y diversificada al cubrir más dimensiones de la realidad social, los resultados del estudio adquieren mayor grado de validez, facilita la comparabilidad de los datos por métodos distintos y demuestra que tanto la metodología cuantitativa como la cualitativa pueden y deben utilizarse de forma complementaria.

De las estrategias de investigación existentes quizás sea la encuesta la más conocida y practicada por los investigadores sociales. La encuesta puede definirse como la aplicación de un procedimiento estandarizado para recabar información (oral o escrita) de una muestra de sujetos.

A la hora de realizar nuestra encuesta debemos tener en cuenta dos cuestiones⁶⁰⁷: en primer lugar, la muestra de sujetos, que ha de ser representativa de la población de interés y en segundo lugar, las preguntas que

⁶⁰⁴ CORBETTA, P.: *Metodología y Técnicas (...)*, op.cit., 2007, pp.40-63.

⁶⁰⁵ Sobre el concepto de triangulación véase CEA D'ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa: Estrategias y técnicas de investigación social*, Síntesis, Madrid, 1996, pp. 47-62.

⁶⁰⁶ Véase CEA D'ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, p. 58.

⁶⁰⁷ Véase CEA D'ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, pp. 239-259.

componen el cuestionario, a través de las cuales obtendremos la información para nuestro trabajo de campo.

Para que las respuestas de los sujetos puedan compararse, la información se recoge estructurada, formulando las mismas preguntas y en el mismo orden a cada uno de los ciudadanos encuestados. El interés del investigador va más allá del individuo del que se obtiene la información, ya que se extiende a la población a la que este pertenece.

La popularidad que ha adquirido la encuesta en la investigación social se debe a las muchas posibilidades que ofrece al investigador comparada con otras estrategias de investigación. En primer lugar, es adecuada para obtener diversa información de un conjunto amplio de personas con un elevado grado de fiabilidad y además, permite la comparación de datos obtenidos en estudios realizados en fechas y lugares diferentes, en nuestro caso, como ya anunciábamos, la encuesta se llevó a cabo en los meses junio y julio del año 2016 entre Jueces, Magistrados y Fiscales de los Juzgados del orden jurisdiccional penal del Partido Judicial de Móstoles.

De entre las múltiples modalidades de encuesta (personal, telefónica, etc.) hemos optado por utilizar un tipo de encuesta perteneciente a la categoría de encuesta autoadministrada, en concreto, la llamada encuesta por correo, ya que el enlace a nuestra encuesta se ha remitido por correo electrónico. Esta modalidad de encuesta se caracteriza por que es el propio encuestado quién lee el cuestionario y anota las respuestas. Esto evita que la presencia del investigador pueda producir un sesgo en las respuestas por parte del encuestado, que contesta libremente gracias al sentimiento de privacidad y anonimato de este tipo de encuestas. Además, ofrece al encuestado más tiempo para reflexionar sus respuestas.

En el caso de nuestra encuesta, contactamos con su Señoría Doña Susana González de la Varga, Magistrada Decana del Partido Judicial de Móstoles y

con su Señoría Doña Margarita Rossignoli Arriaga, Fiscal Jefe de la Fiscalía de Área de Móstoles, las cuales aceptaron colaborar en este proyecto de investigación, remitiendo respectivamente a los Jueces y Fiscales de los Juzgados del orden jurisdiccional penal del Partido Judicial de Móstoles el enlace con la encuesta que habíamos elaborado.

Para mejorar el porcentaje de respuesta a nuestra encuesta, tuvimos en cuenta, en primer lugar, un buen diseño del cuestionario, es decir, no muy extenso (formulamos 11 preguntas), atractivo (usamos un diseño sencillo, moderno y utilizamos los colores y símbolos corporativos de nuestra Universidad) y fácil de rellenar. En segundo lugar, incluimos un párrafo de presentación previo a la encuesta propiamente dicha y que transcribimos a continuación: “Desde la Universidad Pontificia Comillas hemos elaborado esta encuesta para conocer la opinión de Jueces y Fiscales respecto de las últimas reformas en materia de Seguridad Vial introducidas por la Ley Orgánica 1/2015 y la Ley 41/2015. Se trata de un cuestionario de carácter anónimo y con su colaboración y la de todas las personas entrevistadas se podrá hacer un estudio con el objetivo de mejorar la Seguridad Vial en nuestro país. De antemano, muchas gracias por su aportación a este Proyecto de Investigación”. A través de este párrafo informábamos a los destinatarios de la encuesta de nuestro propósito, animándoles a participar y dejando constancia de la total confidencialidad de la información revelada, ya que se trataba de un cuestionario anónimo, lo que facilita notablemente la participación y la libertad en la contestación de los participantes. Además hicimos recordatorios, con copia del cuestionario para aquellos que pasado un período de tiempo (al menos 15 días desde la entrega del cuestionario) no lo hubieran remitido aún. De este modo conseguimos, como veremos más adelante, que el 54,16% de nuestros destinatarios contestara a la encuesta.

Como decimos, el cuestionario es el instrumento básico para recoger la información que el investigador persigue, de ahí que una buena planificación del cuestionario sea fundamental para el éxito de la encuesta. A la hora de abordar el diseño de nuestro cuestionario, también tuvimos en cuenta que las preguntas formuladas en el cuestionario pueden ser cerradas o abiertas, según las respuestas estén o no acotadas. En las preguntas cerradas por tanto el investigador determina de antemano, cuales son las diversas opciones de respuesta posibles, limitándose el encuestado a señalar cuál o cuáles (si la pregunta es múltiple) de las opciones dadas refleja su opinión. En nuestro caso, las preguntas núm. 1, 2, 3, 5, 6, 8 y 10 eran de carácter cerrado, mientras que las preguntas núm. 4, 7, 9 y 11 fueron abiertas, dando libertad al encuestado a que se exprese con sus propias palabras, lo que supone un esfuerzo adicional al tener que transcribir y estudiar por separado este tipo de contestaciones pero que en contraprestación aporta una gran cantidad de información al trabajo de campo. En concreto, en las preguntas núm. 4 y 7 se dio la posibilidad de ampliar la respuesta a las preguntas anteriores, las preguntas núm. 3 y 6 respectivamente. En ningún caso, dimos la opción a contestar “no sabe/no contesta” en las preguntas cerradas, ya que la mayor parte de autores expertos en la materia, entre ellos CEA D’ANCONA⁶⁰⁸, señalan que constituyen opciones de respuesta muy recurridas, cuando el encuestado no quiere pensar o manifestar una respuesta concreta, fundamentalmente en cuestionarios autoadministrados como el nuestro, en el que el cumplimiento se deja al arbitrio del encuestado.

En la práctica de la investigación social⁶⁰⁹, por motivos de economía presupuestaria y de tiempo, aunque la población a analizar sea muy pequeña, se opta por observar solo a una parte de dicha población, que constituye la “muestra” de la investigación, que deberá seleccionarse de modo que

⁶⁰⁸ Véase CEA D’ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, p. 255.

⁶⁰⁹ Véase CEA D’ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, pp. 119-121.

represente a pequeña escala la población objeto de estudio para que los resultados arrojados puedan generalizarse a la llamada “población de referencia”. Para ello se requiere que la muestra sea homogénea. De hecho, el conocimiento de la homogeneidad o heterogeneidad poblacional resulta primordial en la decisión del tamaño de la muestra ya que este tamaño será menor cuanto menor sea la “varianza poblacional”⁶¹⁰.

La representatividad de una muestra no solo depende de su tamaño, sino también del procedimiento seguido para la selección de las unidades muestrales. Siguiendo a CEA D’ANCONA⁶¹¹ las modalidades de muestreo son variadas, aunque cabe agruparlas en dos amplias categorías: muestreo probabilístico y no probabilístico, según si el azar interviene en todas las fases de selección. Nosotros nos decantamos por un muestreo no probabilístico, en el que tiene cabida cualquier discreción por parte del investigador y prescinde de la aleatorización, por ser más apropiado para la indagación exploratoria (estudios piloto) y para estudios cualitativos como el nuestro, más interesados en profundizar en la información aportada que en su representatividad estadística.

Dentro de las modalidades de muestreo no probabilísticos hay tres tipos: por cuotas⁶¹², estratégico o de juicio⁶¹³ y en bola de nieve⁶¹⁴. El nuestro será un muestreo estratégico⁶¹⁵, en el que la selección de las unidades muestrales responde a criterios subjetivos, acordes con los objetivos de la investigación, llamado así porque es el investigador el que sigue su propio juicio en la elección

⁶¹⁰ Véase CEA D’ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, p. 165.

⁶¹¹ CEA D’ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, pp. 179-180.

⁶¹² Las cuotas más habituales son las variables de sexo y edad.

⁶¹³ CEA D’ANCONA, M.A.: *Métodos de encuesta. Teoría y práctica, errores y mejora*, Síntesis, Madrid, 2004, pp. 170-171.

⁶¹⁴ En este supuesto las unidades muestrales van escogiéndose sucesivamente a partir de las referencias aportadas por los sujetos a los que ya se ha accedido, es decir, los nuevos casos identifican a otros individuos en su misma situación y la muestra va aumentando como una bola de nieve. Se suelen utilizar en estudios con población marginal de difícil acceso.

⁶¹⁵ Véase CEA D’ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, pp. 200-201.

de las unidades de la población que compondrán la muestra, dependiendo de si pueden aportar información relevante para los objetivos del estudio. Basta con escoger a individuos que compartan las características de la muestra diseñada para la investigación definitiva y que sean representativos del conjunto de la población a investigar. Este tipo de muestreo es el más utilizado en tesis doctorales⁶¹⁶.

En este momento debemos plantearnos cuál es la muestra más apropiada para nuestro estudio⁶¹⁷. La acotación de la población a analizar vendrá determinada por cuál es el problema y los objetivos de la investigación y deberá dejarse constancia de las características esenciales que ubiquen a la población escogida en un espacio y tiempo concreto. Además, es imperativo diseñar la muestra de modo que constituya una representación a pequeña escala de la población a la que pertenece.

Nuestra población de referencia es pequeña, ya que de todos los individuos que tendrán contacto, de un modo u otro, con la LO 1/2015, de 30 de marzo y con la LO 41/2015, de 5 de octubre, nuestro estudio se dirige a conocer la opinión de aquellos destinados a aplicarla, es decir, Magistrados, Jueces y Fiscales españoles, y dentro de esta categoría ya de por sí reducida, de los Magistrados, Jueces y Fiscales que ejerzan sus funciones en el orden jurisdiccional penal. En concreto, son 1.717 los Jueces y Magistrados que ejercen sus funciones en Juzgados de lo Penal o Juzgados de Instrucción de nuestro país⁶¹⁸ y la plantilla total de miembros del Ministerio Fiscal asciende a 2.473

⁶¹⁶ Véase CEA D'ANCONA, M.A.: *Métodos de encuesta (...)*, op.cit., 2004, p. 171.

⁶¹⁷ Véase CEA D'ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa (...)*, op.cit., 1996, pp. 159-160.

⁶¹⁸ Conforme al Informe sobre la estructura demográfica de la carrera judicial a fecha 1 de enero de 2016 del CGPJ, accesible en <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Temas/Estadistica-Judicial/Análisis-estadístico/Estructura-demográfica-de-la-carrera-judicial/Informe-sobre-la-estructura-demográfica-de-la-carrera-judicial-a-1-de-enero-de-2016>, siendo la fecha de último acceso el 30 de septiembre de 2016.

profesionales⁶¹⁹, sin desglosar la proporción que de estos ejerce sus funciones en el ámbito jurisdiccional penal, que será algo menor del total.

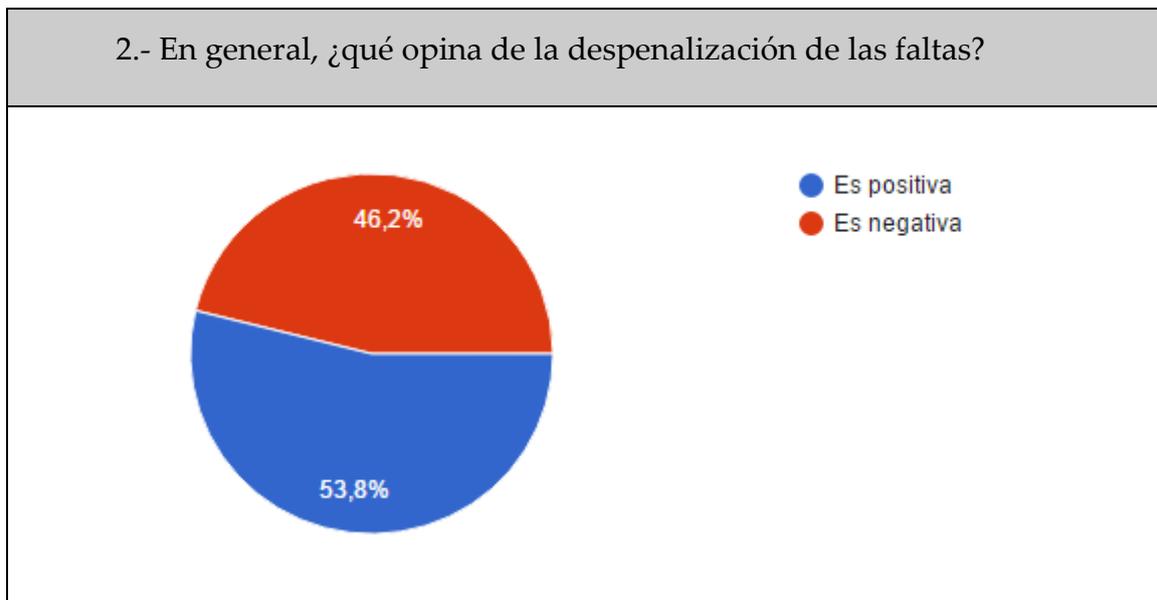
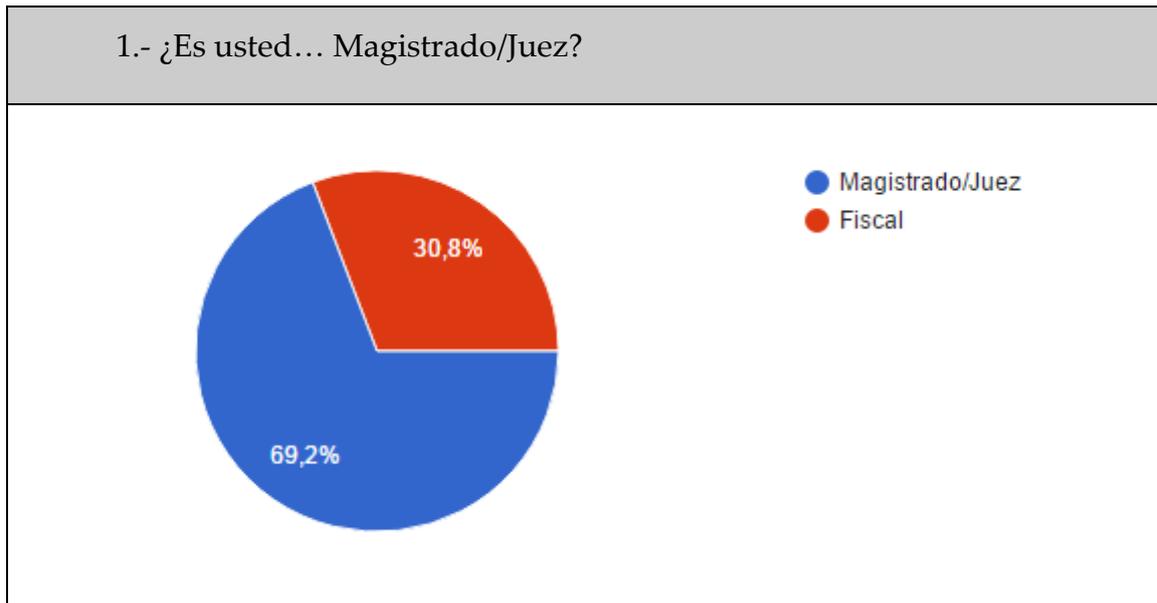
Teniendo en cuenta estos factores elegimos para nuestra muestra a los Magistrados, Jueces y Fiscales de los órganos jurisdiccionales penales del Partido Judicial de Móstoles⁶²⁰, es decir, de los 6 Juzgados de lo Penal y 6 Juzgados de Instrucción con que cuenta esta población. Nuestros potenciales destinatarios son 24 profesionales de los que 13 contestaron a nuestra encuesta, lo que se traduce en que el 54,16% de los destinatarios de la encuesta contestó a la misma. Esta muestra es muy homogénea ya que comparte las principales características de la población de referencia: todos ellos son miembros de la Carreras Judicial o Fiscal y ejercen sus funciones en Juzgados de lo Penal o de Instrucción, son personas con una alta cualificación y perfil muy similar, que constituyen una representación a pequeña escala de la población a la que representan.

⁶¹⁹ Según la Memoria del año 2016 de la Fiscalía General del Estado accesible en https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/documentos/memorias_fiscalia_general_estado/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbwsgozNDBwtjNycnDx8jAwszIAKIPEVUPtYuBk4unsGO5l6eBhbBJkQp98AB3A0IKQ_XD8KVYm_h68R0AWGvqEmli7GBu6G6AqwOBGsAI8bCnJDIwWyPRUByaZ9Ig!!/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?selAnio=2016, siendo la fecha de último acceso el 30 de septiembre de 2016.

