



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales
y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

**REFORMA DE LA
IMPRUDENCIA EN EL CASO
DE CONDUCCIÓN DE
VEHÍCULOS A MOTOR O
CICLOMOTOR**

Alumno: Rocío Liébana López

Julio, 2020

Contenido

1. RESUMEN	3
2. OBJETIVO TFG	4
3. LEY ORGÁNICA 2/2019, DE 1 DE MARZO, EN MATERIA DE IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR	5
3.1. Exposición de motivos.....	6
3.2. Tramitación parlamentaria.....	8
3.3. Aspectos novedosos en la Ley Orgánica 2/2019	12
3.3.1. Imprudencia con resultado de muerte	12
3.3.2. Imprudencia con resultado de lesiones	23
3.3.3. Novedades en materia concursal.....	30
3.3.4. Penas privativas de derechos	31
4. EL NUEVO DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DE ACCIDENTE	32
5. CONCLUSIONES	36
6. BIBLIOGRAFÍA	38

1. RESUMEN

El fin de este trabajo se encuadra en el análisis de los principales aspectos reformados por la LO 2/2019, con las correspondientes distinciones según la gravedad del delito de que se trate, esto es, la imprudencia grave y menos grave, ateniendo a los principales motivos que han dado lugar a su proposición, haciendo énfasis en las modificaciones observadas durante la tramitación parlamentaria de esta ley, a través de la presentación de enmiendas por los distintos grupos parlamentarios. Concisamente, hasta su aprobación ha sufrido periódicas alteraciones desde la propuesta inicial, tanto en las interpretaciones dadas para conocer los términos “imprudencia grave” e “imprudencia menos grave” como en el debate sobre la nueva introducción del delito de abandono del lugar de accidente.

ABSTRACT

The purpose of this work is framed in the analysis of the main aspects reformed by the LO 2/2019, with the corresponding distinctions according to the gravity of the crime in question, that is, serious and less serious negligence, on the main grounds which led to its proposal, emphasising the changes observed during the parliamentary procedure for this law, through the submission of amendments by the various parliamentary groups. Concisely, until its adoption it has suffered periodic alterations since the initial proposal, both in the interpretations given to know the terms "grave recklessness" and "less serious recklessness" as in the debate on the new introduction of the crime of leaving the place of accident.

2. OBJETIVO TFG

Este trabajo de Fin de Grado tiene como objeto de estudio la reforma de la Ley Orgánica¹ 2/2019, de 1 de marzo, en materia de imprudencia en conducción de vehículos a motor o ciclomotor, cuya entrada en vigor ocurrió el 3 de marzo de 2019. Para introducirnos en el tema, comenzaremos por dar un análisis detallado de la imprudencia, distinguiendo a su vez, entre distintos tipos de imprudencia. Tras la reforma de la LO 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la LO 10/1995, se suprimen las faltas reguladas en el Libro III del Código Penal, pasando a considerarse algunas como delitos leves. Sin embargo, la reforma de la LO 2/2019 mencionada anteriormente, hará una breve distinción según si los hechos son causados por imprudencia grave o “menos grave”, en el caso de conducción de vehículos a motor o ciclomotor.

Haremos una breve descripción de los motivos o hechos que han originado la proposición de esta reforma, así como los trámites parlamentarios seguidos para la aprobación de esta Ley Orgánica.

Los aspectos más relevantes los localizaremos en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, con la especial modificación de los artículos 142 y 152 del Código Penal, incorporando recientes incisos finales a los segundos párrafos de los artículos 142.1, 142.2, 152.1 y 152.2 del Código Penal. Esta LO 2/2019 ha supuesto también la introducción de unos nuevos artículos, 142 bis y 152 bis del Código Penal, los cuales funcionan como agravantes respecto de los artículos 142.1 y 152.1 del Código Penal.

Respecto a los delitos contra la seguridad vial, encontramos dos cambios. Por un lado, la introducción de un nuevo párrafo en el artículo 382 del Código Penal, referido a la imposición de una pena privativa del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor, para retocar los efectos de la regla concursal del primer párrafo del artículo 382 del Código Penal. Por otro lado, haremos una especial referencia al nuevo artículo 382 bis referido al delito de abandono de lugar del accidente por el conductor que lo ha causado.

¹ En adelante, LO

3. LEY ORGÁNICA 2/2019, DE 1 DE MARZO, EN MATERIA DE IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR

Esta Ley Orgánica se creó para llevar a cabo la modificación de la Ley orgánica 10/1995, del Código Penal² cuyo objetivo principal era la reforma de la imprudencia en el caso de conducción de vehículos a motor o ciclomotor, suponiendo un gran avance en la lucha contra la siniestralidad en el tráfico rodado, con una mejor configuración y delimitación de las conductas cometidas por imprudencia, una agravación para el caso de varios fallecidos o lesionados en este ámbito y de otra parte, con el nuevo castigo por el abandono del lugar de accidente, siendo éste diferenciado del delito de omisión del deber de socorro³.

La entrada en vigor de esta LO se produjo al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado⁴, el día 3 de marzo. Un aspecto criticable de esto era la ausencia de *vacatio legis*, es decir, resulta sorprendente que se modifique un delito sin haber dado un margen temporal al ciudadano para que la conozca, para saber de la existencia de esa norma de prohibición⁵. Es por ello por lo que, deducimos la ausencia de *vacatio legis* en esta norma penal. Si bien consideramos a la *vacatio legis* como el periodo que hay entre la publicación de una norma y su entrada en vigor, es cierto que el legislador no ha dejado un plazo de tiempo considerable para que podamos saber de esta norma, antes de su definitiva entrada en vigor. La *vacatio legis* se puede aplicar para diversas causas, una de ellas sería para darle publicidad a la norma para que a los ciudadanos a quienes se les deban aplicar la norma, tengan la oportunidad de conocerla.

Normalmente, en este ámbito, si no aparece en la LO, la fecha de su entrada en vigor se entiende que habría un plazo de 20 días, salvo que haya una disposición contraria.

Sin embargo, según la Disposición Final Única de la mencionada ley, entraría en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE.

De ahí que hubiera sido más acorde al principio de legalidad, una ampliación de los plazos de *vacatio legis*⁶. Correlativamente, con el principio de legalidad se llega a obtener una mayor

² En adelante, nos referiremos a éste como “CP”.

³ Muñoz Cuesta, J. (2019). “Modificación de la imprudencia en la circulación viaria y el abandono del lugar del accidente introducidos por LO 2/2019”. Revista Aranzadi Doctrinal 6.