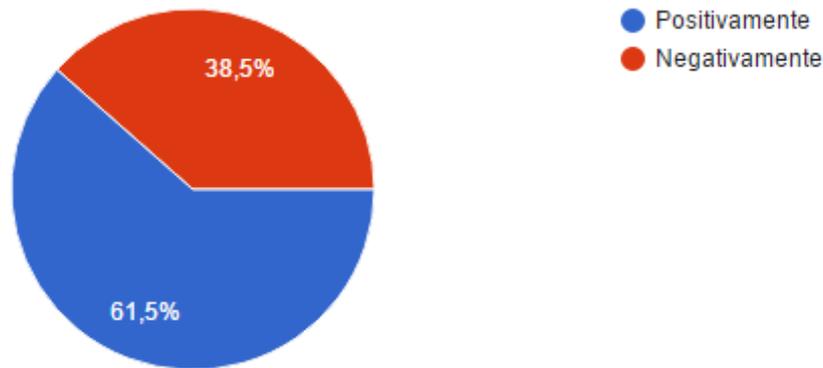
⁶²⁰ El partido judicial de Móstoles se encuentra situado en la Comunidad Autónoma de Madrid y está integrado por las siguientes poblaciones: Boadilla del Monte, Brunete, Móstoles, Quijorna, Villanueva de la Cañada y Villaviciosa de Odón, con poblaciones que sumadas ascienden a un total de 312.711 habitantes, según datos del INE del año 2014. Este partido judicial cuenta con 7 Juzgados de Primera Instancia, 6 Juzgados de Instrucción, 6 Juzgados de lo Penal, 2 Juzgados de lo Social y 1 Juzgado de Violencia sobre la Mujer.

4.2.3.- RECOGIDA DE DATOS O INFORMACIÓN

A continuación presentamos los resultados de la encuesta realizada durante los meses de junio y julio de 2016 entre Jueces, Magistrados y Fiscales de los Juzgados del orden jurisdiccional penal del Partido Judicial de Móstoles:



3.- En concreto, ¿cómo valora la despenalización de las faltas previstas en el antiguo art. 621 del Código Penal que castigaba, entre otros supuestos, a los que utilizando vehículo a motor o ciclomotor cometieran una imprudencia grave que causara lesiones o por imprudencia leve que causara lesiones constitutivas de delito?



4.- Por favor, indique en qué aspectos basa su respuesta anterior.

Las lesiones constitutivas de delito causadas por imprudencia grave siguen estando penadas. Pero la despenalización de las causadas por imprudencia leve deja a las víctimas desprotegidas, porque obliga a acudir a la vía civil. Las deja a merced de las aseguradoras. Además, ahora ya no existe la imprudencia leve, pero sí se ha tipificado la imprudencia menos grave, que es un concepto que todavía no está bien definido.

La respuesta adecuada que ofrecen otras jurisdicciones (la civil a efectos de resarcimiento del daño, y la administrativa a efectos de sancionar la posible infracción cometida), sin que sea preciso por tanto la intervención del derecho penal, en aplicación de su principio de intervención mínima y de su carácter subsidiario.

Es básicamente un asunto de imprudencia civilmente (no penalmente) relevante. Se utilizaba el proceso penal para obtener una indemnización.

Se instrumentalizaba la jurisdicción penal para fines civiles.

Por razones de política criminal.

La mayoría de los accidentes son imprudencias leves y no se debe criminalizar exclusivamente atendiendo al resultado.

Mi sensación es que si bien descarga de algo de trabajo a los juzgados de instrucción, puede ocasionar un cierto desamparo a las víctimas que han de acudir a un procedimiento civil más complejo y costoso para obtener una indemnización por los perjuicios sufridos, beneficiando la reforma a las compañías aseguradoras.

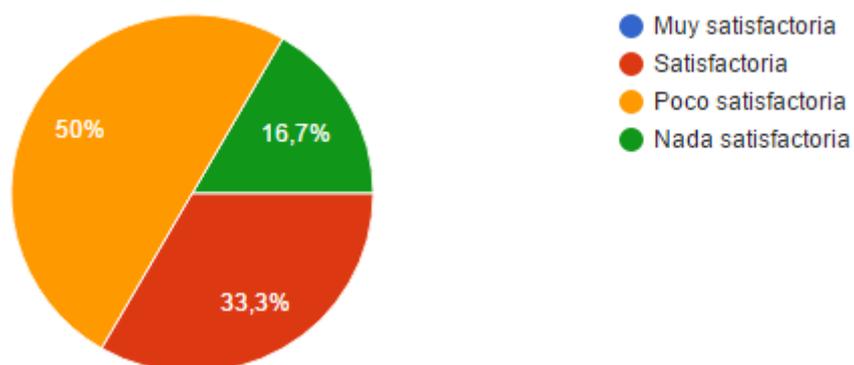
Considero que es más adecuado el tratamiento a través de la jurisdicción civil, ya que el hecho de que este tipo de conductas fueran analizadas desde una perspectiva penal suponía, en muchas ocasiones, la imposición de una pena que no era acorde con la entidad de la conducta desplegada por el conductor responsable del accidente. Es más, este tipo de procedimientos se empleaba para obtener un informe de sanidad del médico forense, sin tener en cuenta las consecuencias que para el conductor responsable podía tener el hecho de que hubiera una sentencia penal de condena, cuando al fin y al cabo lo que buscaba el perjudicado era ser resarcido por los daños y perjuicios causados.

Mayor agilización en los señalamientos por delitos leves, menor intervención del derecho penal. Como juez de instrucción considero que es positivo.

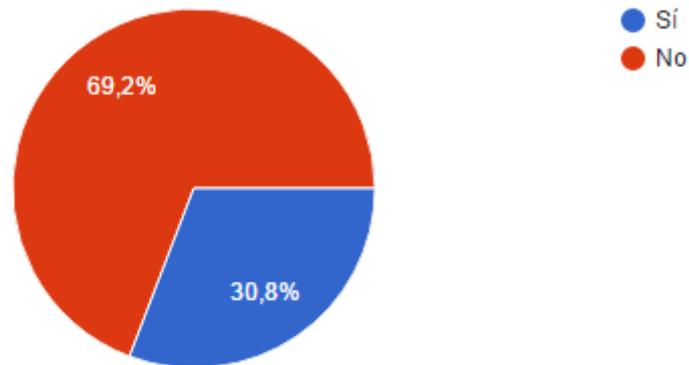
Obliga a los perjudicados a acudir a la vía civil con el consiguiente coste que ello entraña en honorarios de abogado y procurador, así como en la necesaria realización de un informe médico para la valoración de las lesiones y secuelas que antes era emitido por el médico forense de forma más objetiva y gratuita. De cara a los juzgados, solo beneficia a los Juzgados de Instrucción puros, pero no así a los civiles, cuyo trabajo se verá lógicamente incrementado, ni a los mixtos.

Desprotege a las víctimas de estas infracciones que tienen que acudir a la vía civil, que es más costosa, beneficiándose así a las aseguradoras. Además antes se contaba con un informe forense del Juzgado de Instrucción que era más objetivo y gratuito para las partes.

5.- Indique de qué forma valora la nueva figura de los delitos leves relativos a los accidentes de tráfico:



6.- Indique si se ha encontrado con algún problema a la hora de aplicar la reforma del Código Penal introducida por la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo, en relación con las infracciones cometidas con vehículo a motor o ciclomotor:



7.- Si contestó que sí a la pregunta anterior, indique qué problemas se le han planteado:

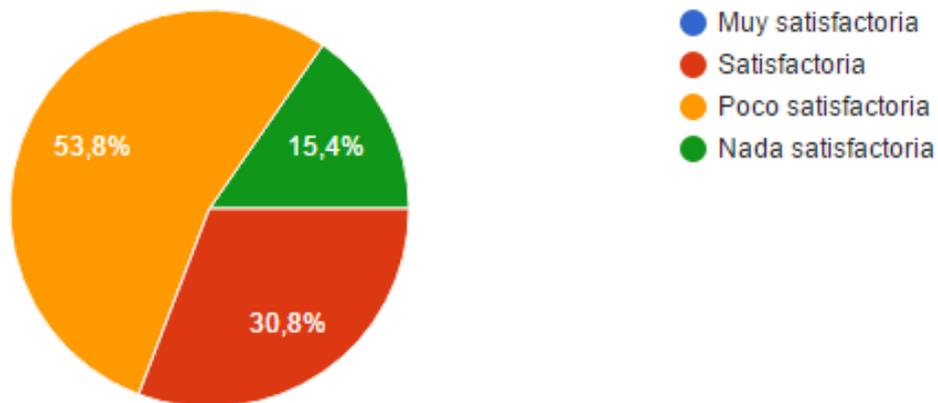
Los juzgados sobreseen libremente todo tipo de denuncias o de partes de lesiones que llegan y que sean relativos a accidentes de tráfico, como criterio general. Consideran a priori que todo es causado por imprudencia leve y que está destipificado. Se tiende a pensar que todos los accidentes de tráfico han quedado despenalizados y ya no son delito.

He encontrado problemas en la aplicación del régimen transitorio previsto en la Ley Orgánica 1/2015.

Es problemática la ausencia de criterios para calificar los diferentes grados de imprudencia (grave, menos grave y leve) tras la reforma, o la respuesta que debe darse en la jurisdicción penal cuando la "notitia criminis" no la aporta la denuncia del perjudicado, sino por ejemplo un parte de lesiones remitido desde centro médico u hospitalario.

Presentan problemas, por un lado, el Régimen transitorio de la reforma y por otro, la ausencia de criterios para determinar los distintos tipos de imprudencia.

8.- Indique de qué forma valora la reforma del Código Penal introducida por la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo:

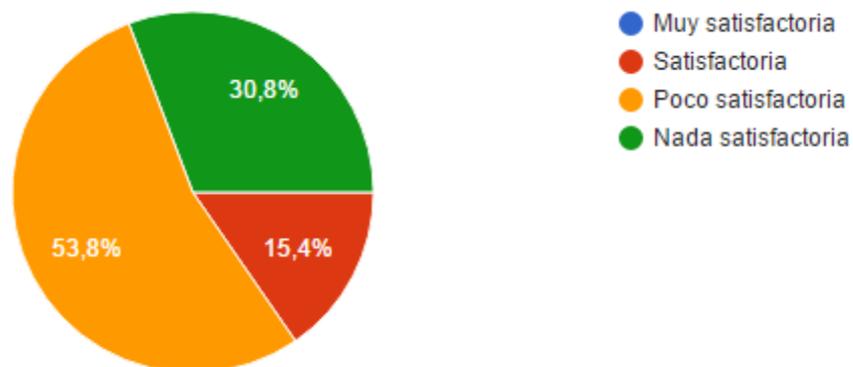


9.- Si desea realizar alguna otra consideración sobre la reforma de la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo, por favor indíquelo a continuación:

La despenalización de las faltas contra el orden público resta garantías al ciudadano y es una agravación encubierta de esas infracciones.

Introducción de una pena vergonzante como es la prisión permanente revisable, contraria a los principios que constitucionalmente deben inspirar a la prisión. Escasos beneficios derivados de la despenalización de las faltas y problemática colateral generada por los nuevos delitos leves. Utilización del proceso penal para fines ajenos al mismo (ejemplo: utilización masiva de los procedimientos de delito leve por usurpación para recuperar la posesión de inmuebles).

10.- Indique de qué forma valora el nuevo proceso por aceptación de decreto, introducido por la Ley 41/2015, también conocido como procedimiento monitorio penal, regulado en el Título III bis de la Lecrim. (arts. 803 bis a y ss.), en relación con los delitos contra la seguridad vial:



11.- Si se ha encontrado con algún problema a la hora de aplicar el nuevo proceso por aceptación de decreto, por favor indique cuál a continuación:

No se aplica en absoluto. La misma función cumplen las diligencias urgentes, que sí se aplican con frecuencia.

Es un proceso que no se aplica, ni tiene visos de aplicarse, ante la excesiva carga de trabajo existente en fiscalía y lo limitado de sus recursos, que dificulta que realicen este trabajo sin saber si va a tener un resultado satisfactorio, por aceptación del Decreto.

No se va a aplicar prácticamente a ningún supuesto. En el derecho comparado es una figura prevista (y que tiene sentido) en un sistema de instrucción fiscal, no judicial.

No he visto un solo caso en que se haya aplicado.

Sí, que no se aplica.

Nula aplicación.

No he tenido oportunidad de aplicar el nuevo proceso, creo que este proceso se solapa con las diligencias urgentes y los Juicios Rápidos, y no aporta ventajas.

Aún no he tenido ningún procedimiento de dicho tipo, ni conozco ningún Juzgado que lo haya aplicado. Desconozco en realidad como funcionará en la práctica.

Me consta que en la práctica no se está aplicando.

4.2.4.- ANÁLISIS DE DATOS Y PRODUCCIÓN DE RESULTADOS

En primer lugar, debemos dejar constancia que el 54,16% de los destinatarios de la encuesta contestó a la misma, de los cuales un 69,2% era Juez o Magistrado y un 30,8% era miembro del Ministerio Fiscal.

En segundo lugar, los encuestados se encuentran bastante divididos respecto a las posibles bondades de la despenalización de las faltas, ya que el 53,8 % considera que ha sido positiva mientras que el 46,2% de los encuestados considera la supresión del Libro III del Código Penal negativa. Sin embargo, cuando se pregunta por la despenalización de las faltas previstas en el antiguo art. 621 del CP, aumenta notablemente el número de encuestados que valora positivamente esta despenalización, situándose en un 61,5% los que consideran positiva la supresión del art. 621 del CP frente a un 38,5% que la considera negativa.

Aquellos que valoran positivamente la supresión del art. 621 del CP invocan principalmente el principio de intervención mínima y el carácter subsidiario del derecho penal, ya que consideran que la respuesta adecuada a los accidentes de tráfico imprudentes encuentra mejor acomodo en otros órdenes jurisdiccionales y no en el ámbito penal, señalando que hasta ahora se instrumentalizaba esta jurisdicción para obtener la correspondiente indemnización por parte del perjudicado, con las consecuencias negativas que suponía para el denunciado. En cualquier caso, no podemos olvidar que también puede intervenir en esta postura un aspecto psicológico no desdeñable como es el hecho de que la supresión de los juicios de faltas por accidentes de tráfico disminuye notablemente la carga de trabajo de aquellos juzgados que son exclusivamente de instrucción, lo que es reconocido por algunos de los encuestados. De hecho, probablemente los jueces encargados de los llamados

juzgados mixtos⁶²¹ (con funciones tanto de primera instancia como de instrucción) han visto incrementado su trabajo con esta reforma y aún valorarían más negativamente la misma.

Aquellos que valoran negativamente la supresión del art. 621 del CP señalan que la despenalización de las lesiones causadas por imprudencia leve en el uso de vehículos a motor o ciclomotores deja a las víctimas desprotegidas al tener que acudir a un procedimiento civil más complejo y costoso. También manifiestan que son las compañías aseguradoras las realmente beneficiadas por esta reforma. Además la mayoría de los que sostienen esta postura hacen hincapié en dos cuestiones de carácter técnico: por un lado, que ha desaparecido el concepto de imprudencia leve pero se ha tipificado el concepto de imprudencia menos grave, que todavía no está bien definido y en segundo lugar, que la necesaria realización de un informe médico para valorar las lesiones y secuelas del accidentado ahora corre a cargo del perjudicado, mientras que antes de la supresión del art. 621 del CP, lo llevaba a cabo el médico forense del Juzgado de instrucción correspondiente, lo que era más objetivo y gratuito.

En tercer lugar, solo el 33% de los encuestados valora la nueva figura de los delitos leves relativos a los accidentes de tráfico de manera satisfactoria, mientras que el 50% la define como poco satisfactoria y el 16,7% restante como nada satisfactoria. Además el 30,8% de los encuestados se ha encontrado con algún problema a la hora de aplicar la reforma del Código Penal introducida por la LO 1/2015 en relación con las infracciones cometidas con vehículo a motor o ciclomotor. Uno de los problemas que se les ha planteado es que, tras la

⁶²¹ De los 1.545 Juzgados de Instrucción que hay en nuestro país, 1.046 son órganos de carácter mixto, es decir, que son Juzgados de Primera Instancia e Instrucción y solo 499 del total son Juzgados exclusivamente de Instrucción. Estos datos han sido obtenidos en <http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/administracion-justicia/organizacion-justicia/cartografia-judicial/cartografia-estructura>, siendo la fecha de último acceso el 22 de enero de 2017.

reforma, los juzgados como criterio general sobreseen libremente todo tipo de denuncias o de partes de lesiones relativos a accidentes de tráfico, considerando a priori que son causados por imprudencia leve pero realmente no todos los accidentes de tráfico han quedado despenalizados y critican la ausencia de criterios para calificar los diferentes grados de imprudencia. También encuentran problemática la aplicación del régimen transitorio previsto en la LO 1/2015 para estos casos.

En cuarto lugar, solo el 30,8% de los encuestados valora la reforma del Código Penal introducida por la LO1/2015, de 30 de marzo como satisfactoria, mientras que el 53,8% la califica de poco satisfactoria y el 15,4% de nada satisfactoria. En este sentido, algunas de las críticas formuladas se refieren a los escasos beneficios derivados de la despenalización de las faltas y la problemática de los nuevos delitos leves. Algún encuestado también critica aspectos de la reforma ajenos a nuestra investigación como la prisión permanente revisable.

Por último, en relación con el nuevo proceso por aceptación de decreto, introducido por la Ley 41/2015, también conocido como procedimiento monitorio penal, que se estableció, entre otros casos, para los delitos contra la seguridad vial, solo el 15% de los encuestados considera que se trata de una figura satisfactoria mientras que el 53,8% define la nueva regulación como poco satisfactoria y el 30,8% como nada satisfactoria. Esta valoración tan negativa de esta nueva figura se debe a que como ponen de manifiesto la inmensa mayoría de los encuestados es una figura que no se está aplicando en la práctica. Los encuestados señalan que su función se sigue llevando a cabo a través de las diligencias urgentes y este proceso no tiene visos de aplicarse dada la elevada carga de trabajo de la Fiscalía y porque es una figura más adecuada para países en que la instrucción la lleva a cabo el Ministerio Fiscal y no un Juez como ocurre en España.

Esta conclusión de que el proceso por aceptación de decreto no está siendo aplicado y por tanto es una institución fallida, es claramente extrapolable a los distintos juzgados de la geografía española ya que el Ministerio Fiscal actúa bajo el principio de unidad de actuación, por lo que si en el partido judicial de Móstoles no se está aplicando por el Ministerio Fiscal debemos concluir que tampoco se aplica en los otros partidos judiciales.

4.3.-CUESTIONARIO A LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES REPRESENTATIVAS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA

4.3.1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

De nuevo, siguiendo el mismo propósito que inspiró nuestro estudio a los diferentes grupos parlamentarios y la encuesta a los jueces y fiscales del Partido Judicial de Móstoles, es decir, vincular la teoría con la realidad social y evaluar la eficacia de las normas jurídicas objeto de esta tesis, decidimos también recabar la opinión de las víctimas de accidentes tráfico respecto de dos de las normas analizadas en nuestra investigación: la LO 1/2015, de 30 de noviembre, que modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y 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.

Para ello dirigimos, durante el mes de febrero de 2017, un cuestionario escrito a las principales asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico en España, como exponemos a continuación. Consideramos fundamental conocer la sensibilidad y reivindicaciones de este colectivo, que no podemos olvidar, está integrado por aquellos que han sufrido directamente las consecuencias del fenómeno que venimos estudiando y desafortunadamente, en cualquier momento, cualquier miembro de esta sociedad puede pasar a formar parte de este colectivo de víctimas.

4.3.2.- METODOLOGÍA EMPLEADA

Para realizar este cuestionario a las víctimas en carretera hemos empleado de nuevo las tradicionales Técnicas de Investigación Social que las Ciencias Sociales ofrecen⁶²². Para ello, mantenemos las distintas fases⁶²³ propias de un proyecto de investigación social, que ya habíamos utilizando: planteamiento de la investigación (en nuestro caso recabar la opinión que sobre la LO 1/2015, de 30 de marzo y sobre la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, mantienen las víctimas de accidentes de tráfico) la recogida de datos o información que nos proporcionan a través del cuestionario y el análisis de dichos datos y producción de resultados, que veremos en los próximos epígrafes.

Una vez planteado el objeto de nuestra investigación, nuevamente debemos escoger el método de recogida de datos más efectivo para nuestro propósito. Así, siguiendo una vez más a CORBETTA⁶²⁴ podemos optar entre utilizar técnicas cuantitativas, entre las que destaca la encuesta, o recurrir a técnicas cualitativas como la entrevista. En este caso, nos decantamos por emplear la técnica de la entrevista por adaptarse mejor a los fines que perseguimos en esta ocasión.

La entrevista escrita presenta, como ya nos sucedió a la hora de abordar a los diferentes Grupos Parlamentarios, las ventajas de obtener información

⁶²² Véase la conferencia con el título “Técnicas de Investigación Social” impartida por la Profesora y Doctora en Sociología Doña Olga Martínez Moure dentro del ciclo de conferencias de los Cursos de Verano 2014 de la Universidad a Distancia de Madrid, accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=YEGITvM5ZZU>, siendo la fecha del último acceso 2 de marzo de 2017.

⁶²³ Adaptando las fases propuestas por ÁLVAREZ UNDURRAGA, G.: *Metodología de la Investigación (...)*, op.cit., 2002, p. 35 a las propuestas en la conferencia con el título “Técnicas de Investigación Social” impartida por la Profesora y Doctora en Sociología Doña Olga Martínez Moure dentro del ciclo de conferencias de los Cursos de Verano 2014 de la Universidad a Distancia de Madrid, accesible en <https://www.youtube.com/watch?v=YEGITvM5ZZU>, siendo la fecha del último acceso 2 de marzo de 2017.

⁶²⁴ CORBETTA, P.: *Metodología y Técnicas (...)*, op.cit., 2007, pp.40-63.

narrativa, de presentar una mayor carga interpretativa y de ser más indicada cuando nos dirigimos a un grupo de víctimas como el que nos ocupa⁶²⁵.

Como también dijimos en su momento, la clasificación de las entrevistas de investigación según su nivel de estructuración y su grado estandarización o no, ha tenido una gran aplicación en las ciencias sociales⁶²⁶. Siguiendo esta clasificación, optamos por la llamada entrevista estandarizada programada (*schedule standarized interview*) que se caracteriza porque la redacción y orden de las preguntas es exactamente el mismo para cada sujeto, de modo que, cuando aparecen variaciones en las respuestas de los sujetos encuestados, estas variaciones pueden atribuirse a diferencias reales de respuesta, y no al instrumento empleado. Asimismo, en los cuestionarios llevados a cabo, dimos a los entrevistados la oportunidad de introducir, si lo consideraba oportuno, sus nociones sobre aquello que considera relevante en relación con la materia propuesta por el entrevistador.

A la hora de abordar un colectivo tan amplio como el de las víctimas de accidentes de tráfico, consideramos que lo más adecuado era ponernos en contacto con las asociaciones que representan los intereses generales de este colectivo en nuestro país, seleccionadas entre las Asociaciones listadas por la DGT⁶²⁷.

Las Asociaciones que han participado en nuestro estudio son las siguientes:

⁶²⁵ Sobre los cuestionarios véase UROSA, B.: "Metodología y técnicas de investigación social" en JUÁREZ, M. (director), *Trabajo social e investigación: temas y perspectivas*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 1993, p. 86.

⁶²⁶ Al respecto, véase VALLES MARTÍNEZ, M.: *Técnicas cualitativas (...)*, op.cit., 1999, pp. 186-187.

⁶²⁷ Listado accesible en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/unidad-de-victimas-de-accidentes-de-trafico/asociaciones/>, siendo la fecha de último acceso el 2 de marzo de 2017.

1.- STOP Accidentes. Se trata de una ONG reconocida de utilidad pública, cuya misión es la de promover un cambio cultural sobre la seguridad vial y los accidentes de tráfico, así como concienciar a todas las instituciones implicadas y a la sociedad en general para reducir la violencia vial y sus efectos, ayudando a las víctimas y afectados por accidentes de tráfico mediante la prestación de servicios que satisfagan las necesidades no cubiertas e impulsando actuaciones para conseguir una movilidad sostenible y segura.

2.- Fundación A de Víctimas de Tráfico. Es una organización sin ánimo de lucro, creada en el año 2013, cuyo objeto fundacional es ayudar y velar por los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares.

3.- Asociación DIA de Víctimas de Accidentes. Es una asociación cuya misión es el apoyo y asesoramiento de las víctimas de accidentes de tráfico.

4.- Fundación AVATA. Constituida en el año 2010, sus fundadores son víctimas de un grave accidente de tráfico. La finalidad de la esta asociación es asistir a las víctimas de los accidentes de tráfico y promover la seguridad vial. Para ello, lleva a cabo, entre otras, acciones de prevención y reducción del daño de los accidentes viales en grupos vulnerables y en contextos de alto riesgo. Debemos poner de manifiesto que esta entidad no contestó a la pregunta núm. 5 del formulario, relativa a si se recabó la opinión de su asociación en los procesos legislativos de la LO 1/2015 y Ley 35/2015.

5.- Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT). Es una asociación fundada en 1968, cuya finalidad es promover iniciativas que redunden en beneficio de la seguridad vial, sensibilizando a los ciudadanos y entidades públicas y privadas hacia la prevención de los accidentes, asimismo, pretende despertar la conciencia respecto a las funestas consecuencias de los accidentes de tráfico.

4.3.3.- RECOGIDA DE DATOS O INFORMACIÓN

A continuación hemos confeccionado un cuadro comparativo con las respuestas obtenidas a las preguntas formuladas a las Asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, en este estudio:

STOP Accidentes	Fundación A	Asociación DIA	Fundación AVATA	Asociación PAT
-----------------	-------------	----------------	-----------------	----------------

1.-¿Cómo valora su Asociación la despenalización parcial, introducida por la LO 1/2015, de las conductas previstas en las faltas del antiguo art. 621 del CP (que castigaba entre otros supuestos a los que utilizando vehículo a motor o ciclomotor cometieran una imprudencia grave que causara lesiones o por imprudencia leve causaran muerte o lesiones constitutivas de delito)?

Negativamente. Ha sido un paso atrás. Nosotros pedíamos la modificación del CP y la eliminación de las faltas para los delitos de tráfico, pero no cómo se ha llevado a cabo.

La postura de nuestra Fundación respecto a este asunto coincide con la mayoría de las opiniones doctrinales que se han vertido en los últimos tiempos, considerando que con la nueva Ley se pueden producir determinados casos de indefensión, al rebajar la importancia y las consecuencias penales de determinados supuestos que constituyen una grave violación de las leyes de la seguridad vial.

Muy desfavorable. Esta despenalización se ha traducido en una desprotección absoluta de las víctimas, puesto que en la práctica judicial ha supuesto que no se atiende al resultado producido en los distintos accidentes de tráfico, dándose casos de resultados de muerte o de grandes lesionados, cuyas víctimas se ven remitidas a un procedimiento civil, más costoso y más dilatorio.

Eliminadas las faltas, encaminar las conductas negligentes en la conducción al terreno de los delitos, encuentra, como problema fundamental, la falta de concreción en cuanto al significado de “imprudencia menos grave” e “imprudencia grave”, quedando casi todas las conductas fuera de esta calificación, lo que supone archivar la causa en el procedimiento penal y derivar la mayoría de los procesos al ámbito civil (con los inconvenientes antes indicados, que se traducen en la desaparición de la figura del forense, siendo necesario, en su caso, costear un perito médico privado que te pueda evaluar desde el principio del proceso, además de ser más costoso por tener que contar, por lo general, con la asistencia y representación legal, pagando abogados y procuradores).

El nuevo CP desprotege a las víctimas. Hasta hace tan solo unos meses, las víctimas de un accidente de tráfico contaban con mayores facilidades legales en orden a la defensa de sus intereses. Curiosamente, la nueva normativa del CP favorece los intereses de las aseguradoras en detrimento de los que salvaguardan los derechos de las víctimas, por definición, la parte más débil en las relaciones que tienen lugar entre aseguradoras, asegurados y terceros perjudicados (ocupantes, peatones, etc.)

A elementos tales como la arbitrariedad que se manifiesta en las aseguradoras a la hora de asignar o no tratamiento médico, de determinar la calidad y duración del mismo, o bien de minimizar en lo posible las indemnizaciones a percibir por las víctimas, se suma otro esencial que no hace sino perjudicar legalmente a la víctima para fortalecer la posición de aquellas.

Las herramientas legales con las que cuentan las víctimas de los accidentes de tráfico son ahora peores, por cuanto dilatan en el tiempo sustancialmente la resolución de las reclamaciones haciéndolas más costosas. Sin profundizar en consideraciones técnicas, a nadie se le escapa que en la negociación que tiene lugar en la reclamación derivada de los daños personales sufridos a resultas de un

accidente de circulación, factores como el tiempo en su resolución y el coste económico, constituyen bazas que favorecen al poderoso en la misma medida que perjudican al débil.

Hasta hace poco tiempo, la víctima del accidente de tráfico contaba con seis meses para formular denuncia ante los Juzgados de Instrucción, con la que se perseguía que la conducta vial del causante del daño fuera, en su caso, sancionada, y que sus lesiones, cuando menos fueran valoradas con objetividad a través de la figura del médico forense. Este procedimiento era económico, dada la ausencia de condena en costas, relativamente rápido y bien podía ser considerado como una especie de refugio legal para la víctima.

De esta manera, cuando cambió el CP, en julio de 2015, se despenalizaron prácticamente todas las lesiones de tráfico, desapareciendo la posibilidad de valorar las lesiones de forma imparcial y gratuita por el médico forense, obligando con ello al lesionado a tener que contratar a un perito médico, en caso de desacuerdo con la oferta de indemnización de la compañía aseguradora del vehículo causante del accidente.

Como un retroceso en los derechos de las víctimas y en la respuesta que debe dar la justicia ante conductas de tan graves consecuencias tanto a nivel individual, para las víctimas, como a nivel social. Esta reforma ha "expulsado" del sistema penal muchas imprudencias que antes eran consideradas faltas y que ahora tienen una consecuencia únicamente económica, ya que solo se puede acudir a una reclamación económica a la compañía de seguros, sin consecuencia alguna para el conductor responsable de las lesiones y este hecho (mercantilizar un tema tan grave), dificulta el ejercicio de los derechos y la reparación a las víctimas y las aleja de la justicia restaurativa y reparadora.

2.- ¿Cómo valora su Asociación los nuevos delitos leves relativos a los accidentes de tráfico introducidos en el CP por la LO 1/2015?

Han quedado en impunidad total para el delincuente. Puedes matar con un coche que no te va a pasar absolutamente nada y la víctima es la que deberá de ir a la vía civil (pagando procurador y abogado) para reclamar la indemnización que le corresponda con arreglo al Baremo de tráfico.

De nuevo, y en línea con la cuestión anterior, entendemos que se ha producido una desprotección de los derechos de los ciudadanos, al rebajarse las consecuencias legales de determinados supuestos que consideramos de gravedad.

Como hemos indicado, esa “transformación” de la tipificación de los delitos, es totalmente contraria a los intereses de las víctimas.

Cuando cambió el CP, en julio de 2015, se despenalizaron prácticamente todas las lesiones de tráfico. Anteriormente, cualquier imprudencia leve con resultado lesivo podía ser constitutiva de un delito de imputación y por consiguiente, abrir un procedimiento de faltas tipificado en el ya derogado art. 617, con el condicionante de denuncia previa del perjudicado y de que las lesiones sufridas debían haber precisado de más de una primera asistencia facultativa. Gracias a ello, los perjudicados tenían una vía abierta a la realización de una mínima instrucción, que por más mínima que fuera, siempre facilitaba el acceso a un médico forense imparcial adscrito al juzgado y sin coste alguno, y tenían acceso a un pronunciamiento judicial, tanto por la responsabilidad penal como por la civil.

Con la reforma del CP desaparece la imprudencia leve como criterio de imputación, creando una despenalización de dicha conducta y una nueva categoría de delitos, los llamados delitos leves, figura que castiga las imprudencias graves en todo caso y las imprudencias menos graves cuando con ellas se produzca un resultado lesivo de gran entidad, de forma que las imprudencias leves, que no alcanzan a ser graves ni menos graves, quedan totalmente excluidas del ámbito penal. La tramitación de estos delitos leves es análoga a la de los juicios de faltas y

sigue condicionada a la interposición de la denuncia previa. Sin embargo su criterio de imputación es diferente y además se amplía el plazo para la interposición de la denuncia que pasa a ser de un año.

El CP en su art. 10, define el concepto de delito al establecer que “Son delitos las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley”. Hasta la reforma operada por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, distinguía entre delitos y faltas, y dentro de los primeros entre delitos graves y menos graves, atendiendo a la naturaleza de la pena que llevaban aparejada.

Tras la reforma de la LO 1/2015 el CP distingue entre delitos graves, delitos menos graves y delitos leves, cuya diferencia continua anclada en la pena impuesta, siendo su art. 33 el que contiene la clasificación de las penas a aplicar a cada tipo delictivo.

De la lectura del preámbulo de la LO 1/2015, se deduce que el objetivo de la ley con la supresión de las faltas, es alcanzar una racionalización del uso de la Administración de Justicia orientado por el principio de intervención mínima, que facilitará una disminución del número de asuntos menores que, en gran parte, pueden encontrar respuesta a través del sistema de sanciones administrativas y civiles. Se trata de una medida que reduce el número de tipos penales leves en el CP con la finalidad de aligerar la carga burocrática que suponían, hasta su entrada en vigor, los juicios de faltas.

Para ello la LO 1/2015 ha modificado los arts. 962 y siguientes de la LECrim. que regulaban el antiguo juicio de faltas creando un procedimiento distinto para la tramitación y el enjuiciamiento de los hechos de carácter leve, en los que se mantienen aquellas infracciones merecedoras del suficiente reproche punitivo para poder incluirlas en el catálogo de delitos y que se configuran en su gran mayoría como delitos leves castigados con penas de multa.

Una de las principales aportaciones de la LO 1/2015 es la potestad que atribuye al

Ministerio Fiscal de instar la terminación anticipada del procedimiento por razones de estricta oportunidad, según se desprende del contenido de los arts. 962 y 963.1 de la LECrim.

Con la actual regulación, a los delitos leves le son de aplicación algunas de las previsiones del Libro I del CP que no lo eran para las faltas, a saber: los delitos leves prescriben, según el art. 131.1 CP en un año, a diferencia de las faltas que prescribían a los seis meses; en lo referente a los antecedentes penales, según lo contenido en el art. 136.1. a) del CP, los delitos leves sí generan antecedentes penales hasta los seis meses después de extinguida la pena.

La falta de lesiones con tratamiento médico de menor entidad cometidas por imprudencia grave del art. 621.1 CP, pasan a estar tipificadas como delito menos grave pero no leve de acuerdo con el vigente art. 152.1 CP.

La falta de lesiones por imprudencia menos grave o leve del art. 621.3 CP se destipifica, excepto las de especial gravedad subsumibles en el art. 152.2 CP.

Solo se podrán derivar a la vía penal los accidentes de tráfico que puedan calificarse como imprudencias graves. Solo se podrá derivar a la vía del delito del art. 152 CP un hecho derivado de la circulación en los supuestos de la calificación de la conducta como grave o muy grave en el nivel de infracciones del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Desde PAT consideramos que no han supuesto ningún cambio positivo, ya que la interpretación es muy restrictiva y más casos de los deseables se consideran civiles, es decir, solo con contenido económico. Cuando se planteó la reforma, desde la asociación pensamos que se trataba de dar respuesta a nuestras reivindicaciones y de otras entidades que pedíamos un mayor rigor en la aplicación del CP en los casos de accidentes de tráfico con personas muertas o heridas. Pedíamos un paso

adelante y adecuar la respuesta de la justicia a la gravedad de los hechos y las consecuencias. Planteamos al Ministerio de Justicia relacionar las imprudencias en el tráfico con las infracciones administrativas graves o muy graves, para determinar si se trataba de un delito grave, menos grave o leve y de este modo tener una interpretación clara tanto para los conductores como para los jueces y dar mayor seguridad jurídica. Pero no se tuvo en cuenta y la aplicación de la reforma la debemos valorar negativamente.