⁴ En adelante, nos referiremos a éste como “BOE”.

⁵ Castro Moreno, A. (Mayo-Junio de 2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor”. La Ley Penal, N 138. Wolters Kluwer.

⁶ Castro Moreno, A. (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”, Ob. Cit.

seguridad jurídica porque permite a los ciudadanos adecuar su actitud y más concretamente sus comportamientos sin miedo a ser condenados por actos no tipificados anteriormente⁷.

3.1. Exposición de motivos

Según el Preámbulo de la LO 2/2019, de 1 de marzo, esta Ley responde a una importante demanda de los ciudadanos como consecuencia de los incrementos en accidentes donde resultaban lesionados peatones o ciclistas a causa de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Sin embargo, esto no se corresponde con lo que aparece reflejado en la Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2018, es decir, éste “incremento” de accidentes en los últimos años no se corrobora con los datos establecidos en la memoria⁸.

La MEMFIS detalla exhaustivamente un análisis de conductas cometidas por imprudencia en el caso de conducción de vehículos a motor o ciclomotor, durante los años 2008 y 2017, distinguiendo según las conductas realizadas de los artículos 379, 380, 381, 383, 384 y 385 del CP.

Los datos de 2017 son casi idénticos a los del año anterior, pudiéndose apreciar una disminución en el número de asuntos ingresados en 2017 respecto del año anterior, aunque este descenso no es relevante y viene a confirmar una tendencia a la estabilidad del número de procedimientos incoados. Seguidamente, podemos apreciar que el volumen de actividad judicial en los últimos tres años, en materia de delincuencia vial, permanece inalterable. Si bien, se observa que en el año 2008 encontramos 87.755 procedimientos penales según los artículos 379 a 385 CP, un número inferior al del año 2017 (96.303). Esto quiere decir que, entre 2009 y 2016, el número de procedimientos ha sido superior al año 2017. Igualmente se observa que, siendo el año 2011 el pico más alto en procedimientos incoados (140.650), todos los años siguientes hasta 2017 el volumen de procedimientos ha disminuido, con una sola excepción, un aumento de 276 procedimientos en 2016 respecto de 2015⁹.

Esta justificación ofrecida por el Preámbulo de la LO 2/2019 no es del todo exacta, al menos de acuerdo con los datos estadísticos preexistentes al inicio de la proposición de Ley en 2017. Todo apunta a que no ha sido el aumento en la siniestralidad en el tráfico lo que ha hecho la

⁷ Orts Berenguer, E., & González Cussac, J. L. (2019). *Compendio de Derecho Penal Parte General*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

⁸ Castro Moreno, A. (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”, Ob. Cit.

⁹ Fiscalía General del Estado. Ministerio de Justicia. (2018).

proposición de esta reforma, sino más bien el impacto en la sociedad y el profundo rechazo que causa los accidentes donde resultan afectados los colectivos más vulnerables. De igual modo, se entiende latente la opinión del público, en general, ante el conductor que provoca un accidente y abandona a la víctima a su suerte, concluyendo por ese mismo grupo de afectados que la sanción impuesta puede resultar insuficiente¹⁰.

Esta LO 2/2019 tuvo su origen, más concretamente, en la presión ejercida por las numerosas asociaciones de ciclistas que pretendían un endurecimiento de las penas para los supuestos más graves relacionados con los accidentes de tráfico¹¹, así como evitar que quien provocase un accidente con resultado de muerte o lesiones, se diera a la fuga, para lo que esta Ley ha introducido el nuevo delito de abandono del lugar de accidente. Encontramos un caso particular, dirigiéndose la reforma hacia una víctima en concreto, de hecho, en la tramitación parlamentaria de esta ley se explica varias veces que es la ley de Ana González, viuda de un ciclista víctima de un accidente de tráfico¹². Considerada la impulsora de la reforma, a través de una plataforma de apoyo¹³, consiguió 200.000 firmas pidiendo la modificación de los artículos 142 y 195 del CP, trasladando la petición al Ministerio de Justicia. La viuda del ciclista explicaba que tras la despenalización de la imprudencia leve, el conductor del camión que había causado el hecho imprudente con resultado de muerte, no tuvo siquiera sanción alguna. El fallecimiento del ciclista en el acto provocó que no entrase dentro del tipo penal del artículo 195 CP, relativo a la omisión del deber de socorro llegando a la conclusión que era imposible aplicar ningún tipo de pena por lo que el juez decidió archivar la causa.

Más tarde, después de celebrarse la vista oral en el Juzgado de lo Penal núm. 4 de Mostoles dictó sentencia núm. 380/2018, de 15 de noviembre, condenando al sujeto activo por un delito de homicidio por imprudencia grave. En el Motivo Jurídico Primero justifica por qué la aplicación de la imprudencia grave y la no consideración de imprudencia menos grave argumentando que en dicha infracción se omiten deberes elementales de cuidado, exponiendo que no se trata de

¹⁰ Lanzarote Martínez, P. (15 de febrero de 2019). “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”. Diario La Ley, Nº 9359, Sección Tribuna. Wolters Kluwer.

¹¹ Rodríguez Lainz, J. L. (8 de abril de 2019). “Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales”. Diario La Ley.

¹² Aguado López, S (2019). “La imprudencia menos grave: concepto y criterios para su correcta calificación jurídica tras las últimas reformas”. La Ley Penal, Nº 141, Sección Legislación aplicada a la práctica, Wolters Kluwer

¹³ Vid. No más muertes impunes en la carretera, promovida por Anna González López. Plataforma change.org

un simple despiste, descartando la imprudencia menos grave por haber sobrepasado el deber medio de cuidado¹⁴.

Dentro de la reforma en cuestion y de los motivos señalados antes, ha de explicarse la estructuración sobre la que se asienta esta reforma. Del preambulo de esta Ley se recoge que a partir de esta reforma habrá una introduccion de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave, así como aportar una interpretacion auténtica sobre lo que debe entenderse por imprudencia menos grave. Esto resulta patente en la circular 10/2011¹⁵ de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial, pues supone darle carta legal a esta actividad que venía siendo acordada por el Ministerio Fiscal y por la jurisprudencia, por el cual tendían a considerar como una conducción temeraria cuando concurriesen los requisitos del artículo 379 del CP de 1995. Con esta introduccion se procuraría una mayor pena, o una mayor sanción para determinadas conductas particularmente graves cuando se produzca la muerte de una persona, mas concretamente cuando el conductor del vehículo a motor o ciclomotor conduzca bajo los efectos de las drogas, estupefacientes, alcohol o incluso cuando se conduzca por encima de los limites de velocidad permitidos.

Dando por entendido que estas conductas no pueden dar lugar a confusión, es decir, han de tener consideracion inequívoca como imprudencia grave.

3.2. Tramitación parlamentaria

Como consecuencia de la exposición de motivos citada antes, la Proposición de la LO 2/2019 fue presentada ante la Mesa del Congreso de los Diputados el 22 de junio de 2017 por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, siendo admitida el 27 de junio de 2017. El 30 de junio de 2017, la Mesa de la Cámara adoptó el acuerdo de Proposición de Ley, acordando admitir a trámite, trasladar al gobierno a los efectos del artículo 126¹⁶ del Reglamento, publicar en el

¹⁴ En este sentido se pronuncia la STS 805/2017, de 11 de diciembre

¹⁵ Circular 10/2011 FGE: "sólo se ejercitará la acción penal como regla general, cuando la citada tasa del tipo del art. 379.2 se constate en las dos pruebas reglamentarias de alcoholemia, computando los márgenes normativos de error conforme a la Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado, y siempre que se haya observado en su práctica lo dispuesto en los arts. 20 a 26 Reglamento General de Circulación".

¹⁶

1. Las proposiciones de ley del Congreso podrán ser adoptadas a iniciativa de:
 - a. Un Diputado con la firma de otros catorce miembros de la Cámara.
 - b. Un Grupo Parlamentario con la sola firma de su portavoz.
2. Ejercitada la iniciativa, la Mesa del Congreso ordenará la publicación de la proposición de ley y su remisión al Gobierno para que manifieste su criterio respecto a la toma en consideración, así como su conformidad o no a la tramitación si implicara aumento de los créditos o disminución de los ingresos presupuestarios.

Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al Grupo Parlamentario Popular la iniciativa¹⁷. Se recogía la proposición por parte del Sr, Matos Mascareño, representante del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, dirigiéndose exclusivamente hacia la impulsora de la campaña “por una ley justa”, Ana González. Ésta fue la gran motivación de los Grupos Parlamentarios, incluido el dirigido por el Sr, Matos Mascareño¹⁸. Ana González relató que su marido Óscar, había sido atropellado por un camión, falleciendo en el acto, y que el conductor del camión abandonó el lugar del accidente, siendo este hecho ni siquiera constitutivo de un delito de omisión del deber de socorro, calificado así por el tribunal competente. Consideraba éste que, en este hecho no había nadie a quien socorrer, ya que la presunta víctima había fallecido.

Sin embargo, los Grupos Parlamentarios consideraron que esta situación merecía un reproche penal. Este mismo apoyo lo consiguió también del Ministerio de Justicia, del Ministerio del Interior, y también de la Dirección General de Tráfico. Es por ello por lo que, la reforma se sustenta sobre varios ejes, uno de ellos es la introducción del nuevo delito de abandono del lugar de accidente castigando la maldad intrínseca de quien abandona a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido¹⁹.

El 12 de septiembre de 2017 fue tomada en consideración esta Ley Orgánica por el pleno del Congreso de los Diputados, por todos los grupos parlamentarios. Se ordenó también la publicidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 97²⁰ del Reglamento de la Cámara. El 19

3. Transcurridos treinta días sin que el Gobierno hubiera negado expresamente su conformidad a la tramitación, la proposición de ley quedará en condiciones de ser incluida en el orden del día del Pleno para su toma en consideración.

4. Antes de iniciar el debate, se dará lectura al criterio del Gobierno, si lo hubiere. El debate se ajustará a lo establecido para los de totalidad.

5. Acto seguido, el presidente preguntará si la Cámara toma o no en consideración la proposición de ley de que se trate. En caso afirmativo, la Mesa de la Cámara acordará su envío a la Comisión competente y la apertura del correspondiente plazo de presentación de enmiendas, sin que, salvo en el supuesto del artículo 125, sean admisibles enmiendas de totalidad de devolución. La proposición seguirá el trámite previsto para los proyectos de ley, correspondiendo a uno de los proponentes o a un Diputado del Grupo, autor de la iniciativa, la presentación de la misma ante el Pleno.

¹⁷ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B: Proposiciones de Ley, núm. 142-1, de 30 de junio de 2017.

¹⁸ Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Pleno y Diputación Permanente, núm. 72, de 12 de septiembre de 2017, págs. 18 y ss.

¹⁹ Vicente Martínez, R (2019). “Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga”. Editorial Reus.

²⁰ En el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Sección Congreso de los Diputados, se publicarán los textos y documentos cuya publicación sea requerida por algún precepto de este Reglamento, sea necesaria para su debido conocimiento y adecuada tramitación parlamentaria o sea, ordenada por la Presidencia.

de septiembre de 2017 la Mesa de la Cámara acordó encomendar Dictamen sobre la misma a la Comisión de Justicia y abrir un plazo de 15 días hábiles para la presentación de enmiendas por parte de los Diputados de conformidad con el artículo 126.5²¹ del Reglamento de la Cámara²².

El Grupo Unidos Podemos presentó seis enmiendas, afirmando que las modificaciones del CP eran contrarias al principio de presunción de inocencia, y más concretamente, al artículo 24²³ de la Constitución Española. Además, estableció que, para el nuevo delito de abandono del lugar de accidente, para ello ya estaba establecido el delito de omisión del deber de socorro, regulado en el artículo 195 CP. Es por ello por lo que, consideraban que la fuga solo podría pasar a conocerla el derecho administrativo sancionador²⁴.

Por otro lado, el Grupo Parlamentario Socialista, el 6 de marzo de 2018, Rafael Simancas, propuso tres enmiendas basadas en la creación de un subtipo agravado de la imprudencia con resultado de muerte o de lesiones, cuando no se hubiera socorrido a la víctima, suprimiendo este nuevo delito de abandono del lugar de accidente. Tenía por objetivo sustituir el apartado 3 del artículo 142 CP y el apartado 3 del artículo 152 CP²⁵.

Miguel Ángel Gutiérrez Vivas, portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, propuso la mejora técnica de la Proposición de Ley Orgánica, y el Grupo Parlamentario Mixto presentó cinco enmiendas alegando que la pena el delito de fuga solo podría tomarse en consideración cuando concurren algunas de las causas del artículo 379 CP.