Supone además que como no son consideradas víctimas de delito la gran mayoría de víctimas de tráfico, no se les aplica el Estatuto de la Víctima del Delito que ha sido una de las reivindicaciones de PAT para tener apoyo y respuesta integral de la administración.

3.- ¿Cómo valora su Asociación 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?

Positivamente. Ha sido un gran paso. Fue una reforma de consenso, lo que significa que se quedaron “cosas en el tintero” por parte de todos los componentes de la Comisión que se creó al efecto. No es un baremo perfecto, pero sí que muchísimo mejor que lo que teníamos. Ahora toca hacer balance del mismo y empezar a solicitar (por medio de la Comisión de Seguimiento), la inclusión de los aspectos que se dejaron fuera del mismo con el fin de llegar a ese consenso que he mencionado antes.

Una vez más la Fundación opina que el nuevo Baremo no resulta una legislación adecuada para los retos actuales en materia de seguridad vial, ya que, a nuestro entender, produce una desprotección de las víctimas al ver éstas reducidos sus derechos cuando se sufre un accidente.

En su conjunto, la sensación que nos da es que se ha tratado de abarcar muchos

aspectos, pero finalmente el resultado ha sido bochornoso para las víctimas de accidentes.

Como cuestiones más problemáticas que estamos observando, destacamos, dejando a un lado temas de índole económica, el precepto que contempla la actualización de las indemnizaciones conforme a la revalorización de las pensiones, en lugar de hacerlo conforme al incremento del IPC; el hecho de exigir la reclamación previa ante la aseguradora, antes de poder ejercitar las oportunas acciones judiciales (lo que demora el proceso de reclamación, más teniendo en cuenta en muchas ocasiones la falta de respuesta por parte de las aseguradoras), o la mal llamada cuestión de “deberes recíprocos de colaboración” en lo concerniente al “cuerpo por papel”, pues en la práctica está suponiendo que por esa “imposición legal” las víctimas se están viendo obligadas a dejarse ver por los médicos de las aseguradoras, que elaboran un informe de parte de la aseguradora, sin que ésta cumpla su obligación de entregar el mismo a la víctima.

La nueva 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 supone un nuevo baremo de lesiones de tráfico. Su misión se cumplirá en la medida en que se cumpla el principio de reparación integral, es decir, la restitución de la situación anterior a producirse el accidente, al menos desde la perspectiva jurídica de la compensación a los perjudicados. Mejora especialmente las indemnizaciones a los grandes lesionados y les ofrece unas garantías de asistencia y económicas. Pero perjudica a la mayor parte de las víctimas y beneficia a las aseguradoras. Se trata de una ley que encubre un mayor enriquecimiento del sector asegurador. Las mejoras tecnológicas, las características de la carrocería, el uso del cinturón de seguridad y las campañas de sensibilización y educación vial, han supuesto que en la actualidad, el 87,62% de los siniestros que se producen en nuestro país sean de los denominados leves con el resultado del llamado “latigazo cervical”. El nuevo baremo de tráfico aumenta la indemnización de los

perjudicados por fallecimiento y de los grandes lesionados, accidentados con daños graves, pero deja prácticamente igual los siniestros con resultados medios (fracturas) y suprime radicalmente los daños leves como el latigazo cervical (se habla de traumatismos cervicales menores), el estrés postraumático y las incapacidades parciales. Con esta regulación, aprobada al amparo de la actuación frente a un supuesto aumento del fraude contra las aseguradoras, fraude que supone solo el 5,58% de los casos, según ICEA, estas se van a ahorrar a partir de ahora miles de millones en indemnizaciones.

Ha supuesto una mejora para las víctimas con graves secuelas permanentes y también para los familiares de víctimas mortales. Ahora se indemnizan de forma más adecuada los daños y perjuicios que sufren estas víctimas, pero aún queda camino por hacer, ya que por ejemplo la atención psicológica solo es considerada de forma muy restrictiva (para determinadas víctimas muy graves y durante 6 meses máximo).

Las víctimas menos graves tienen más dificultades que antes y están habiendo quejas tanto de víctimas, como de colectivos de abogados, por lo que proponemos que la Comisión de Seguimiento de la ley que se ha creado, analice la aplicación y introduzca mejoras para avanzar en el principio de reparación íntegra para todas las víctimas, tengan la gravedad que tengan sus lesiones, tanto físicas como psicológicas.

4.- ¿Cree que estas reformas, la de la LO 1/2015 y la de la Ley 35/2015, influirán (positiva o negativamente) en la Seguridad Vial de nuestro país?

La reforma de CP ha influido de manera negativa en la Seguridad Vial, puesto que como he dicho, genera una total indefensión a la víctima y el que comete el hecho, se va a su casa como si no hubiese hecho nada, lo que hace que de cara a la sociedad de sensación de impunidad. En el caso del Baremo, ha sido positivo para las víctimas. Ahora, para los grandes lesionados, por ejemplo, se irá revisando a lo

largo de toda su vida sus necesidades, que, obviamente, van a ir cambiando.

Es difícil hacer una previsión de la influencia que tendrá la nueva Ley en la Seguridad Vial de nuestro país, al haber sido instaurada hace tan poco tiempo, por lo que entendemos que es pronto para realizar dicha valoración.

Estas reformas afectan de forma desfavorable a un sector tan vulnerable como es el de las víctimas de accidentes.

Las ventajas dadas al sector asegurador se están traduciendo en una posición dominante que abusa de la falta de información de los ciudadanos, proporcionando una información sesgada en contra de las víctimas y conduciéndolas por un camino que desemboca en un absoluto menoscabo de sus derechos.

Ambas reformas como hemos desarrollado en las preguntas anteriores, influyen en los derechos de las víctimas, pero no van encaminadas a mejorar la seguridad vial, propiamente dicha.

Únicamente, podríamos reseñar que afectan de forma positiva, en el sentido de evitar fraude. Dichas reformas por su rigor a la hora de exigencia de prueba, deriva en que los “expertos” en hacer negocio con los accidentes de tráfico se vean “cazados”. Si bien es cierto, que tras la poca vida de dichas leyes, aun podemos ver algunos casos. Claro está que, en la otra cara de la moneda, como hemos manifestado, están las víctimas que se ven desamparadas con estas nuevas reformas, e incluso nos atrevemos a decir que se las podría considerar doblemente víctimas, por el siniestro y por el propio sistema.

Visto globalmente su influencia es negativa, ya que el CP ha despenalizado muchas imprudencias que quedan sin ningún castigo ni respuesta o repulsa penal y por tanto rebaja la percepción que los conductores pueden tener sobre la gravedad y seriedad de conductas imprudentes en el tráfico. Y por otro lado esta

despenalización "obliga" a acudir a una reclamación civil para obtener la indemnización si no se está de acuerdo con la oferta de la compañía de seguros, que supone más inversión en tiempo y en dinero, el proceso es más largo y más caro. Esto puede provocar que muchas personas acepten ofertas de las aseguradoras por debajo de lo que les correspondería.

5.- ¿Se recabó la opinión de su Asociación en algún momento del proceso legislativo de la LO 1/2015 o de la de la Ley 35/2015? En caso afirmativo, ¿en qué consistió su intervención?

En la reforma del CP no se nos tuvo en cuenta para nada. En la reforma del Baremo sí. Estuvimos presentes las Asociaciones de Víctimas representadas por un jurista, en concreto por José Pérez Tirado (fue elegido entre todas las Asociaciones), que coincide que es el Asesor Jurídico de Stop Accidentes.

No nos consta que la Fundación fuera consultada a la hora de elaboración de la Ley.

Sí, formamos parte del grupo de asociaciones representadas en la Comisión de expertos que llevó a cabo la preparación del nuevo baremo.

Finalmente, manifestamos que no estábamos de acuerdo con varias de las propuestas que se planteaban con la nueva Ley 35/2015 y que, en este sentido, manifestábamos nuestra disconformidad y nuestra falta de apoyo para esta iniciativa.

Sí, para la reforma del CP mantuvimos varias reuniones con el Ministerio de Justicia y la Fiscalía de Seguridad Vial para explicar nuestras propuestas y también con todos los grupos políticos del Congreso de los Diputados, pero aunque inicialmente fueron bien recibidas, no se tuvieron en cuenta en el texto que fue aprobado.

En la reforma de la Ley 35/2015 la administración (Dirección general de Seguros del Ministerio de Economía) creó una Comisión de Expertos que estudió durante más de 4 años la nueva regulación sobre indemnizaciones a víctimas de accidentes de tráfico. Esta comisión estaba formada por representantes de las compañías de seguros, la judicatura, la fiscalía de seguridad vial, la abogacía, la universidad, diversos ministerios y dos representantes de asociaciones de víctimas, una de ellas la anterior directora de nuestra asociación, Eugenia Doménech. La actual comisión de seguimiento tiene una composición similar, aunque más reducida y con menos intervención de las víctimas y esperamos y reclamamos que se introduzcan las reformas necesarias para solucionar las disfunciones y problemas que el primer año de aplicación se han producido.

6.- En opinión de su Asociación ¿qué aspectos de nuestra legislación en materia de Seguridad Vial deberían mejorarse y ser objeto de reformas legales?

Todos los arts. del CP relacionados con el tráfico, deben de revisarse y modificarse. Sale muy barato matar con un coche en nuestro país. Lo máximo son 4 años por el hecho cometido, independientemente del número de personas que hayas matado, se juzgado el hecho, no el resultado del mismo. En la LECrim., también se debería de revisar los plazos, son demasiado cortos. Hay que tener en cuenta que cuando te ocurre un hecho así, no estás, psicológicamente hablando, para tomar decisiones, y sin embargo las tienes que tomar, porque los plazos corren en tu contra. Por otro lado, hay otros plazos que son demasiado largos y lo que hacen es dilatar en exceso el procedimiento.

Es esta una cuestión compleja, ya que implica muchos matices y consideraciones, y su discusión supera con creces el limitado espacio de este cuestionario, pero desde nuestro punto de vista debería incidirse en la idea de sancionar con firmeza conductas de manifiesto desprecio por las leyes de la Seguridad Vial, no así otras que consideramos de menor entidad y que son sancionadas, a nuestro entender,

con demasiada severidad, cuando no con un afán únicamente recaudatorio, lo que hace que los ciudadanos puedan mostrar una cierta animadversión hacia las instituciones responsables de dichos programas de Seguridad Vial.

Con urgencia, necesitamos una reforma del CP que no despenalice conductas imprudentes en la conducción, que por desgracia son tan típicas y peligrosas, con una necesaria modificación de los arts. 142 y 152, consistente en objetivar el sentido de “imprudencia grave y menos grave”; además de ser precisa una reforma en lo relativo al delito de omisión de deber de socorro, que bajo la redacción actual se está dando una interpretación jurisprudencial que atenta contra los intereses de las víctimas de accidentes de tráfico que quedan desatendidas en cualquier vía pública.

También es precisa una reforma de la Ley 35/2015, tendente a eliminar previsiones que están suponiendo una situación desfavorable de las víctimas de accidentes (como las antes indicadas relativas a la reclamación previa y preceptiva a las aseguradoras, la actualización de las indemnizaciones conforme a la revalorización de las pensiones, la figura del cuerpo por papel, la necesidad de obtener una previa oferta motivada de la aseguradora para poder solicitar un informe pericial del Instituto de Medicina Legal, etc.)

Todo es mejorable y más cuando hablamos de vidas humanas. Destacaremos, tres puntos que figuran en nuestra actual Ley de seguridad vial:

En el art. 62 se nos hace alusión a que tenemos que constatar las aptitudes psicofísicas de los conductores, es decir, superar las pruebas que se practican en lo que conocemos como psicotécnicos, desde nuestro punto de vista ese sistema ha de ser reformado tanto en cuanto a las pruebas realizadas, como a la documentación solicitada y control de dichos centros.

Esta reforma no solo es palpable por asociaciones como la nuestra, sino que si salimos a la calle vemos que la mayoría de las personas están totalmente a favor.

Lo ideal sería que entre administraciones se pudieran volcar los datos, entre ellas en cuanto antecedentes médicos, penales, etc. pero esta opción es complicada y lenta, por ello quizá la opción efectiva es solicitar un certificado reciente de antecedentes médicos, de manera que se puede evaluar la realidad de los padecimientos de esa persona, así como la compatibilidad de los mismos con la actividad de conducir. Las pruebas realizadas parecen no haber evolucionado través de los tiempos, si vemos las pruebas que se realizaban hace años y las de ahora para la obtención de dicho permiso, vemos que son las mismas, a pesar de la evolución que hoy existe en esta materia y en el aumento de accidentes. Se realizan pruebas donde se permite un margen de error muy alto por ello es común encontrarse en estos sitios y escuchar comentarios como “nada, aquí pagas y te lo dan”, es necesaria y urgente una reforma en este sentido.

Dentro de las estadísticas de accidentes de tráfico, hay un porcentaje donde la causa de los mismos es consecuencia de ingesta de medicación incompatible con la conducción u otras circunstancias que se evitan con un examen médico exhaustivo.

En relación con lo anterior entendemos que si bien no somos partidarios de establecer una edad límite para conducir, si entendemos que se debería ser más exhaustivo en el análisis de cada conductor y sus facultades, pudiendo retirar el carnet o no conceder el mismo en los casos de que no se pasen unas determinadas pruebas.

Relativamente hace poco, se reformó la regulación en el caso de atropellos de especies cinegéticas, pero su reforma no pudo ser más perjudicial para la víctima. Se da prioridad en estos casos más al animal que a la persona. No es una reforma que vaya encaminada a la seguridad vial del individuo sino de la especie cinegética. En los últimos tiempos, hay zonas donde este tipo de siniestros ha aumentado, viéndose la víctima desprotegida. Entendemos que la disposición adicional séptima de Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas, debe ser reformada y redactada de una forma más estricta, en

cuanto a las obligaciones que deben cumplir las administraciones y cotos. En la actual, las obligaciones de dichos organismos son mínimas, lo que hace que la posibilidad de serles imputables la responsabilidad en el siniestro sea casi inexistente. Una vez más nos encontramos con una reforma donde el conductor queda desprotegido, dado que a pesar de ir conduciendo conforme a las normas de circulación, si un animal irrumpe en la calzada tú eres el responsable de ello, que es lo que se deduce de la Ley actual. Es más, incluso aunque se den los supuestos regulados en la misma, tampoco en todos los casos se imputa la responsabilidad a la administración o coto. Por lo que, dicha reforma no va encaminada en absoluto a fomentar la seguridad vial.

Estamos a favor de la reforma del carné por puntos y en consecuencia de los cursos cuya realización se exige a los conductores infractores. Pero estos cursos deben adquirir un carácter de mayor concienciación, así como ser más participativos, trasladando de una forma más práctica las consecuencias de un accidente de tráfico, para realmente conseguir que esa persona no sea reincidente. Habitualmente estos cursos consisten en abonar una cuantía, y leer el material proporcionado, hacer test, o ver videos de personas que han sufrido un accidente. Ninguna de estas opciones acerca la realidad del siniestro al infractor.

Estos centros educativos quizá se les deberían de exigir una colaboración directa con víctimas de accidentes de tráfico y realizar acciones más cercanas a la realidad del día a día a las que una persona víctima de accidente se enfrenta.

Es palpable, también, la ausencia de una formación continuada del conductor. Entendiendo que deberían instaurarse cursos de "reciclaje" acordes con las reformas en el reglamento de la circulación. El conductor actual, una vez obtiene el carnet de conducir, no vuelve a recibir explicación alguna acerca de los cambios normativos. Muchos accidentes tienen causa en la falta de conocimiento a la hora de interpretar señales o nuevas infraestructuras (rotondas por ejemplo). Entendemos que deberían instaurarse cursos de reciclaje, desde nuestra fundación

hemos realizado proyectos de este tipo, sobre todo en centros de mayores.

Sin duda el CP necesita una nueva reforma, bajo la óptica de la gravedad de las imprudencias en la conducción y también como un elemento más de las políticas de mejora de la seguridad vial y del objetivo de cero víctimas en el tráfico.

Sería conveniente revisar la Ley de Seguridad Vial, reconsiderando las infracciones y pérdida de puntos, las características de las ciudades, así como la obtención del permiso de conducir (con la obligatoriedad de clases presenciales de sensibilización, similares a los cursos de recuperación permiso puntos, con participación de víctimas), revisar, valga la redundancia, las revisiones médicas y el control de las condiciones psicofísicas, aplicar nuevas medidas dirigidas a conductores reincidentes en general, introducir tratamientos de rehabilitación de los casos de alcohol y drogas, especialmente en casos de adicciones, así como introducir la obligatoriedad del *alcohol lock* y trasposición de la directiva europea sobre *alcohol lock*.

7.- ¿Existe algún aspecto de nuestra legislación en materia de Seguridad Vial que su Asociación valore como especialmente positivo?

Sinceramente no. Nuestra legislación en materia de seguridad vial es muy antigua, se ha ido modificando poco a poco, para nosotros ha sido como ir poniendo parches y no se nos ha escuchado nunca.

A pesar de no ser una novedad, por estar introducida dicha modificación hace ya unos años, consideramos importante la tipificación como delitos de determinadas conductas al volante, como excesos desmesurados de velocidad, que anteriormente estaban sancionadas de manera una tanto benévola, así como todas las modificaciones introducidas en los últimos años respecto a la seguridad infantil en vehículos, que en nuestro país tardaron más en implantarse que en otros países europeos.

La enumeración de infracciones graves y muy graves en la Ley de Tráfico es bastante detallada y exhaustiva, sin embargo, el hecho de que estas conductas no encuentren concordancia con la tipificación penal, deja cojo un ámbito de protección legislativa fundamental, como es el penal, siendo solo cubierta la vía administrativa.

Realmente todos los aspectos de la ley se redactan con una misma finalidad, erradicar los accidentes de tráfico, por lo que todos ellos son positivos, en mayor o menor medida.