Tras un largo tiempo la Comisión de Justicia en un dictamen emitido con fecha 20 de noviembre de 2018 dictamina a favor de la Proposición de Ley sin aceptar las enmiendas propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista ni por las emitidas por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

²¹ Acto seguido, el presidente preguntará si la Cámara toma o no en consideración la proposición de ley de que se trate. En caso afirmativo, la Mesa de la Cámara acordará su envío a la Comisión competente y la apertura del correspondiente plazo de presentación de enmiendas, sin que, salvo en el supuesto del artículo 125, sean admisibles enmiendas de totalidad de devolución. La proposición seguirá el trámite previsto para los proyectos de ley, correspondiendo a uno de los proponentes o a un Diputado del Grupo autor de la iniciativa la presentación de la misma ante el Pleno.

²² Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B: Proposiciones de Ley, núm. 142-3, de 22 de septiembre de 2017.

²³ Artículo 24 CE: “Todas las personas tienen derecho a obtener la tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión”.

²⁴ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B: Proposiciones de Ley, núm. 142-4, de 21 de marzo de 2018.

²⁵ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B: Proposiciones de Ley, núm. 142-4, de 21 de marzo de 2018. Págs. 7 y ss.

Aunque en ese mismo acto se produjo una enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos que fue aceptada por todos los grupos parlamentarios, consistente en incluir las lesiones del artículo 147.1 CP dentro de la imprudencia menos grave del artículo 152.2 CP, todo ello para que las víctimas de accidentes de tráfico estén protegidas por el Código Penal.

El 22 de noviembre de 2018, se aprobó por la mayoría en el Congreso de los Diputados la proposición de Ley Orgánica. Así que, el 29 de noviembre fue emitido el texto al Senado, que a su vez éste lo remitió a la Comisión de Justicia de la Cámara, estableciéndose un plazo para aquel grupo que deseara presentar las enmiendas pertinentes, acabándose el plazo para la presentación de enmiendas el 13 de diciembre de 2018²⁶.

Es así como el Grupo Parlamentario Unidos Podemos volvió a presentar enmiendas basadas en las mismas razones que las que presentó ante el Congreso de los Diputados, destacando una de ellas su oposición a la objetivación de la imprudencia menos grave, al considerar que no debía relacionarse con las infracciones graves o muy graves²⁷ contenidas en el actual Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Por otro lado, entiende que la nueva introducción del delito de abandono del lugar de accidente se aparta del ámbito penal, pudiendo formar parte solo de un desvalor puramente ético²⁸.

La ponencia electa para la propuesta de Ley, el 11 de febrero de 2019, convino por mayoría expedir la propuesta del Congreso de los Diputados a la Comisión de Justicia, sin tener en cuenta las enmiendas y ese mismo día la Comisión de Justicia acordó aceptar como Dictamen el texto propuesto.

Nueve días después, el 20 de febrero de 2019, el Pleno del Senado aprobó la proposición de Ley por mayoría, sin introducir modificaciones en el texto remitido por el Congreso de los Diputados el 29 de noviembre de 2018²⁹. Tras un año y unos meses de tramitación, la iniciativa propuesta por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso era ya una realidad.

²⁶ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado, XII Legislatura, núm. 308, de 29 de noviembre de 2018.

²⁷ Según el artículo 76 del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, serán infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito las conductas tipificadas en este artículo.

Lo mismo ocurre con las infracciones graves, reguladas en el artículo 77 del RDL 6/2015, de 30 de octubre.

²⁸ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado, XII Legislatura, núm. 322, de 21 de diciembre de 2018.

²⁹ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado, XII Legislatura, núm. 346, de 22 de febrero de 2019.

3.3. Aspectos novedosos en la Ley Orgánica 2/2019

3.3.1. Imprudencia con resultado de muerte

El delito imprudente, hasta hace poco, ocupaba un lugar secundario en el derecho penal, entendiéndose enlazado al delito doloso. Es más, se consideraba más afín al Derecho civil que al Derecho penal. Tradicionalmente se consideraba al dolo y a la imprudencia como formas de culpabilidad, pero pronto se vio que el delito imprudente ofrecía ya características novedosas en el tipo de injusto³⁰. Por lo menos, podemos apreciar un nuevo elemento para tener en cuenta junto con el resultado y causalidad, el deber objetivo de cuidado, pudiendo denominarse asimismo como “diligencia debida”, constituyéndose como el principal punto de referencia del tipo de injusto del delito causado por imprudencia. Así, lo esencial del tipo de injusto imprudente no es la materialización del resultado, sino la forma en que se hace.

En materia de conducción de vehículos, si los vehículos de dos personas cualesquiera chocan en una curva y resultan lesionados, podemos ver que las dos personas han causado por igual el resultado, pero para saber quién responderá por el resultado producido habría que saber quién actuaba con el debido cuidado y quien no. Si, por el contrario, sabemos que una persona al ingresar a una curva invade el lateral contrario por donde venía una persona conduciendo correctamente, ya sabríamos quien ha realizado el tipo de injusto de un delito imprudente³¹.

De aquí podemos deducir que, todo depende de la forma en la que se ha causado el resultado. Si al causar un resultado, infringimos un deber de cuidado, estaríamos realizando el tipo de injusto de un delito cometido por imprudencia.

La imprudencia no está regulada como tal en el CP. El artículo 12³² CP establece que solo los hechos imprudentes que estén expresamente tipificados como delitos pueden ser objeto de sanción penal, como los establecidos para el homicidio en su artículo 138 CP. Por lo que, conforme al “principio de intervención mínima³³”, de todas las actuaciones imprudentes que

³⁰ Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (2019). *En Derecho Penal Parte General* (págs. 267-278).

³¹ Muñoz Conde, García Arán. *Derecho Penal*. Ob. Cit. (p.268).

³² Artículo 12 CP: “Las acciones y omisiones imprudentes solo se castigarán cuando expresamente lo disponga la ley.”

³³ Según la RAE el principio de intervención mínima es un criterio conforme al cual la intervención del derecho penal, como ultima ratio, debe reducirse al mínimo indispensable para el control social, castigando solo las infracciones más graves y con respecto a los bienes jurídicos más importantes, siendo a estos efectos el último recurso que debe utilizarse por el Estado.

puedan concurrir en la vida diaria, el CP solo da la consideración de delitos a aquellas actuaciones cometidas por imprudencia grave³⁴.

Excepcionalmente, con la nueva LO 2/2019 también se castigaría la imprudencia “menos grave” cuando afecten a determinados bienes jurídicos, como son la vida y la integridad física. Si bien es cierto que, aun aplicando el principio de intervención mínima podría ser necesario acudir a la sanción penal únicamente para disminuir el riesgo de lesión imprudente.

Con la reforma, se modifica el artículo 142³⁵ del CP, referido al homicidio imprudente, cuya principal novedad es en materia de conducción de vehículos a motor o ciclomotor, estableciendo que, en el caso de imprudencia con resultado de muerte, si esa muerte es ocasionada como consecuencia de la conducción de vehículos, se reputará como imprudencia grave, toda aquella en la que concurren para su producción alguna de las circunstancias del artículo 379 del CP. Deducimos la distinción novedosa entre la imprudencia grave y menos grave, ya que otro aspecto reformado es que, en la misma materia mencionada anteriormente, para el caso de imprudencia menos grave, será aquella que no sea calificada de grave, es decir, considerándola como algo residual, pero todo esto siempre que la infracción sea considerada grave según las normas de tráfico o seguridad vial.

Tras la modificación de la LO 10/1995 desaparecen las faltas reguladas en el artículo 13.3³⁶ CP. Antes de la reforma operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, este artículo incluía a las faltas como aquellas infracciones que la ley castiga con la pena leve. Después de esta reforma, solo aparece el concepto de delito leve en este precepto. Por lo tanto, solo se distinguía entre la imprudencia grave, menos grave y leve. La despenalización de la imprudencia leve se justificaba por la necesidad de descongestionar el sistema judicial, haciendo que determinados hechos leves pasasen a ser conocidos por otra vía, al entender que, en el ámbito de los accidentes de tráfico, estos hechos se denunciaban por la vía penal para aprovecharse de que el proceso era gratuito, asegurándose una mayor comodidad³⁷.

³⁴ Muñoz Conde, García Arán, *Derecho Penal*, Ob. Cit. (p.277).

³⁵ Ha sufrido dos modificaciones desde el artículo inicial del CP de 1995, una modificación con la LO 1/2015, y la última actualización de la LO 2/2019, de 3 de marzo.

³⁶ Artículo 13.3 CP: “Son delitos leves las infracciones que la ley castiga con pena leve”.

³⁷ Daunis Rodríguez, A (2020). “La imprudencia grave y menos grave en materia de tráfico viario tras la reforma del Código Penal del año 2019”. *La Ley Penal*, Nº 142, Sección Legislación aplicada a la práctica, Wolters Kluwer

No tan acogido por la mayoría de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico porque consideraban que con esta novedad quedarían impunes la mayoría de las lesiones y homicidios en los accidentes de tráfico.

Eliminada la imprudencia leve, el legislador, como contrapartida hace aparecer la imprudencia menos grave, siendo un concepto de difícil delimitación. De manera comprensiva trataría de un delito menos grave de los previstos en el artículo 142.2 y 152.2 del CP. Este deseo de incluir estas modalidades se produjo durante la tramitación parlamentaria como consecuencia de la desaparición de la falta de imprudencia leve que provocaba la remisión al ámbito civil de las indemnizaciones surgidas en accidentes de tráfico. A causa de esto solo sería constitutivo de delito el homicidio cometido por imprudencia grave y el delito de homicidio cometido por imprudencia menos grave³⁸.

En el artículo inicial previsto en la LO 10/1995, del Código Penal, solo aparecía determinada la imprudencia grave en el homicidio, castigado con una pena de prisión de 1 a 4 años. En su apartado 2, recogía la privación del derecho a conducir vehículos por tiempo de 1 a 6 años cuando el homicidio imprudente se lleve a cabo utilizando un vehículo a motor.

Sin embargo, tras la reforma operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, hay que distinguir entre imprudencia grave, imprudencia menos grave e imprudencia leve. Más concretamente, dentro del artículo 142 CP, encontramos una distinción entre la imprudencia grave y menos grave, manteniéndose la misma pena para el homicidio por imprudencia grave, y agregando la pena de multa de 3 a 18 meses para el caso de la imprudencia menos grave.

La imprudencia grave³⁹ aparece cuando se infringe el deber de cuidado incumpliendo las más elementales reglas de diligencia exigidas en una actividad.

La imprudencia menos grave supone una vulneración no tan grave, cuando se infringe un determinado deber de cuidado, aunque debe ser de algún modo relevante porque tras la reforma de 2015 la imprudencia leve no está prevista para ningún delito, si bien, puede ser que en algunas ocasiones solo pueda ser objeto de responsabilidad civil.

La imprudencia menos grave⁴⁰ tomaría como referencia la diligencia del “hombre medio”.

³⁸ Vicente Martínez, R.D. (2019). “Siniestralidad vial”. Ob. Cit.

³⁹ Muñoz Conde, García Arán, *Derecho Penal*, Ob. Cit. (p.277).

⁴⁰ Orts Berenguer, E., & González Cussac, J. L. (2019). *Compendio de Derecho Penal*. Ob. Cit.

No existe acuerdo entre la doctrina sobre lo que debe entenderse como imprudencia menos grave. Podemos hablar sobre hipótesis, la primera la entiende complementada a la imprudencia leve, es decir, se integrarían los supuestos de mayor entidad, que hasta la LO 1/2015 integraban la imprudencia leve. Algunos autores insistieron en que esta hipótesis era contraria⁴¹ a la voluntad del legislador de despenalizar la imprudencia leve, ya que lo que se conseguiría calificando esta hipótesis era una agravación de la pena. Otra teoría doctrinal consideraba que la imprudencia menos grave comprendería los supuestos que estaban dentro de la imprudencia grave, pero calificados como de menor entidad.

Se podría calificar a la imprudencia menos grave como aquellos casos referidos a la imprudencia grave, pero que por circunstancias permiten eximir esa gravedad y puedan pasar a encuadrarse dentro de los límites o criterios de la imprudencia menos grave.

Respecto a esta última hipótesis, la jurisprudencia manifestó que esa imprudencia no es nueva con esta reforma, sino que se refiere a casos que, con anterioridad a la nueva regulación, merecían la consideración de graves, pero que ahora, existe en ellos algún factor que hace que dejemos de considerar ese comportamiento como grave⁴².

Que una conducta sea considerada como de mayor o menor gravedad no dependerá de que se haya realizado la conducta con culpa consciente o inconsciente, porque puede ocurrir que el sujeto no se haya dado cuenta del peligro generado con su conducta y como consecuencia haya una mayor despreocupación en los casos de culpa inconsciente, que en los de culpa consciente, en la que el sujeto cree poder controlar el peligro que está generando⁴³.