Si bien es cierto que no solo debe quedar en papel sino que debe llevarse a la práctica. Ese es el verdadero fallo, que el ciudadano no aplica las normas en este ámbito de la conducción a pesar de conocerlas porque falta concienciación.

Si tenemos que destacar alguna destacaríamos la reforma en cuanto a los sistemas de retención, algo que hace años no existía, y que ahora lo pensamos y nos parece increíble que pudiéramos viajar con tanta inseguridad. En cuanto al menor, no cabe duda que es un gran logro y que dicho sistema ha evitado muchas muertes y lesiones graves, si bien, en este ámbito aún queda mucho que recorrer dado que aun nos encontramos con autobuses escolares que no llevan sistemas de retención adecuados, el desconocimiento de los padres en estos aspectos también es muy grande.

Muchas veces se realizan reformas muy positivas, pero su conocimiento no se expande lo suficiente, existiendo desconocimiento por aquellos que deben cumplirlas. Reformas como los sistemas de retención son positivas, pero sin la información adecuada pueden ocasionar el resultado contrario al que se pretende.

El permiso por puntos ha cumplido 10 años y ha tenido un buen resultado. Ahora haría falta una revisión para mejorar y adaptarlo a la nueva realidad.

8.- ¿Desea realizar alguna otra consideración sobre esta materia (Seguridad Vial)?

Si una persona que comete un delito de tráfico, se le ingresara de forma inmediata en prisión (de forma preventiva), mientras se recurre ese ingreso y se resuelve, casi con toda seguridad que ha pasado una semana. Seguro que no habría una segunda vez, se lo pensaría muy mucho antes de cometer barbaridades con un vehículo.

También me gustaría añadir que se debería de implantar la asignatura de seguridad vial en las escuelas, desde infantil y/o primaria. La educación es la base de todo y con ella se llegaría a la concienciación, algo que, en nuestra sociedad actual, los que ya conducimos, por desgracia no tenemos, y a lo que se consigue llegar por medio de la sanción y la represión, lo tenemos comprobado.

Nuestra Fundación entiende que todavía queda un largo camino por recorrer en cuanto a Seguridad Vial, y que determinados aspectos deberían ser revisados, como el de la edad máxima a la que se debería retirar el permiso de conducción, ya que no existe ninguna limitación al respecto en nuestra legislación, y entendemos que el hecho de que personas de edad muy avanzada conduzcan crea unos riesgos fácilmente evitables.

Actualmente, la tecnología en fabricación de vehículos está altamente desarrollada, pero existen dos elementos que deberían venir de serie por normativa en todos los automóviles: el dispositivo de alcoholemia para poder arrancar un vehículo y el sistema de Bluetooth por voz para evitar manipular teléfonos móviles.

Debería darse un mayor control en materia de conducción, especialmente respecto de los profesionales encargados del transporte de personas, con sistemas que hemos reivindicado en otras ocasiones, como *alcohol lock*, y en general con mayores controles, no solo por parte de los organismos públicos, sino también por parte de las empresas, respondiendo a su compromiso con la responsabilidad social.

Además, deberían potenciarse los programas de educación vial y políticas de prevención, proporcionando un mayor alcance para los ciudadanos (adultos y

niños) de herramientas y conocimientos que se traduzcan en una mejor convivencia en el ámbito de la conducción y de la seguridad vial.

Apuntaremos que cuando se publican estadísticas de las cifras de víctimas, siempre se produce automáticamente una respuesta de la administración, con la misma media, la sanción. Los infractores deben de ser castigados, pero ¿nos hemos parado a pensar si es efectiva dicha medida? Nosotros sí y la respuesta es no, algo que podemos ver reflejado en las numerosas estadísticas existentes, por ello nuestra puntualización en cuanto a la mejora de la seguridad vial es que debe haber mayores campañas de concienciación, y ser campañas cercanas, cuando nos acercan la crueldad de un accidente de tráfico es cuando nos damos cuenta de que nos puede pasar a todos, y ese sentimiento no se traslada en una sanción; dado que el sentimiento que nos trasmite es de rabia, y cuando la pagamos de olvido, por ello no conciencia.

Debe tenerse más en cuenta la voz de las víctimas, ya que su experiencia aporta mucho a la Seguridad Vial.

Tenemos nuevos retos con la irrupción de la tecnología y las ayudas a la conducción, el coche autónomo, etc. y eso exige una reflexión -no priorizar el vehículo (sea del tipo que sea)- para no olvidar a la persona. Hay que debatir cuestiones éticas para tener claro cómo debemos introducir estos avances.

A la vez debe haber un avance en el reconocimiento social de la situación de las víctimas. Si permitimos y asumimos una movilidad que mata y deja graves secuelas de por vida, tenemos que asegurar una adecuada respuesta post-accidente, que consiste en:

- Atención sanitaria (tanto física como psicológica). Parece que tenemos muy claro que no se da el alta hasta que remiten los síntomas físicos o se cura una herida. Pero nos olvidamos de que existen también heridas no visibles – las emocionales- que necesitan también atención. Aquí hay mucho que hacer. Además hay que

tener en cuenta que los psicofármacos están implicados en muchos accidentes y por lo tanto, ayudar a reducir la ingesta de medicamentos mediante adecuados tratamientos, va a ayudar también a mejorar la Seguridad vial.

- Información clara, concisa y ética. Tras un accidente de tráfico hay mucha desorientación y muchas veces aparecen “profesionales” que pretenden hacer negocio a costa de las víctimas. No es ético aprovecharse de la vulnerabilidad de los demás.

- Correcta investigación del accidente. Es importante concienciar sobre la importancia de una adecuada investigación policial de los hechos del accidente ya que el resultado de la misma tiene consecuencias legales. Además para las víctimas es importante saber la verdad; si no queda claro qué es lo que ocurrió puede generar un gran malestar en la víctima o sus familiares impidiendo finalizar el proceso de duelo.

- Y por último, pero no menos importante, una adecuada respuesta post-accidente también requiere una justicia rápida y en consonancia con la gravedad de los hechos (como ya se ha comentado anteriormente). En España la espera media de un juicio es de 4 años. Es necesaria una justicia rápida por dos razones: por una parte como medida de prevención. Si la sociedad ve que no pasa nada, que tras provocar un accidente se puede seguir conduciendo y que no hay consecuencias, hay un relajamiento en el cumplimiento de las normas. Y no olvidemos que son normas para impedir más siniestros y asegurar una buena convivencia. Y por otra parte, el juicio suele generar mucho estrés y puede llevar a una traumatización secundaria debido a la sensación de desamparo que conllevan muchas sentencias. Pero además hasta que no pasa el juicio queda algo pendiente que impide cerrar el proceso de duelo y de recuperación de unos hechos tan traumáticos como son los siniestros de tráfico. En definitiva tener claro que dar una adecuada respuesta a las víctimas de tráfico, contribuye también a mejorar la Seguridad Vial.

4.3.4.- ANÁLISIS DE DATOS Y PRODUCCIÓN DE RESULTADOS

En primer lugar, las cinco Asociaciones de víctimas entrevistadas se muestran unánimes y contundentes a la hora de valorar negativamente la supresión de las faltas del antiguo art. 621 del Código Penal, que despenaliza parcialmente estas conductas y la creación de los nuevos delitos leves relativos a los accidentes de tráfico, que ha llevado a cabo la LO 1/2015. Fundamentalmente consideran que esta reforma deja desprotegidas a las víctimas de este tipo de conductas, denuncian que la falta de concreción en cuanto al significado de “imprudencia menos grave” e “imprudencia grave”, está dando lugar a que la mayor parte de los supuestos que antes encontraban acomodo en el Código Penal, queden ahora fuera de esta calificación, lo que supone archivar la causa en el procedimiento penal y derivar la mayoría de los procesos al ámbito civil, con los inconvenientes que ello acarrea al perjudicado. Entre estas desventajas mencionan: un proceso más costoso, la no intervención de la figura del forense (siendo necesario, en su caso, costear un perito médico privado) y la no aplicación a este colectivo del Estatuto de la Víctima del Delito (que facilita el apoyo integral de la administración). También denuncian que con la nueva regulación se mercantiliza un tema tan grave como los accidentes de tráfico negligentes, al rebajar la importancia de la violación de las leyes de seguridad vial, alejando a las víctimas de la justicia restaurativa y reparadora.

Sin embargo, en relación a la valoración de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, las distintas Asociaciones no manifiestan una postura común.

Por un lado, STOP Accidentes valora de manera entusiasta esta reforma. Califica esta Ley como de consenso y que aunque por este motivo, algunos

aspectos importantes para las víctimas no fueron incluidos, considera la misma como un gran paso para su colectivo porque señalan que aunque no es un baremo perfecto es mejor que el que existía hasta ahora.

Por su parte, la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT) y la Fundación AVATA adoptan una postura que podíamos calificar de intermedia. Consideran que la Ley 35/2015 supone una mejora para las víctimas con grandes secuelas permanentes y para los familiares de víctimas mortales pero critican que el nuevo baremo perjudica a los lesionados de menor gravedad, que son la mayor parte de las víctimas, encubriendo así un enriquecimiento del sector asegurador, ya que la Fundación AVATA indica que el 87,62% de los siniestros terminan con traumatismos cervicales menores, lo que se conoce como latigazo cervical.

Entre quienes se posicionan claramente en contra del nuevo baremo establecido por la Ley 35/2015 se encuentran la Fundación A de Víctimas de Tráfico y la Asociación DIA de Víctimas de Accidentes. La primera considera que las víctimas han visto reducidos sus derechos y la segunda critica aspectos de esta Ley como que el hecho de exigir la reclamación previa ante la aseguradora supone una demora del proceso de reclamación y critican los que califican de mal llamados derechos recíprocos de colaboración, que en la práctica suponen que las víctimas se vean obligadas a ser valoradas por los médicos de las aseguradoras, que elaboran un informe a favor de sus propios intereses, denunciando casos en que las aseguradoras incumplen el deber de entregar copia del mismo a la víctima.

También indican la importancia de la Comisión de Seguimiento de la Ley 35/2015 para mejorar aspectos de la misma.

En tercer lugar, en cuanto a la cuestión de si se recabó la opinión de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico en algún momento del proceso legislativo de la LO 1/2015 para reformar el Código Penal, podemos concluir

que su opinión no fue considerada en absoluto, pese a tratarse de una reforma que afectaba a sus intereses de una manera notable. Así, la única asociación que confirma que mantuvo varias reuniones con el Ministerio de Justicia, la Fiscalía de Seguridad Vial y con todos los grupos políticos del Congreso de los Diputados para explicar su postura, que es la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT), indica que sus planteamientos no se tuvieron en cuenta en el texto que fue aprobado. No tenemos constancia de que ninguna otra asociación de víctimas de tráfico fuera consultada en la reciente reforma del Código Penal.

En cambio, sí se recabó la postura de tres de estas asociaciones en el proceso legislativo de la Ley 35/2015, lo que valoramos muy positivamente. En concreto, el Asesor Jurídico de STOP Accidentes, Don José Pérez Tirado, fue elegido entre distintas asociaciones de víctimas para representarlas en la Comisión de expertos que llevó a cabo la preparación del nuevo baremo. La otra representante de asociaciones de víctimas de esta Comisión era Doña Eugenia Doménech, la anterior directora de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT). Entre las asociaciones representadas en esta Comisión estaba también la Asociación DIA de Víctimas de Accidentes, que finalmente, mostró su disconformidad con la nueva Ley 35/2015 y su falta de apoyo con esta iniciativa legislativa.

Por último, la mayor parte de estas Asociaciones coinciden en valorar positivamente la implantación del carné por puntos, que recordemos fue establecido en nuestro país por Ley 17/2005, de 19 de julio y coinciden también en solicitar una serie de medidas para la mejora de la Seguridad Vial en España que destacamos a continuación:

El endurecimiento de las penas aparejadas a los homicidios imprudentes en carretera. También critican que resulte penalmente indiferente causar una muerte que varias, consecuencia de la aplicación por los tribunales de la regla

concursal del art. 382 del CP, en los casos de producción de varios resultados lesivos.

En relación con el Código Penal, desde la Asociación DIA de Víctimas de Accidentes, señalan que es necesaria una nueva reforma del Código Penal que no despenalice conductas imprudentes en la conducción, con una modificación de los arts. 142 y 152 del CP consistente en objetivar los conceptos de imprudencia grave y menos grave. Esta asociación también considera necesaria una modificación de la redacción del delito de omisión de socorro que proteja a las víctimas de tráfico.

También alertan sobre la importancia de una adecuada investigación policial de los accidentes de tráfico, ya que el resultado de la misma tiene consecuencias legales.

Propugnan un mayor control de las condiciones psicofísicas de los conductores, abogan por establecer cursos de reciclaje para dotar de formación continua al conductor y reivindican la transposición de la directiva europea sobre el uso de sistemas de dispositivos de bloqueo por alcoholemia, el llamado alcohol lock, en los vehículos, que es un mecanismo que trata de evitar que el coche sea conducido por individuos bajo influencia del alcohol, ya que antes de que el motor pueda ser puesto en marcha el conductor debe tomar una prueba de aliento que verifica que no está bajo la influencia del alcohol.

Asimismo, proponen medidas para concienciar a la sociedad sobre las bondades de respetar las normas de seguridad vial, como por ejemplo la implantación de la asignatura de seguridad vial en los planes de estudios desde las etapas de infantil y primaria y campañas generales de concienciación para todos los sectores sociales.

CONCLUSIONES

1.- Los costes económicos de la siniestralidad vial son unos costes que ninguna sociedad debe permitirse, y que ponen en evidencia la necesidad de destinar un mayor esfuerzo financiero a la prevención de la siniestralidad vial. Y evidentemente el motivo no puede ser solo el importante ahorro para las economías nacionales de estos costes económicos provocados por la siniestralidad vial, sino también y principalmente, salvar vidas, porque una vida humana es irremplazable y detrás de estas cifras económicas, lo que subyace es el inmenso dolor y sufrimiento de cada una de las víctimas y sus familiares.

2.- La mejor manera de acabar con la siniestralidad y la delincuencia vial que tanto sufrimiento causa, es la prevención. La labor de prevención implica:

A) Una adecuada educación vial que comienza en la familia y debería pasar por incluir en los planes educativos enseñanzas específicas al respecto y por supuesto, hacer hincapié en la materia de educación vial para obtener el permiso de conducir, tanto por primera vez, como en aquellos casos en que se ha perdido el mismo. Un niño que aprende educación vial tendrá más posibilidades de ser un conductor responsable el día de mañana.

B) Una adecuada regulación de los delitos contra la seguridad vial. A nuestro juicio la legislación penal española en materia de Seguridad Vial merece un juicio positivo, fundamentalmente por considerarla pionera en proteger de manera directa el bien jurídico de la Seguridad Vial, como un bien digno de protección en sí mismo. Nuestra regulación en esta materia, es propia de una sociedad moderna y avanzada, que no se limita a castigar las conductas una vez que la lesión a la vida, a la integridad física o al patrimonio se ha producido de manera irremediable, sino que adelanta las barreras de protección para prevenir este tipo de daños, lo que repetimos ha contribuido a la

significativa reducción del número de fallecidos por accidentes de tráfico en nuestro país.

3.- Consideramos que una protección penal de la seguridad vial de manera uniforme y coordinada de todos los Estados miembros se hace necesaria desde hace años, máxime si tenemos en cuenta que la red transeuropea de autopistas es objeto de financiación comunitaria y en la misma circulan un gran número de ciudadanos de distintos estados miembros, para desplazamientos particulares y para el transporte internacional de mercancías. Proponemos que dicha regulación tome como base el Capítulo IV, dentro del Título XVII, del Libro II, bajo la rúbrica “De los delitos contra la seguridad vial”, sin olvidar que la infracción de las normas relativas a la seguridad vial provoca en ocasiones la lesión de bienes jurídicos personales (vida, integridad física y salud y patrimonio) y que se hace necesaria una correcta articulación entre unos y otros.

4.- En general, consideramos que la regulación del Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal es correcta. Sin embargo, algunos aspectos de esta regulación podrían, sin duda, ser mejorados:

4.1.-En cuanto a los aspectos sustantivos debe destacarse:

4.1.1.- Abogamos por que el legislador modifique la actual redacción del art. 380 y 381 del CP que es francamente mejorable, ya que suscita ciertas dudas sobre los elementos que diferencian uno y otro. En futuras reformas se debería mejorar su técnica legislativa, como ya hemos mencionado a lo largo de este trabajo.

4.1.2.- Como hemos visto a lo largo de esta investigación, el consumo del alcohol por parte de los conductores es una de las principales causas de accidentes de tráfico. En aras de prevenir la conducción bajo la influencia del alcohol y conseguir un mayor grado de seguridad jurídica para los conductores,

sería conveniente introducir una regulación europea armonizada, con una tasa de alcoholemia común para todos los estados miembros y que además obligue a portar obligatoriamente en el vehículo un etilómetro homologado, como hace la legislación francesa, o, alternativamente, la obligación de conducir únicamente vehículos equipados con dispositivos de bloqueo por alcoholemia, el llamado *alcohol lock* (la Directiva (UE) 2015/653 de la Comisión, de 24 de abril de 2015, señala la conveniencia de así hacerlo).