Es evidente la gran variedad de opiniones y teorías respecto a sobre lo que debe entenderse por cada tipo de imprudencia, que, sin embargo, la reforma operada por la LO 2/2019, en materia de imprudencia en conducción de vehículos a motor o ciclomotor, ya estableció una definición legal de imprudencia grave o menos grave, en su artículo 142 CP. Es evidente que el tráfico automovilístico viene siendo considerado como una de las mayores fuentes de peligro para la vida y para la integridad física. Este ámbito es el que aporta mayores hechos imprudentes, sobre todo relacionado con el homicidio. En concreto se trata de un peligro que está permitido de

⁴¹ Aguado López, S. (2019). “La imprudencia menos grave”. Ob. Cit.

⁴² Sentencia Audiencia Provincial de Murcia, Sección Tercera. 274/2017. (20 de junio de 2017).

⁴³ Muñoz Conde, García Arán, *Derecho Penal*, ob.cit (p.277).

algún modo si esa conducta se lleva a cabo con el debido cuidado y respetando las precauciones reglamentarias⁴⁴.

Dentro de la reforma empezaremos por analizar la novedad introducida en el artículo 142.1 CP, dentro de la imprudencia grave. Esta reforma se ha llevado a cabo añadiendo al final del párrafo segundo, si bien con la misma pena de 1 a 4 años y la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor de 1 a 6 años, en el que “*a los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 CP determinara la producción del hecho*”⁴⁵.

En la redacción inicial propuesta por el Grupo Parlamentario Popular el 30 de junio de 2017 el artículo 142.1 CP venía redactado: “*A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que concorra alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del Código Penal*”. Realmente evidente que la redacción actual ha mejorado en el sentido de que la inicial preveía una presunción iuris et de iure⁴⁶, por el cual solo podría considerarse imprudencia grave cuando existan tales circunstancias del artículo 379 CP⁴⁷ (que el sujeto activo se encuentre bajos los efectos de alcohol o drogas, o efectúe una conducción a una velocidad excesiva). En este sentido, esto era realmente contrario a la Constitución Española⁴⁸ porque vulneraba principios básicos, como el principio de culpabilidad. Así si una persona está conduciendo correctamente aun estando bajo los efectos del alcohol, y de repente apareciera un peatón y es atropellado, es evidente que se le imputaría

⁴⁴ Vicente Martínez, R.D. (2019). “Siniestralidad vial”. Ob. Cit.

⁴⁵ Domínguez Izquierdo, E. M (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa y la reforma penal de la imprudencia en supuestos de conducción de vehículos a motor”. Dialnet. Revista de Derecho, empresa y sociedad.

⁴⁶ En este sentido la Real Academia Española la define como una clase de presunción que no admite prueba en contrario.

⁴⁷

1. 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.

2. 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.

⁴⁸ Álvarez García, J en el *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Comisiones, núm. 439, de 21 de febrero de 2018.*

una imprudencia grave sin acudir a analizar la imputación objetiva⁴⁹. La mejora reside en que la redacción actual exige una relación de causalidad entre las conductas mencionadas⁵⁰.

Así, tendría que darse los dos elementos, de un lado, la concurrencia de alguna de las circunstancias y de otro lado, la relación causa efecto entre la circunstancia y el resultado producido⁵¹.

Para que una determinada acción pueda considerarse como imprudente debe reunir unos determinados elementos. En primer lugar, que se pueda observar la infracción de una norma de cuidado, relacionado con el deber de advertir el peligro, así como el deber de comportarse conforme a las normas de cuidado exigibles. Por otro lado, que esa infracción se haya materializado en un resultado. También se exige, que se haya “querido” realizar esa acción con el mínimo cuidado, pero no el hecho resultante de tal conducta.

Ese deber de cuidado es en primer lugar un concepto objetivo puesto que habría que atender a los cuidados en la vida social para la realización de una determinada conducta. Por otro lado, también consideran al deber de cuidado como un aspecto subjetivo, creyendo que ese deber objetivo sea individualizado conforme a las circunstancias del caso en concreto, así como a las características o conocimientos del sujeto⁵². Puede ocurrir que lo que entendamos como conducta prudente en unos sujetos, para otros no lo sean.

Consecuentemente, después de haber observado la infracción del deber objetivo de cuidado, tendríamos que atenernos a unas determinadas reglas y aplicarlas a un caso concreto, para valorar si existe o no imprudencia. Si de estas deducciones llegamos a la conclusión de que efectivamente la conducta ejecutada ha quedado por debajo del cuidado mínimo que se exigía, la conducta será típica constituyendo un delito imprudente.

Por otra parte, la conducta imprudente no es suficiente para imponer una sanción penal, sino que es necesario además que esa conducta se materialice en la producción de un resultado no permitido. El hecho de que se produzca un resultado no es suficiente para encuadrar la conducta dentro de un tipo penal, sino que habría que estudiar y analizar la relación de causalidad, es

⁴⁹ Así lo consideraba el Grupo Parlamentario Mixto en el Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados 21 de marzo de 201, núm. 142-4

⁵⁰ Domínguez Izquierdo, E. M (2018). “Reflexiones sobre la técnica”. Ob. Cit. (pág.8)

⁵¹ Castro Moreno, A (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”. Ob. Cit.

⁵² Castro Moreno, A (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”. Ob. Cit.

decir, la conducta debe de estar en una relación causal con el resultado, y éste debe ser la consecuencia lógica del peligro jurídicamente desaprobado.

Fuera de la materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor, encontramos una cuestión respecto a los resultados producidos a largo plazo⁵³:

“Se plantea, además del problema de la determinación de la causalidad entre la acción inicial y el resultado, el de la delimitación entre el daño tardío y la lesión sobrevenida. Especialmente importante es este problema para resolver la imputación de la muerte como consecuencia del contagio de SIDA y de los daños ecológicos a largo plazo, ya que aquí además de la causalidad hay que tener en cuenta otros factores (prescripción, cosa juzgada, etc.) que impiden la imputación objetiva del resultado final. En todo caso, la propia complejidad del proceso causal que lleva al resultado final impide la imputación a su causante, a título de dolo”.

El delito imprudente⁵⁴ aparece configurado, de una parte, por un deber de cuidado interno, que obliga a advertir de la existencia de un peligro jurídicamente desaprobado y, de otra parte, la vulneración del deber objetivo de cuidado, que obliga a comportarse de tal manera que no se creen esos riesgos, o en su caso, de controlar o disminuir los riesgos no permitidos.