4.1.3.- Respecto de la cláusula concursal del art. 382 del CP creemos que requiere una reforma que aborde los actuales problemas que plantea:

a) La exclusión del delito del art. 385 del CP que obliga a apreciar un concurso ideal de delitos, conforme a lo dispuesto en el art. 77 del CP.

b) La discrepancia de planteamientos, fruto de la imprecisión del art. 382, que existen cuando, cometido un delito contra la seguridad vial, se produce más de un resultado lesivo, es decir, más de un homicidio o lesiones. En ese caso se puede optar por aplicar únicamente la regla concursal del art. 382 del CP como vienen haciendo los tribunales o por aplicar junto con el art. 382 del CP un concurso ideal del art. 77 del CP entre los diversos homicidios o lesiones producidas, para evitar que resulte penalmente indiferente causar una muerte que varias, como denuncian algunas de las asociaciones de víctimas del tráfico con las que hemos contactado en esta investigación, postura por la que nos decantamos.

c) La incertidumbre que el art. 382 plantea respecto a si debe o no aplicarse al delito de daños imprudentes del art. 267 del CP. A nuestro juicio dado que el bien jurídico que se protege en los delitos contra la seguridad vial es la seguridad vial en sí misma, pero sin desconocer que son bienes mediatamente protegidos la vida, la integridad física y también el patrimonio, la cláusula del art. 382 del CP debería aplicarse a todos los delitos, incluido el de daños imprudentes del art. 267 del CP.

d) La controversia que genera el hecho de que el art. 382 del CP no especifique si su regla concursal solo es aplicable a los casos en que los delitos de resultado lesivo son imprudentes o si, asimismo, se extiende a supuestos de delitos dolosos, posibilidad esta última que en nuestra opinión debe descartarse.

4.2. En cuanto a los aspectos probatorios debe señalarse que son el talón de Aquiles de la regulación penal de los delitos contra la seguridad vial. Consideramos que una adecuada persecución de los delitos contra la seguridad vial pasa necesariamente por una práctica adecuada de su prueba para impedir la impunidad de ciertas conductas intolerables, lo que finalmente redundará en una correcta protección de la seguridad vial, que en una sociedad tan dependiente del uso de los vehículos a motor y ciclomotores es fundamental y aportará numerosos beneficios personales y económicos. La problemática probatoria de estos delitos mejoraría si:

4.2.1.- Se facilitara una correcta formación de los agentes de tráfico por la que sean instruidos en el modo de consignar los datos relevantes para la instrucción posterior de este tipo de delitos, así como del modo correcto de practicar las pruebas de detección de drogas y alcohol, ya que dada su naturaleza no podrán ser reproducidas en un momento posterior.

4.2.2.- Existiera en nuestro ordenamiento jurídico una normativa específica que regulara de manera general las intervenciones corporales, respetando los derechos consagrados en el art. 15 de nuestra Constitución, y posibilitando la realización coactiva de las pruebas necesarias para comprobar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en los conductores.

5. Respecto de la lesión de bienes jurídicos personales como consecuencia de la infracción de las normas de seguridad vial debe señalarse que han sufrido una profunda reforma como consecuencia de la aprobación de la LO 1/2015, sin

que se haya tenido en cuenta en su tramitación las cuestiones relativas a la seguridad vial, como denotan las entrevistas a los distintos grupos parlamentarios, rompiéndose el consenso parlamentario que había existido respecto de esta problemática hasta ese momento. Algo falla en nuestro sistema legislativo cuando el Congreso de los Diputados aprueba leyes sin tener en cuenta las consecuencias que éstas tendrán en materias a las que afectan directamente, como en este caso la Seguridad Vial. En este sentido, valoramos muy negativamente que no se tuviera en cuenta la opinión de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico en ningún momento del proceso legislativo de la LO 1/2015, pese a tratarse de una reforma que afectaba a sus intereses de manera notable.

En relación con esta problemática hemos llegado a las siguientes conclusiones:

5.1.- Aunque es cierto que la falta del art. 621 del CP se había traducido en numerosos casos de la práctica judicial como una forma ágil de obtener una indemnización en el caso de los siniestros automovilísticos, y que el legislador, al despenalizar las faltas probablemente haya querido acabar con esta instrumentalización de la jurisdicción penal, debería haberse actuado con más prudencia antes de acabar con un sistema que cumplía de manera rápida y eficaz su misión, al impedir la impunidad de actuaciones ilícitas de menor intensidad que ocasionaban a sus víctimas importantes sufrimientos, aplicándose el principio de proporcionalidad y el sentido de Justicia, máxime cuando las nuevas soluciones aportadas por la LO 1/2015 no están exentas de una importante problemática, como hemos visto a lo largo de esta investigación.

A este respecto debe señalarse que solo el 30,8% de los jueces y fiscales encuestados a lo largo de esta investigación valora la reforma del Código Penal

introducida por la LO1/2015, de 30 de marzo como satisfactoria, mientras que el 53,8% la califica de poco satisfactoria y el 15,4% de nada satisfactoria.

5.2.- Hemos constatado la preocupación de los grupos parlamentarios, por la situación en que quedan las víctimas de estas conductas y sus familias, especialmente aquellas con mayor déficit económico y social, como consecuencia de los gastos económicos que tendrán que afrontar en la vía jurisdiccional civil.

También las Asociaciones de víctimas, por unanimidad, valoran muy negativamente la supresión de las faltas del antiguo art. 621 del Código Penal y la creación de los nuevos delitos leves relativos a los accidentes de tráfico, que ha llevado a cabo la LO 1/2015. Consideran que esta reforma deja desprotegidas a las víctimas de este tipo de conductas, denuncian que la falta de concreción en cuanto al significado de “imprudencia menos grave” e “imprudencia grave”, está dando lugar a que la mayor parte de los supuestos que antes encontraban acomodo en el Código Penal, queden ahora fuera de esta calificación, lo que supone archivar la causa en el procedimiento penal y derivar la mayoría de los procesos al ámbito civil, con los inconvenientes que ello acarrea al perjudicado. Entre estas desventajas mencionan: un proceso más costoso, la no intervención de la figura del forense (siendo necesario, en su caso, costear un perito médico privado), la no aplicación a este colectivo del Estatuto de la Víctima del Delito (que facilita el apoyo integral de la administración) y denuncian que con la nueva regulación se mercantiliza un tema tan grave como los accidentes de tráfico negligentes, al rebajar la importancia de la violación de las leyes de seguridad vial, alejando a las víctimas de la justicia restaurativa y reparadora.

5.3.- Compartimos esta inquietud por la situación en que, tras la reforma de la LO 1/2015, quedan las víctimas de accidentes de tráfico, en particular de las que se encuentran en situación de vulnerabilidad económica. Este tipo de víctimas gozan como las demás de los derechos renovados de la Directiva

2012/29 UE, traspuesta en la Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito. Para ellas, por tanto, la incoación de proceso penal por delito es de gran importancia, pues solo mientras dura el mismo pueden acceder a la tutela de sus normas. Esta consideración victimológica no puede condicionar las decisiones que se adopten sobre el ejercicio de la acción penal, pero obliga a esmerarse en la investigación y depuración de los supuestos que la exigen.

En cualquier caso, para paliar este efecto negativo en las víctimas de tráfico que deban acudir a la vía civil para obtener la reparación de los daños personales que les fueran ocasionados, planteamos que el legislador establezca medidas adicionales de protección a este tipo de víctimas. En concreto proponemos la modificación del art. 2 de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita, para incluir entre los beneficiarios de la misma a las víctimas de accidentes de tráfico, junto con las víctimas de violencia de género, de terrorismo y de trata de seres humanos, en aquellos procesos que tengan vinculación, deriven o sean consecuencia de su condición de víctimas, así como, junto a los menores de edad y las personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental cuando sean víctimas de situaciones de abuso o maltrato, que ya se encuentran beneficiadas por esta Ley en la actualidad.

Por el mismo motivo, proponemos al legislador la creación de un Juicio Verbal específico para las reclamaciones civiles de daños personales que tengan su origen en un accidente de circulación, que se caracterice por la no imposición de costas como criterio general y con nombramiento de un perito forense adscrito a los juzgados, a petición de parte.

5.4.- Por lo que respecta al régimen transitorio no está exento de una complicada problemática, puesto que obliga al Juez de instrucción a enjuiciar una conducta actualmente despenalizada, y si encuentra culpable al acusado debe únicamente actuar como un Juez civil, sin imponer pena al mismo, pero sí pronunciándose sobre la responsabilidad civil. Esta situación genera mucha

incertidumbre y, sin duda es por ello, que el 30,8% de los jueces y magistrados que hemos encuestado se ha encontrado con algún problema a la hora de aplicar la reforma del Código Penal introducida por la LO 1/2015, en concreto señalan la aplicación del régimen transitorio previsto en la LO 1/2015 para estos casos.

6.- La LO 1/2015 ha introducido una tripartición de la imprudencia que distingue entre imprudencia grave, menos grave y leve, siendo esta última atípica. Se hace necesario un esfuerzo interpretativo para delimitar los nuevos conceptos de imprudencia proyectarlos sobre la realidad procesal diaria.

Mientras la jurisprudencia del Tribunal Supremo no deje claros los contornos de esta imprudencia tripartita, para lo que deberemos esperar algún tiempo, es necesario dotar de ciertas herramientas a los operadores jurídicos que les ayuden en la tarea de distinguir, ante un accidente de tráfico con fallecidos o lesionados en el que intervenga la imprudencia, la tipología de la misma, lo que sin duda tiene la mayor trascendencia a la hora de calificar los hechos como delictivos (y de qué tipo) o no. Todo ello sin perjuicio de que el Juez o Tribunal debe hacer un examen en cada caso concreto de las circunstancias acontecidas en el mismo, labor que no puede ser sustituida en ningún caso.

6.1.- Partimos de que las tres imprudencias son iguales en cuanto a su naturaleza y será la diversidad de grado, la que nos ayudará a distinguir entre ellas, considerando la siguiente premisa: cuanto más evitable es un resultado, mayor es la imprudencia del que lo causa. En consecuencia, si el resultado era fácilmente evitable por el autor, será indicativo de que la imprudencia cometida era grave, si este resultado era evitable por el ciudadano medio estaremos ante una imprudencia menos grave y si el resultado solo podía ser evitado por el más diligente o precavido de los ciudadanos o conductores, estaremos ante una imprudencia leve.

6.2.- A nuestro juicio el concepto de imprudencia grave anterior a la reforma operada por la LO 1/2015, debe mantenerse inalterable. En concreto la imprudencia grave en el tráfico rodado se define como “la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” o la “vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción”. Además la doctrina jurisprudencial ha venido considerando la pluralidad de infracciones como indicativa de la gravedad de la imprudencia. También debe tenerse en cuenta si en el accidente el sujeto pasivo pertenece a un colectivo especialmente vulnerable en la carretera, como son los niños, ancianos, discapacitados, peatones y ciclistas (salvo que estemos ante situaciones impredecibles), junto con la constatación de una vulneración de relevancia de una norma de seguridad relativa a estos colectivos y siempre que en el caso de peatones y ciclistas, estos hayan cumplido a su vez, las prescripciones legales a ellos dirigidas.

6.3.- Desde el concepto de imprudencia grave, y en negativo, habrá de delimitarse la noción de imprudencia menos grave. En efecto, los operadores jurídicos también pueden definir la imprudencia menos grave por exclusión, dándose en todas aquellas conductas que no pueden estimarse ni graves ni leves, aunque consideramos que la imprudencia menos grave se halla más cercana a la grave que a la leve, ya que participa del término “grave” y además se considera de entidad suficiente para ser merecedora de reproche penal.

Asimismo, la imprudencia menos grave se identificaría con la omisión de la diligencia media, es decir, cuando estemos ante la infracción de normas de cuidado respetadas por el ciudadano medio, lo que en el ámbito viario y con los estándares de exigencia actuales en una sociedad cada vez más concienciada de los riesgos de la carretera, se traduciría en la diligencia de un conductor cuidadoso.

6.4.- A nuestro juicio es evidente que la imprudencia menos grave es algo más, desde una perspectiva cuantitativa, que la imprudencia leve. Si el legislador hubiera querido equiparar ambos conceptos, no hubiera sido necesario cambiar su terminología. El segundo argumento que nos lleva a esta conclusión se desprende de la agravación de la respuesta punitiva que para la imprudencia menos grave prevé la nueva regulación en comparación con la respuesta punitiva que venía dándose a la imprudencia leve, lo que se justifica precisamente en esta mayor intensidad del descuido que entiendo implica la nueva imprudencia menos grave.

6.5.- En nuestra opinión, un criterio válido y objetivo sería identificar la imprudencia menos grave con la leve siempre que lleve aparejado un plus de gravedad, por ir acompañada de una infracción de las normas de circulación. Este criterio, enlaza con la concepción de la imprudencia en la regulación anterior al Código Penal de 1995, es decir, en la regulación de la Ley Orgánica de actualización del Código Penal de 1989, que, como analizamos en su momento, venía clasificando la imprudencia como imprudencia temeraria e imprudencia simple que a su vez se subdividía según se diera o no una infracción de reglamentos.

6.6.- Respecto al concepto de la nueva imprudencia leve, hay que señalar que ésta vendría referida a la omisión de deberes de escasa relevancia, aquellos que solo son respetados por los sujetos más diligentes. Se trata de la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance. Estaríamos hablando de una distracción momentánea, que no ha podido ser prevista con anterioridad. La imprudencia leve será merecedora de archivo, ya que con la nueva regulación ha quedado despenalizada, sin perjuicio de que dé lugar a una sanción administrativa y al resarcimiento por la vía civil de los daños ocasionados a consecuencia de la misma.

El legislador en el nuevo art. 963.1.1^a a) de la LECrim., nos da otros criterios para calificar la imprudencia, como son el análisis de la naturaleza de los hechos, sus circunstancias y las personales del autor. Si bajo este prisma se llega a la conclusión de que los hechos son de escasa gravedad, estaremos ante la nueva imprudencia leve.

6.7.- Pese al esfuerzo interpretativo desplegado, no podemos desconocer que es muy posible que en la práctica judicial del día a día, finalmente se termine imponiendo la equiparación de la imprudencia menos grave a la leve para facilitar a las víctimas la obtención del resarcimiento de sus perjuicios y para evitar la impunidad de ciertas conductas que hayan causado graves resultados. Si termina imponiéndose esta interpretación, el objetivo de la reforma de la LO 1/2015, en este ámbito, será un completo fracaso. Ni se logrará la descongestión de los Juzgados de Instrucción ni se acabará con la práctica habitual de la instrumentalización del proceso penal con fines exclusivamente resarcitorios, como pretendía el legislador con esta reforma, que parece haber creado más problemática que la que pretendía solucionar en el campo de los accidentes de tráfico imprudentes con daños personales.

7.- En cuanto al enjuiciamiento de los delitos consecuencia de la infracción de las normas de seguridad vial deben señalarse algunas cuestiones importantes:

7.1.- La nueva regulación del Procedimiento para el juicio sobre delitos leves, figura que surge como consecuencia de la supresión de las faltas del Libro III del CP, de conformidad con el art. 967 de la LECrim., no establece como preceptiva la asistencia de abogado para el acusado en aquellos casos en que el delito leve lleve aparejada pena de multa cuyo límite máximo sea inferior a seis meses. La falta de asistencia de abogado en los juicios por este tipo de delitos leves reduce las garantías del acusado, al que no se aplican las reglas generales de defensa y representación del proceso penal, como ya ocurría en las antiguas

faltas, con la diferencia de que ahora viene acusado de un delito y no de una mera falta.

En el marco del juicio de faltas no regían determinadas garantías constitucionales que sí deberían darse en todo caso para el enjuiciamiento de los delitos, incluidos los leves.

7.2.- En cuanto al nuevo Proceso por aceptación de decreto, regulado en el Título III bis de la LECrim., se ha demostrado totalmente innecesario, ya que como se ha constatado en la encuesta realizada en esta investigación a Jueces, Magistrados y Fiscales, esta figura procesal no se está aplicando por nuestros tribunales, pese a que la Ley 41/2015 que crea la misma lleva en vigor desde el 6 de diciembre de 2015. De ahí que solo el 15% de los jueces y fiscales encuestados considera que se trata de una figura satisfactoria mientras que el 53,8% define la nueva regulación como poco satisfactoria y el 30,8% como nada satisfactoria.

En nuestra opinión la inaplicación de esta nueva institución, que convierte su regulación en papel mojado, está motivada por la existencia en nuestra legislación procesal penal de otros instrumentos, en concreto, los juicios rápidos, que cumplen una función similar a la pretendida con esta reforma e igualmente eficaces para el enjuiciamiento acelerado de delitos contra la seguridad vial. Además, el Proceso por aceptación de decreto es una figura ajena a nuestra tradición jurídica, ya que en nuestro país es el Juez instructor y no el Ministerio Fiscal quien dirige la investigación, constándose a través de nuestra encuesta a este colectivo una falta de medios en el seno del Ministerio Fiscal para llevar a cabo esta reforma, lo que se solventaría con más medios materiales y personales, fundamentalmente un aumento de la plantilla del Ministerio Fiscal. Por otro lado, en el Proceso por aceptación de decreto las fases del proceso penal no están bien definidas lo que puede ser perjudicial para las garantías del acusado por un delito contra la seguridad vial.

8.- Por último, llamamos la atención sobre la inaplazable reforma de la legislación de seguridad vial, que actualmente es insuficiente, para adecuarla a las nuevas exigencias europeas sobre movilidad y tutela de colectivos vulnerables como son niños, ancianos, discapacitados, peatones y ciclistas.

Además nuestros gobiernos, tanto a nivel nacional como local, promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie. Por eso debe reforzarse el efectivo cumplimiento de la normativa de los ciclistas respecto de los peatones, porque es previsible que tengan lugar más accidentes y cada vez más graves, en las que el conductor ya no va al volante de un vehículo a motor o ciclomotor sino a los mandos de una bicicleta.

En un futuro no muy lejano convivirán en nuestras vías de tránsito coches convencionales junto a coches sin conductor, motos y bicicletas. Todos estos vehículos son susceptibles de causar accidentes, la labor de esta sociedad debe ser la de mantener la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera en la medida posible y continuar trabajando para conseguir mantener en niveles mínimos estos accidentes y sus consecuencias.