Con la misma pena de multa de tres a dieciocho meses, el texto actual, en el segundo párrafo del 142.2. CP expresa que, tratándose de un homicidio a causa de la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor “se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal”.

La imprudencia menos grave solo podría ser calificada como tal en el caso de que en la conducción de cualquier vehículo dañemos las infracciones graves reguladas en el artículo 76 del Real Decreto Legislativo 6/2015, Ley de Tráfico. Algunas de estas infracciones son: 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 regido en el anexo IV. 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

⁵³ Muñoz Conde, García Arán (2019), *Derecho Penal*, Ob. Cit. (p.276).

⁵⁴ STS, Sala Segunda, de lo Penal. 1089/2009. (27 de octubre de 2009).

utilización de carriles y arcenes 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 manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismo de detección de radares o cinemómetros. g) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistema de retención infantil, casco y demás elementos de protección. h) No respetar la luz roja de un semáforo. j) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso. k) Conducir negligente. 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 las inspecciones técnicas de vehículos. 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. x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido. z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido⁵⁵.

Es cierto que no basta la comisión de una de estas infracciones para calificar el hecho como menos grave, es necesario⁵⁶ que los jueces o tribunales valoren el hecho en un sentido amplio, teniendo en cuenta el comportamiento del que causa el hecho, atendiendo solo a su mayor o menor cuidado, pero no podemos obviar que la realización de una de estas infracciones supone un requisito inexcusable para la aplicación de la imprudencia menos grave.

Sin embargo, se deja sin relacionar la imprudencia grave con las infracciones muy graves del artículo 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015. Lo que es evidente en este artículo 142.1 CP es que en ningún caso se podría relacionar con la imprudencia menos grave, el consumo de

⁵⁵ Así establecido en el Boletín Oficial del Estado

⁵⁶ Daunis Rodríguez, A (2020). “La imprudencia grave y menos grave”. La Ley Penal, Nº 142. Ob. Cit.

alcohol o drogas, siendo estos solo las circunstancias exigidas para la determinación de la imprudencia grave⁵⁷ .

Bien se puede ver que la imprudencia grave no se ha modificado por la nueva incorporación de la menos grave, sino que se trata, en un sentido más amplio de determinar, lo que se entiende por imprudencia menos grave, pero los términos utilizados llevan a un alto nivel de confusión⁵⁸

Destacamos tres elementos de la interpretación dada por el legislador, por un lado, un elemento considerado negativo “cuando no sea calificada de grave”, haciendo referencia al anterior concepto de imprudencia menos grave, es decir toda aquella que no sea considerada de grave ni de leve. Por otro lado, encontramos una remisión a las propias normas del tráfico vial deduciendo de esto que se trata de una norma penal en blanco, pues la definición legal alude expresamente a normas extrapenales. Es verdaderamente importante añadir que la remisión al artículo 76 de la Ley de Seguridad Vial, es íntegra, es decir, no se puede distinguir entre los distintos apartados, ya que es cierto que algunas conductas pueden ser considerabas más graves que otras, por ejemplo, en un apartado aparece la prohibición de realizar obras en la vía pública sin comunicarlas, que a simple vista se trata de una infracción del deber formal. Resulta contradictorio esto pues no hay dudas por el legislador de que no habrá distinción entre los distintos preceptos. Si bien es cierto⁵⁹ que, concretamente en el apartado m) del mismo artículo podremos encontrar una remisión a otras infracciones graves de tráfico rodado (“se castiga como infracción grave la conducción negligente”), que no están en este artículo, y que pueden tener la consideración de imprudentes.

Con referencia a la pretensión de la reforma sobre el aumento de punición de determinadas conductas, está materializado en la introducción de unos subtipos agravados del artículo 142 y 152 del CP. Fijándose así unos nuevos artículos, el 142 bis y el 152 bis referido al homicidio y lesiones imprudentes, respectivamente. El artículo 142 bis dispone que “en los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una

⁵⁷ Magro Servet, V (2018). “La inminente reforma penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor”. Diario La Ley, Nº 9304, Sección Doctrina, 22 de noviembre de 2018, Editorial Wolters Kluwer

⁵⁸ Domínguez Izquierdo, E. M (2018). “Reflexiones sobre la técnica”. Ob. Cit. (pág.9)

⁵⁹ En una conferencia impartida por Moreno Alcázar, M.A. (2019). *Las reformas del Código Penal de 2019*. Departamento de derecho penal. Universidad de Valencia.

y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado”. Supone un aumento en el castigo a las conductas del artículo 142 CP, cuando éstas revistan una especial gravedad, atendiendo también al número de personas implicadas en el accidente, para los cuales serán la pena superior en grado, o incluso dos grados. Por lo que, si en una imprudencia cometida se causase la muerte de “muchas” personas, se impondrá la pena superior en dos grados⁶⁰. Parece claro que en este inciso está pensando el legislador en conductas muy relevantes y graves, como es el fallecimiento de una persona como consecuencia de un accidente de tráfico rodado⁶¹.

Por muy excesivas que sean las cifras de muertes como consecuencia de accidentes de tráfico, no justifica que ese aumento significativo en las penas se haga depender de razonamientos tan indecisos. Igualmente, resulta difícil explicar si esa elevación en la pena es solo aplicable a la conducción o si, por el contrario, ya que el artículo 142 bis no establece un ámbito concreto, es aplicable a cualquier hecho imprudente donde se causen varios resultados lesivos. De momento habría que decantarse por la primera interpretación, aunque sea “difícil” justificar que unas víctimas reciban más protección que otras⁶².

La redacción de este artículo es novedosa ya que necesita la concurrencia de unos requisitos para poder llevar a cabo su aplicación. Por un lado, exige que la imprudencia sea grave, es decir, que los hechos sean constitutivos de un delito del artículo 142.1. del CP. Con relación al resultado, por más extremo que fuese el resultado, si se tratase de una imprudencia menos grave, no podrá ser aplicado. Por otro lado, es necesario que el hecho tenga notoria gravedad, pero esto solo puede probarse por determinación de los operadores jurídicos que tendrían que analizar si un hecho es grave o no lo es.