ÍNDICE CRONOLÓGICO DE RESOLUCIONES JUDICIALES CITADAS

A continuación dejamos constancia de las sentencias y autos estudiados en esta investigación referenciados conforme a las referencias de jurisprudencia de la editorial Aranzadi:

Sentencias del Tribunal Constitucional

STC 43/2007, de 26 febrero [RTC 2007\43]

STC 25/2005, de 14 febrero [RTC\2005\25]

STC 2/2003, de 16 enero [RTC/2003\2]

STC 181/2000, de 29 de junio [RTC 2000\181]

STC 234/1997, de 18 de diciembre [RTC\1997\234]

STC 161/1997, de 2 de octubre [RTC\1997\161]

STC 137/1988, de 7 julio [RTC 1988\137]

STC 148/1985, de 30 octubre [RTC\1985\148]

STC 145/1985, de 28 octubre [RTC\1985\145]

STC 103/1985, de 4 octubre [RTC\1985\103]

STC 100/1985, de 3 octubre [RTC\1985\100]

Sentencias y Autos de Tribunal Supremo

STS 210/2017, de 28 marzo [JUR\2017\74584]

STS 54/2015, de 11 de febrero [RJ 2015\782]

STS 828/2013, de 6 de noviembre [RJ 2013\7466]

STS 2.600/2013, de 21 de mayo [RJ\2013\3458]

STS 384/2012, de 4 de mayo [RJ 2012\8859]

STS 1.135/2010, de 29 diciembre [RJ/2011\39]
STS 1.019/2010, de 2 de noviembre [RJ 2010\8197]
STS 890/2010, de 8 octubre [RJ/2010\7827]
STS 229/2010, de 25 de marzo [RJ 2010\4349]
STS 860/2009, de 16 de julio [RJ 2009\4494]
STS 716/2009, de 2 de julio [RJ 2009\5976]
STS 172/2008, de 30 de abril [RJ 2010\4476]
STS 168/2008 de 29 abril [RJ 2008\1858]
STS 955/2007, de 20 de noviembre [RJ 2007\8274]
STS 430/2007, de 17 abril [RJ 2007\3359]
STS 1.464/2005, de 17 de noviembre [RJ 2006\225]
STS 270/2005, de 22 de febrero [RJ 2005\3613]
ATS de 6 de mayo de 2002 [JUR 2002\159072]
STS 636/2002, de 15 abril [RJ\2002\6315]
STS 1/2002, de 22 de marzo [RJ\2002\4207]
STS 2.445/2001, de 22 de diciembre [RJ 2002\4433]
STS 2.251/2001, de 29 de noviembre [RJ/2002\1224]
STS 1.133/2001, de 11 de junio [RJ 2003\2460]
STS 1039/2001, de 29 mayo [RJ 2001\4576]
STS 791/2001, de 8 de mayo [RJ 2001\7044]
STS 291/2001, de 27 de febrero [RJ 2001\1343]
STS 1.550/2000, de 10 de octubre [RJ 2000\8764]
STS 1.658/1999, de 24 noviembre [RJ 1999\8887]

STS 1.222/1999, de 23 de julio [RJ 1999\5731]

STS 1.185/1999, de 12 de julio [RJ 1999\6212]

STS 831/1999, de 28 mayo [RJ/1999\5266]

STS 413/1999, de 18 de marzo [RJ 1999\1599]

STS de 27 noviembre de 1989 [RJ/1989\9326]

STS de 26 de mayo de 1987 [RJ 1987\3133]

STS 722/1982, de 9 de junio [RJ\1982\3513]

Sentencias de las Audiencias Provinciales

SAP de Cáceres (sección 2ª) 33/2016, de 22 de febrero [JUR 2016\62087]

SAP de Tarragona (sección 2ª) 40/2016, de 12 de enero [JUR\2016\64075]

SAP de Asturias (sección 8ª) 248/2015, de 10 de diciembre [JUR 2016\639]

SAP de Madrid (sección 23ª) 789/2015, de 7 de diciembre [JUR 2016\9218]

SAP de Álava (sección 2ª) 346/2015, de 26 de noviembre [JUR 2016\60332]

SAP de Almería (sección 2ª) 491/2015, de 29 de octubre [JUR 2016\48799]

SAP de Madrid (sección 2ª) 865/2015, de 19 de octubre [JUR 2015\284016]

SAP de Santa Cruz de Tenerife (sección 6ª) 421/2015, de 1 de octubre [JUR 2016\44547]

SAP de Pontevedra (sección 4ª) 9/2015, de 20 enero [JUR\2015\62640]

SAP de Burgos (Sección 1ª) 244/2013, de 16 de mayo [ARP 2013\1089]

SAP de Girona (sección 3ª) 270/2011, de 23 de mayo [JUR 2011\293496]

SAP de La Coruña (sección 2ª) 163/2011, de 6 mayo [JUR 2011\207301]

SAP de Madrid (sección 7ª) 250/2008, de 25 septiembre [ARP 2009\131]

SAP de Barcelona (sección 7ª) 504/2008, de 20 junio [JUR 2008\265463]

SAP de Sevilla (sección 7ª) 315/2006, de 1 de septiembre [JUR 2007\77771]

SAP de Barcelona (sección 6ª) de 20 julio de 2006 [JUR/2007\66002]

SAP de Guipúzcoa (sección 1ª) 149/2005, de 20 junio [JUR 2005\207509]

SAP de Córdoba (sección 1ª) 311/2005, de 17 de junio [JUR 2005\191606]

SAP de Guipúzcoa (sección 1ª) 58/2005, de 6 de abril [JUR 2005\192910]

SAP de Murcia (sección 5ª) 173/2004, de 1 de septiembre [JUR 2004\278582]

SAP de Sevilla (sección 4ª) 4/2004, de 21 de mayo [ARP 2004\658]

SAP de Cádiz (sección 1ª) de 9 marzo de 2004 [JUR 2004\126714]

SAP de Madrid (sección 2ª) 241/2003, de 23 mayo [JUR/2004\1946]

SAP de Barcelona (sección 3ª) de 2 diciembre de 2002 [JUR/2003\120916]

SAP de Murcia (sección 2ª) 28/2002, de 19 febrero [JUR 2002\115897]

SAP de Murcia (sección 1ª) 8/2002, de 16 enero [ARP 2002\187]

SAP de Madrid (sección 17ª) 321/2001, de 14 mayo [JUR/2001\235032]

SAP de León (sección 2ª) 19/2001, de 31 enero [ARP/2001\217]

SAP de Vizcaya (sección 2ª) 180/1999, de 10 junio [ARP\1999\4073]

BIBLIOGRAFÍA

ABELLÁN PERPIÑÁN, J.M./MARTÍNEZ PÉREZ, J.E./MÉNDEZ MARTÍNEZ, I./SÁNCHEZ MARTÍNEZ, F.I./PINTO PRADES, J.L./ROBLES ZURITA, J.A.: “El valor monetario de una Vida Estadística en España. Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico”, recurso electrónico disponible en http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/investigacion/estudios-informes/2011/el_valor_monetario_de_una_victima_no_mortal.shtml, pp. 1-112.

ACEVEDO IBÁÑEZ, A./LÓPEZ MARTÍN, A.F.: *El proceso de la entrevista, conceptos y modelos*, 4ª ed., Limusa, México D.F, 1988.

AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “Los delitos de conducción ética y de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 69-94.

AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: “La conducción suicida” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 139-162.

AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E.: *Las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico. El nuevo sistema de valoración de los daños y perjuicios personales*, Tirant Lo Blach, Valencia, 2015.

ALONSO SALGADO, C.: “Reflexiones en torno al proceso por aceptación de decreto”, *Revista General de Derecho Procesal*, núm. 40, 2016, edición digital, pp. 1-19.

ÁLVAREZ UNDURRAGA, G.: *Metodología de la Investigación Jurídica: hacia una nueva perspectiva*, Universidad Central de Chile, Santiago de Chile, 2002.

ÁLVARO LÓPEZ, M.C/PERDICES LÓPEZ, A.: *Delitos de tráfico: criterios y respuestas de los tribunales penales en seguridad vial*, Lex Nova, Valladolid, 2010.

ARROYO ZAPATERO, L./CRESPO BARQUERO, P./GONZÁLEZ CUSSAC, J.L./QUINTERO OLIVARES, G./ORTS BERENGUER, E.: *La reforma del Código Penal tras 10 años de vigencia*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2006.

BADILLO ARIAS, J.A.: “Ámbito material de la ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor: los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación” en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J./ORRIOLS MARTÍNEZ, L.A. (Directores), *Ponencias XIV Congreso Nacional Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro: Sabadell, noviembre 2014*, Sepín, Las Rozas (Madrid), 2014, pp. 87-146.

BERNABEU AYELA, F.J.: *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*, Tesis doctoral, 2013, accesible en <http://dspace.umh.es/bitstream/11000/1386/7/TD%20Bernabeu%20Ayela,%20Francisco%20Jos%C3%A9.pdf>.

BLANCO GARCÍA, A.I./MONTESINOS GARCÍA, A.: “Proceso por aceptación de decreto: el nuevo monitorio penal”, *Revista Boliviana de Derecho*, núm. 22, 2016, pp. 290-299.

CABRERIZO, J./PÉREZ, F.: *Manual para la investigación y reconstrucción de las causas de accidentes de tráfico*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2016.

CÁCERES RUIZ, L.: *La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013.

CALAZA LÓPEZ, S.: “El derecho a la libertad y la detención en el ámbito interno e internacional” en PÉREZ ROYO, J./URÍAS MARTÍNEZ, J.P./CARRASCO DURÁN, M. (Eds.)/et al.: *Derecho Constitucional para el Siglo XXI. Actas del VIII Congreso Iberoamericano de Derecho Constitucional celebrado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Sevilla los días 3, 4 y 5 de diciembre de 2003*, Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2006, pp. 2059-2087.

CALAZA LÓPEZ, S.: *La cosa juzgada*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2009.

CALAZA LÓPEZ, S.: *El binomio procesal: Derecho de acción-Derecho de defensa. Desde la concepción clásica romana hasta la actualidad*, Dykinson, Madrid, 2011.

CALAZA LÓPEZ, S.: "Principios rectores del proceso judicial español", *Revista de Derecho UNED*, núm. 8, 2011, pp. 49-84.

CALDERÓN CEREZO, A./ CHOCLÁN MONTALVO, J.A: *Derecho Procesal Penal*, 2ª ed., Dykinson, Madrid, 2005.

CÁMARA ARROYO, S.: "La más criminal de las políticas: La revisión permanente de la prisión, el asesinato del Título del homicidio, supresión de las faltas y blindaje político (notas críticas sobre la reforma penal en España)", *La Ley Penal*, núm. 116, 2015, edición digital, pp. 1-36.

CAMARERO GONZÁLEZ, G.J.: "La protección penal de la seguridad vial en algunos países europeos. Algunas instituciones útiles para nuestro derecho", en MORENO GARCÍA R./PLATERO ARANDA E./SOLSONA ABAD, F./MARTIN AGUDO, M.M/CAMARERO GONZÁLEZ, G.J, *Novedades legislativas y jurisprudenciales en los órdenes jurisdiccionales civiles y penales*, Gobierno de La Rioja, Logroño, 2008, pp. 203-299.

CANO CUENCA, D.: "Problemas aplicativos de los delitos contra la seguridad vial" en ORTS BERENGUER, E. (Coord.), *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 95-102.

CARDENAL MONTRAVETA, S.: "La protección penal de la Seguridad Vial en el derecho comparado", en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp.19-62.

CARPIO BRIZ, D.I.: "Creación de grave riesgo para la seguridad en el tráfico (art. 385 CP)" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 207-250.

CEA D'ANCONA, M.A.: *Metodología cuantitativa: Estrategias y técnicas de investigación social*, Síntesis, Madrid, 1996.

CEA D'ANCONA, M.A.: *Métodos de encuesta. Teoría y práctica, errores y mejora*, Síntesis, Madrid, 2004.

CHOCLÁN MONTALVO, J.A.: "La prueba I" en CALDERÓN CEREZO, A./ CHOCLÁN MONTALVO, J.A, *Derecho Procesal Penal*, 2ª ed., Dykinson, Madrid, 2005, pp. 383-398.

CORBETTA, P.: *Metodología y Técnicas de Investigación Social*, edición revisada, traducción de DÍAZ UGARTE, M. y DÍAZ UGARTE, S., McGraw-Hill, Madrid, 2007.

CORCOY BIDASOLO, M.: "Homicidio y lesiones en el ámbito de tráfico viario. Problemática concursal entre los delitos contra la seguridad en el tráfico y los resultados lesivos a ellos imputables" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 73-120.

CUESTA PASTOR, P.J.: *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y el sistema de sanción por puntos de la Ley 17/2005, de 19 de julio*, Dykinson, Madrid, 2012.

CUGAT MAURI, M.: "La discutible bondad de la supresión del Libro III", *Cuadernos de política criminal*, núm. 113, Época II, 2014, pp. 159-199.

DE VICENTE MARTÍNEZ, R. (directora)/CLIMENT DURÁN, C./CORCOY BIDASOLO, M./DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, M./GONZÁLEZ CUSSAC, J.L./MAGALDI PATERNOSTRO, M.J./MENA ÁLVAREZ, J.M./ORTS BERENGUER, E./ULLA REGA, J.L./VARGAS CABRERA, B.: *Derecho penal y seguridad vial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2007.

DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Derecho Penal de la Circulación*, 2ª ed., Bosch, Barcelona, 2008.

DEL MORAL GARCÍA, A. (DIRECTOR)/AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E./HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A./LANZAROTE MARTÍNEZ, P./PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012.

DÍAZ SASTRE, C: "Tratamiento jurídico-penal de las conductas atentatorias contra la seguridad vial", *Actualidad jurídica Aranzadi*, núm. 792, 2010, pp.1-6.

ELVIK, R./HOYE, A./VAA, T./SORENSEN, M.: *The Handbook of Road Safety Measures*, 2ª ed., Emerald, Bingley (Reino Unido), 2009.

FARALDO CABANA, P.: *Los delitos leves. Causas y consecuencias de la desaparición de las faltas*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2016.

FARALDO CABANA, P.: "La despenalización de las faltas: entre la agravación de las penas y el aumento de la represión administrativa", *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, núm. 3, 2014, versión digital, pp. 1-32.

FEAR, R.: *La entrevista de evaluación*, traducción de MAC DONAGH, M., Paidós, Buenos Aires, 1979.

FERNÁNDEZ BAUTISTA, S.: "El delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia (art. 383 del CP)" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp.179-206.

FERNANDO APARICIO, J.M.: "Aseguradoras y el proceso por aceptación de decreto, ¿un modelo fallido?", *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, núm. 11, 2016, pp. 6-27.

GARCÍA ALVERO, R.: "La nueva política criminal de la Seguridad Vial: reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y del Proyecto de Reforma del Código Penal", *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, núm. 09-11, 2007, p. 11:2.

GARCÍA VALDÉS, C./CUERDA RIEZU, A./MARTÍNEZ ESCAMILLA, M./ALCÁCER GUIRAO, R./VALLE MARISCAL DE GANTE, M. (Coords.)/et al.: *Estudios penales en homenaje a Enrique Gimbernat*, Tomo II, Edisofer, Madrid, 2008.

GÓMEZ LANZ, J./OBREGÓN GARCÍA, A.: “Aspectos controvertidos de la estructura dogmática de la infracción penal”, *Icade: Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, núm. 83-84, 2011, pp. 197-224.

GÓMEZ PAVÓN, P.: *El delito de conducción bajo la influencia del bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª ed., Bosch, Barcelona, 2015.

GÓMEZ PAVÓN, P.: “Comentario a la sentencia del Tribunal Constitucional de 2 de octubre de 1997, sobre la cuestión de inconstitucionalidad en relación con el artículo 380 del Código Penal”, *Cuadernos de política criminal*, núm. 64, 1998, pp. 97-112.

GÓMEZ PAVÓN, P.: “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, *Revista jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, núm. 25, 2012, pp. 119-148.

GUARDIOLA GARCÍA, J.: “Artículo 380” en ORTS BERENGUER, E. (Coord.), *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 297-314.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ M. (Coord.)/GARCÍA DEL BLANCO, V./MARTÍN LORENZO, M./SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.)/GARCÍA DEL BLANCO, V./MARTÍN LORENZO, M./SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: “Delitos contra la seguridad vial: cuestiones comunes” en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ M. (Coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp.19-54.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: “Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles” en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp.55-148.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: “Creación de un peligro grave para la circulación” en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2ªed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 525-559.

HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “Evolución legislativa de los delitos contra la seguridad vial. Las leyes orgánicas 15/2007 y 5/2010 de reforma del Código Penal” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 5-11.

HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “El delito de conducción a velocidad excesiva” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 51-68.

HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A.: “El delito de conducción temeraria” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp.123-138.

HORTAL IBARRA J.C.: “El delito de conducción temeraria (arts. 379.1 y 2 in fine y 380): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas” en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 121-156.

HURTADO YELO, J. J.: “Los delitos contra la seguridad vial. Análisis de la reforma del Código Penal por LO 5/2010, de 22 de junio”, *Aranzadi Doctrinal*, núm. 8, 2010, pp. 165-174.

JUÁREZ M. (Director)/GAITÁN, L./UROSA, B./CABRERA, P.J.: *Trabajo social e investigación: temas y perspectivas*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 1993.

LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 2ª ed., Tomo I, Librería ICAI, Madrid, 1991.

LANDECHO, C.M.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 3ª ed., Tomo I, Librería ICAI, Madrid, 1992.

LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 8ª ed., Tecnos, Madrid, 2010.

LANDECHO VELASCO, C.M./MOLINA BLÁZQUEZ, C.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 9ª ed., Tecnos, Madrid, 2015.

LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas (art. 383 del Código Penal)” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 163-186.

LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “Algunas cuestiones discutidas en el delito de conducción punible del art. 384 del Código Penal” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 187-217.

LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El conductor del vehículo como garante de la indemnidad de los usuarios más vulnerables. Títulos de imputación penal: la comisión por omisión imprudente” en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 267-278.

LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: “El nuevo delito de imprudencia menos grave en la reforma del Código Penal de 2015”, *Diario La Ley*, núm. 8600, 2015, edición digital, pp. 1-16.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J./ORRIOLS MARTÍNEZ, L.A. (Directores)/GARNICA MARTÍN, J.F./SEGÚI PUNTAS, J./BADILLO ARIAS,

J.A./MARTÍN-CASALS, M./MEDINA CRESPO, M./PÉREZ TIRADO, J./LLAMAS POMBO, E./BAENA RUIZ, E./SALAS CANCELLER, A.: *Ponencias XIV Congreso Nacional Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro: Sabadell, noviembre 2014*, Sepín, Las Rozas (Madrid), 2014.

LÓPEZ-MUÑOZ GOÑI, M.: *Accidentes de tráfico: problemática e investigación*, 4ª ed., Colex, Madrid, 2004.

LUZÓN CUESTA, J.M.: *Compendio de Derecho Penal. Parte general*, 15ª ed., Dykinson, Madrid, 2004.

LUZÓN CUESTA, J.M.: *Compendio de Derecho Penal. Parte especial*, 12ª ed., Dykinson, Madrid, 2004.

MAGRO SERVET, V.: *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2016.

MAGRO SERVET, V.: "El nuevo proceso de aceptación por decreto en la reforma de la LECrim.", *Diario La Ley*, núm. 8584, 2015, edición digital, pp. 1-9.

MÁRQUEZ CISNEROS, R.: *La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio sobre la legitimidad de los delitos de peligro abstracto*, Marcial Pons, Madrid, 2016.

MÁRQUEZ, P./GONZÁLEZ LUQUE, J.C. (proponente y revisor del Proyecto): "Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España", 2016, recurso electrónico disponible en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/investigacion/estudios-informes/2016/revision-bibliografica-efecto-ppp-06-16.shtml>, pp. 1-14.

MARTÍN LORENZO, M.: "Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol y detección de drogas" en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 288-434.

MARTÍNEZ NIETO, A. (Coord.)/LARROSA AMANTE, M.A./VIDAL M.F./HURTADO YELO J.J./PERIS J./CUESTA PASTOR, P.J./MAGRO SERVET, V./HERNÁNDEZ RAMOS, C./CUÉLLAR OTÓN, J.P./ALONSO NUÑEZ, N./GUERRA VIDAL, B., *Derecho de la Circulación. Nuevo régimen jurídico del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2014.

MARTÍNEZ NIETO, A.: “Derecho Administrativo Sancionador de Tráfico” en MARTÍNEZ NIETO, A. (Coord.), *Derecho de la Circulación. Nuevo régimen jurídico del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2014, pp.85-281.

MAZA MARTÍN, J.M.: “A propósito de la pretendida desaparición de la falta de imprudencia en la reforma de la LO 1/2015”, *Revista española de medicina legal*, vol. 41, núm. 3, 2015, pp. 89-90.

MENDOZA BUERGO, B.: *El derecho penal en la sociedad de riesgo*, Civitas, Madrid, 2001.

MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores)/CARDENAL MONTRAVETA, S. (Coord.)/QUERALT, J.J./HORTAL IBARRA, J.C/GALLEGO SOLER J.I./FERNÁNDEZ BAUTISTA S./CARPIO BRIZ, D.I./PRIETO GONZÁLEZ, H.M/GÓMEZ MARTÍN, V./VILLALBA CARRASQUILLA, F.J./PLA I SIMÓN, S./CAMPO, A.M/PERONA, A.: *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008.

MOLINA BLÁZQUEZ, M.C (Coord.)/ARMENDÁRIZ LEÓN, C./BELTRÁN NUÑEZ, A./GÓMEZ LANZ, J./OBREGÓN GARCÍA, A.: *La aplicación de las consecuencias jurídicas del delito: estudio práctico*, Bosch, Barcelona, 2005.

MOLINA BLÁZQUEZ, M.C.: “El sistema de penas en el Código Penal” en MOLINA BLÁZQUEZ, M.C (Coord.), *La aplicación de las consecuencias jurídicas del delito: estudio práctico*, Bosch, Barcelona, 2005, pp. 41-74.

MOLINA FERNÁNDEZ, F.: *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, Francis Lefebvre, Madrid, 2014.

MOLINA GIMENO, F. J.: “Delitos contra la seguridad vial. Comentarios a la reforma del Código Penal operada por la LO 15/2007, de 30 de noviembre”, *Actualidad jurídica Aranzadi*, núm. 753, 2008, p. 10.

MONCLÚS, J./ARAGÓN, A./APARICIO, F./GÓMEZ, A.: “El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención” recurso electrónico disponible en http://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes_accidentes.pdf, pp. 1-25.

MONTORO GONZÁLEZ, L.V.: “Tráfico y seguridad vial: 6.000 años de historia”, recurso electrónico disponible en https://www.fundacioabertis.org/rcs_jor/montoro_2.pdf, pp.1-11.

MORAGAS MORAGAS, R. (Director)/et al.: “La formación del conductor joven responsable”, recurso electrónico disponible en https://www.fundacioabertis.org/rcs_est/estudioconductorjoven.pdf, pp. 1-208.

MORENO GARCÍA, R./PLATERO ARANDA, E./SOLSONA ABAD, F./MARTIN AGUDO, M.M./CAMARERO GONZÁLEZ, G.J: *Novedades legislativas y jurisprudenciales en los órdenes jurisdiccionales civiles y penales*, Gobierno de La Rioja, Logroño, 2008.

MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, 16ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007.

MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, 19ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013.

MUÑOZ CONDE, F.: *Derecho Penal. Parte especial*, 20ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015.

MUÑOZ CONDE, F./GARCÍA ARÁN, M.: *Derecho Penal. Parte General*, 9ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015.

MUÑOZ CONDE, F./GARCÍA ARÁN, M.: “Culpabilidad” en MUÑOZ CONDE, F./GARCÍA ARÁN, M.: *Derecho Penal. Parte General*, 9ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 375-426.

MUÑOZ CUESTA, F.J.: “Delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y detección de drogas: problemas que suscita la interpretación del art. 383 CP”, *Aranzadi Doctrinal*, núm. 2, 2009, pp.7-17.

MUÑOZ RUIZ, J.: *El delito de conducción temeraria. Análisis dogmático y jurisprudencial*, Dykinson, Madrid, 2014.

NOVOA, A.M./PÉREZ, K./SANTAMARIÑA-RUBIO, E./MARÍ-DELL’OLMO, M./FERRANDO, J./PEIRÓ, R./TOBIAS, A./ZORI, P./BORELL, C.: “Impact of the Penalty Points System on Road Traffic Injuries in Spain: A Time–Series Study”, *American Journal of Public Health*, núm. Nov-2010, recurso electrónico disponible en <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2951942/>, pp. 2220–2227.

NOVOA, A.M./PÉREZ, K./SANTAMARIÑA-RUBIO, E./BORELL, C.: “Effect on road traffic injuries of criminalizing road traffic offences: A Time–Series Study”, *Bull World Health Organ*, núm. Jun-2011; recurso electrónico disponible en <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3099552/>, pp. 422–431.

OBREGÓN GARCÍA, A./GÓMEZ LANZ, J.: *Derecho Penal. Parte General: Elementos básicos de teoría del delito*, 2ª ed., Tecnos, Madrid, 2015.

OBREGÓN GARCÍA, A.: “La eximente del art. 20.2, inciso 1.º, CP: Estado de intoxicación plena por consumo de alcohol u otras drogas”, *Estudios de derecho judicial*, núm. 110, 2006, pp. 137-218.

OBREGÓN GARCÍA, A.: “La determinación de la pena exacta en los concursos de leyes en relación de alternatividad (sentido, contenido y aplicación de la regla 4ª del artículo 8 del Código Penal)”, *Revista de estudios penitenciarios*, núm. Extra 1, 2006, pp. 151-168.

OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los llamados concursos de leyes en relación de alternatividad: sentido y contenido de la regla 4ª del artículo 8º del Código Penal”, *Icade: Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, núm. 74, 2008, pp. 61-85.

OBREGÓN GARCÍA, A.: “Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del Código Penal”, *Revista jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, núm. 25, 2012, pp. 149-165.

OLMEDO CARDENETE, M./ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, C. (Eds.)/RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, I./MARTÍNEZ ASENSIO, G./MARTÍNEZ RUIZ, J./MIRÓ LLINARES, F./MUÑOZ RUIZ, J./GARRIDO LÓPEZ, R./CÓRCOLES VALVERDE, R.: *Delitos e infracciones contra la seguridad vial*, Alea Blanca, Granada, 2010.

ORTS BERENGUER, E.: “La reforma del tratamiento penal de la Seguridad Vial” en ARROYO ZAPATERO, L./CRESPO BARQUERO, P./GONZÁLEZ CUSSAC, J.L./QUINTERO OLIVARES, G./ORTS BERENGUER, E., *La reforma del Código Penal tras 10 años de vigencia*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2006, pp. 103-114.

ORTS BERENGUER, E./ROIG TORRES, M.: “El llamado delito de conducción homicida” en GARCÍA VALDÉS, C./CUERDA RIEZU, A./MARTÍNEZ ESCAMILLA, M./ALCÁCER GUIRAO, R./VALLE MARISCAL DE GANTE, M. (Coords.)/et al., *Estudios penales en homenaje a Enrique Gimbernat*, Tomo II, Edisofer, Madrid, 2008, pp. 2175-2204.

ORTS BERENGUER, E. (Coord.)/ALONSO RIMO, A./DE ANTÓN Y BARBERÁ, F./BORRELL VIVES, J./CANO CUENCA, D./CARBONELL MATEU, J.C./CARBONELL VAYÁ, E./FERNÁNDEZ-DOLS, J.M./FERRANDIS CIPRIÁN, D./FONTAINE, H./GONZÁLEZ COLLANTES, T./GRIMA LIZANDRA, V./GUARDIOLA GARCÍA, J./JUAN SÁNCHEZ, R./LILA MURILLO, M./MIRÓ LLINARES, F./MONTES SUAY, F./DE LA ROSA AMORES, J.A.N./PÉREZ, J.A./MARZAL RAGA, C./ROIG TORRES M./SUÁREZ-MIRA

RODRÍGUEZ, C./VALEIJE ÁLVAREZ, I./VALENTÍN CENTENO, A.: *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011.

ORTS BERENGUER, E./FERRANDIS CIPRIÁN, D.: “Elementos comunes de todos o de algunos de los delitos contra la seguridad vial” en ORTS BERENGUER, E. (Coord.), *Prevención y control de la siniestralidad vial: un análisis jurídico y criminológico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 229-246.

ORTS BERENGUER, E./GONZÁLEZ CUSSAC, J.L.: *Compendio de Derecho Penal. Parte general*, 6ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.

ORTS BERENGUER, E./ALONSO RIMO, A.: “El nuevo (sic) párrafo segundo del artículo 381 CP. Una propuesta de interpretación restrictiva”, *Revista jurídica de la Comunidad Valenciana*, núm. 17, 2006, pp. 67-80.

PAREDES PORRO, M. A.: *Tratamiento policial de los delitos contra la seguridad vial*, Tecnos, Madrid, 2010.

PÉREZ NÚÑEZ A.E.: “La oposición al auto de cuantía máxima”, recurso electrónico disponible en http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico/201403-la-oposicion-al-auto-de-cuantia-maxima.htm#sys_inicio.

PÉREZ ROYO, J./URÍAS MARTÍNEZ, J.P./CARRASCO DURÁN, M. (Eds.)/et al.: *Derecho Constitucional para el Siglo XXI. Actas del VIII Congreso Iberoamericano de Derecho Constitucional celebrado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Sevilla los días 3, 4 y 5 de diciembre de 2003*, Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2006.

PERIS, J./CUESTA PASTOR, P.J.: “Delitos contra la Seguridad del Tráfico” en MARTÍNEZ NIETO, A. (Coord.), *Derecho de la Circulación. Nuevo régimen jurídico del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2014, pp.1103-1156.

PICIONNI, F.: *I Reati Stradali*, Gruppo24ore, Milán, 2011.

PIPAÓN PULIDO, J.G./PEDREÑO NAVARRO, L./BAL FRANCÉS, E.: *Los delitos contra la seguridad vial: análisis práctico y formularios de aplicación*, Lex Nova, Valladolid, 2009.

PLA I SIMÓN, S.: "Protocolos de Actuación y Problemática de la actuación policial en materia de delitos contra la seguridad en el tráfico" en MIR PUIG, S./CORCOY BIDASOLO, M. (Directores), *Seguridad Vial y Derecho penal*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 345-350.

PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: "La conducción bajo la influencia de las drogas en derecho comparado" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 113-122.

PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: "La creación de graves riesgos para la circulación: un tipo penal olvidado" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 218-238.

PRIETO GONZÁLEZ, H.M.: "Otros temas de interés" en DEL MORAL GARCÍA, A. (Director), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Comares, Granada, 2012, pp. 239-250.

QUINTERO OLIVARES, G. (DIRECTOR)/MORALES PRATS (coord.)/GARCÍA ALBERO, R./GARCÍA SOLÉ, M./GUARDIOLA LAGO, M.J./MARQUÉS I BANQUÉ, M./MORÓN LERMA, E./ORTEGA M./ RAMÓN RIBAS, E./ RODRÍGUEZ PUERTA, M.J./TAMARIT SUMALLA, J.M./ TORRES ROSELL, N./ VILLACAMPA ESTIARTE, C.: *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, 10ª ed., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016.

RAFOLS PÉREZ, I.J.: "El delito de desobediencia del art. 380 del Código Penal: análisis y crítica", *Repertorio de Jurisprudencia penal de Aranzadi*, vol. VI, 1999, pp. 53-68.

REQUEJO CONDE, C.: *Delitos relativos al tráfico viario*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011.

REQUEJO CONDE, C.: *El delito de conducir sin permiso: Análisis jurisprudencial*, J.M. Bosch, Barcelona, 2013.

REY HUIDOBRO, L. F.: "La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas", *Aranzadi Doctrinal*, núm. 7, 2010, pp. 133-138.

RÍOS MARTÍN, J.C./ETXEBARRÍA ZARRABEITIA, X./SEGOVIA BERNABÉ, J.L./PASCUAL RODRÍGUEZ, E.: *Las penas y su aplicación: contenido legal, doctrinal y jurisprudencial*, 5ª ed., Colex, Madrid, 2011.

RODRÍGUEZ DEVESA J.M./SERRANO GÓMEZ, A.: *Derecho Penal Español. Parte General*, 15ª ed, Dykinson, Madrid, 1992.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, I.: "El bien jurídico protegido en el delito de conducción bajo el efecto de las drogas y el alcohol" en OLMEDO CARDENETE, M./ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, C. (Eds.), *Delitos e infracciones contra la seguridad vial*, Alea Blanca, Granada, 2010, pp. 35-73.

RODRÍGUEZ LEÓN, L.C: *Seguridad Vial: Crónica de una reforma penal*, Instituto Andaluz de Administración Pública, Sevilla, 2008.

RODRÍGUEZ-PIÑERO BRAVO-FERRER, M.: "La despenalización de las faltas de tráfico y la responsabilidad civil", *Diario La Ley*, núm. 8544, 2015, edición digital, pp. 1-10.

ROIG TORRES, M.: *El concurso ideal de delitos*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2012.

SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M.: "Los nuevos delitos contra la Seguridad Vial contenidos en la LO 15/2007, de 30 de noviembre", *Icade: Revista*

de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales, núm. 74, 2008, pp. 309-339.

SERRANO MAÍLLO A./REALPE QUINTERO M.F.: "Un estudio empírico sobre la generalidad de la desviación y la oportunidad en la circulación de vehículos a motor en Calí, Colombia", *Cuadernos de Política Criminal*, núm. 113, Época II, 2014, pp. 295-330.

TAMARIT SUMALLA, J.M/LUQUE REINA, M.E: *Automóviles, delitos y penas: estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007.

TAMARIT SUMALLA, J.M/LUQUE REINA, M.E.: "Planteamiento de la investigación y consideraciones criminológicas generales" en TAMARIT SUMALLA, J.M/LUQUE REINA, M.E, *Automóviles, delitos y penas: estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007, pp.13-48.

TAMARIT SUMALLA, J.M.: "De los delitos contra la seguridad vial" en QUINTERO OLIVARES, G. (Director), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, 10ª ed., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016, pp. 1526-1560.

TAMARIT SUMALLA, J.M.: "Sistema de sanciones y política criminal. Un estudio de Derecho comparado europeo", *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, núm. 09-06, 2007, pp.06:1-06:40.

TRAPERO BARREALES, M.A.: *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011.

U ROSA, B.: "Metodología y técnicas de investigación social" en JUÁREZ M. (Director), *Trabajo social e investigación: temas y perspectivas*, Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 1993, pp. 81-98.

VALLES MARTÍNEZ, M.: *Técnicas cualitativas de Investigación Social: Reflexión metodológica y práctica profesional*, Síntesis, Madrid, 1999.

VARGAS CABRERA, B.: "El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 del Código Penal", en VICENTE MARTÍNEZ, R. (directora), *Derecho penal y seguridad vial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2007, pp. 119-190.

VASSALLO S./SMART D./SANSON A./HARRISON W./HARRIS A./COCKFIELD S./MCINTYRE A.: "Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates", *Accident Analysis and Prevention*, núm. 39, 2007, pp. 444-458.

YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: "El Nuevo anteproyecto de código penal. Las faltas de imprudencia y la difícil situación de las víctimas", *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 855, 2013, p. 9.

YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: "El Código Penal y las nuevas, no punibles, imprudencias", *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 908, 2015, p. 6.

YAÑEZ DE ANDRÉS, A.: "Baremo y responsabilidad civil", *Revista Aranzadi Doctrinal*, núm. 1, 2016, pp. 63-102.

ZÚÑIGA REINARES, B.: "Las consecuencias del accidente" recurso electrónico disponible en http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:N7P9Lii_a2UJ:www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/doc/2014/TEMA-1.5.doc+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=es, pp. 1-31.