El término “notoria gravedad” generaba bastantes problemas de interpretación. Por un lado, no podía relacionarse con la afectación de la integridad física de multitud de personas ya que, según este precepto, solo podía ser considerado un requisito necesario para su aplicación⁶³. Por consiguiente, para facilitar esta labor, el precepto analiza dos elementos normativos, de un lado, la singular entidad y relevancia del riesgo creado, y de otro lado, el deber de cuidado que se ha

⁶⁰ Frías Martínez, E. (marzo de 2019). “Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar de accidente”. *Tráfico y Seguridad Vial*, N.º 237. Wolters Kluwer.

⁶¹ Hurtado Yelo, J. J. (abril de 2019). *Tráfico y Seguridad Vial*, N 238. “El nuevo Código penal en materia de tráfico tras la LO 2/2019”. Wolters Kluwer.

⁶² Muñoz Conde, F. (2019). *Derecho Penal Parte Especial* (Veintidos ed.). Valencia: Tirant Lo Blanch.

⁶³ Domínguez Izquierdo, E. M (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa”. *Ob. Cit.*

infringido. Sin embargo, estos términos no terminan de clarificar la cuestión de la novedad introducida.

No deja lugar a dudas que sería ilógico condicionar la apreciación de este artículo, si se tratase de un delito de resultado, al peligro creado porque en la mayoría de los hechos que suceden el peligro sería atípico si no se produce el resultado que se intenta reprochar. De hecho, el segundo elemento sería más útil, el deber de cuidado ya que, en la distinción entre imprudencia leve, grave y menos grave, solo los supuestos más graves de los incluidos en la imprudencia grave, podrían ser los determinantes para la aplicación de este subtipo agravado⁶⁴.

De la redacción de este precepto vemos la posibilidad de aplicar este subtipo cuando haya una pluralidad de afectados, y al menos uno de ellos con resultado de muerte, siendo los restantes sujetos pasivos de un delito de lesiones más allá de las que precisan tratamiento médico quirúrgico. Un gran problema interpretativo que origina esto es el hecho de que las lesiones del artículo 147.1 CP quedan fuera de esta redacción ya que el precepto establece solo las lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1 CP en sus apartados segundo y tercero, enfocado el segundo apartado a las lesiones del artículo 149 CP, castigando con pena privativa de libertad de uno a tres años, el tercero relacionado con las lesiones del artículo 150 CP, castigándolo con prisión de seis meses a dos años. Por tanto, vemos que en ningún caso hace referencia al primer apartado, relacionado con las lesiones del apartado 1 del artículo 147 CP⁶⁵.

Cuando hubiese un gran número de fallecidos, se impondrá la pena superior en dos grados, no siendo suficiente con que haya muchos afectados, sino que es necesario que muchos de ellos hayan fallecido, en caso contrario, solo se subirá un grado. De modo que la pena pasará de cuatro años y un día a seis años, si solo se subiese un grado, y de seis años y un día a nueve años si se incrementase en dos grados. Siendo considerada como la cuestión más importante al atañer a la esencia del delito, la elevación de las penas del artículo 142.1 CP en uno o dos grados parece desproporcionada⁶⁶, justificándose en que se trata de conductas imprudentes que no han causado muerte o lesiones de manera deliberada, de modo que sería incompatible con los

⁶⁴ Frías Martínez, E. (2019). “Novedades en el Código Penal”. Ob. Cit.

⁶⁵ En este sentido, haciendo solo una breve referencia a esta cuestión, el artículo 152 CP aparece redactado así: 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. ° 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.

2. ° Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3. ° Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

⁶⁶ Enmienda número 1 del Grupo Parlamentario Unidos Podemos durante la tramitación parlamentaria de la LO 2/2019, proponiendo que la elevación en la pena solo fuese en un grado.

principios de proporcionalidad y de culpabilidad, por muy grave que sea la imprudencia cometida⁶⁷.

Es importante añadir que deben concurrir todas las circunstancias, manifestado en esa “y” copulativa que aparece al redactar este artículo⁶⁸.

De este precepto destacamos que la elevación de las penas es potestativa para el Juez o para el Tribunal, esto es, la articulación de este precepto no impone la obligación al juez de elevar las penas. El artículo dice que, si se dan determinadas circunstancias, el juez “podrá imponer” la pena superior en grado. Crítica a esto se contrasta con la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, durante la tramitación parlamentaria de la Proposición de Ley, en la que proponía que el incremento en la pena fuese imperativo. Esta previsión potestativa y no imperativa viene a cumplir la función de dejar al criterio del juez la oportunidad de imponer esta agravación⁶⁹.

Pese a la novedad parece ser que lo que se pretendía era recuperar, con algunos matices, la agravación del homicidio por imprudencia temeraria contenido en el último inciso del artículo 565, segundo párrafo del CP. Esta agravación, ahora excluido del ámbito de la negligencia profesional, es por eso por lo que, ahora forma parte de un grave error pues ese precepto estaba justificado por la mayor exigencia en la diligencia observada que debían mantener ciertos profesionales a causa de sus conocimientos. Sin embargo, esta mayor exigencia no acontece en el ámbito específico de la circulación, ya que como hemos visto anteriormente este artículo 142 bis, en un sentido amplio, solo se limita a las imprudencias graves, y no al ámbito de la circulación. En este nuevo tipo agravado, es importante comentar que la interpretación que efectúe la jurisprudencia debe ser valorada de acorde a la aptitud profesional o no del presunto responsable. Así por tanto no es lo mismo el conductor de un autobús que quien simplemente conduce un coche, una moto o un ciclomotor, cuya valoración habrá de hacerse según la notoria gravedad del hecho considerando a la entidad y relevancia del deber de cuidado, que puede ocasionar obligaciones sumamente específicas que corresponden a determinadas personas individualmente consideradas y no a la totalidad de las personas.

3.3.2. Imprudencia con resultado de lesiones

⁶⁷ Castro Moreno, A (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”. Ob. Cit.

⁶⁸ Magro Servet, V. (2018). “La inminente reforma penal”. Ob. Cit.

⁶⁹ Castro Moreno, A (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”. Ob. Cit.

Para comenzar, hay que decir que lo único que diferencia a un delito de homicidio imprudente de uno de lesiones imprudentes es el resultado. Mientras que en el primer caso el resultado es la muerte, en el segundo se trata de un resultado lesivo. En el homicidio no se admite graduación, pero en el resultado lesivo sí ya que puede ir desde una simple sutura hasta la pérdida de un órgano, por lo que atendiendo esto será una pena mayor o menor. La imprudencia en el delito de lesiones aparece regulada en el artículo 152 CP⁷⁰. En su redacción original cuya entrada en vigor fue el 24 de mayo de 1996, castigaba la imprudencia grave relacionada con las lesiones previstas en los artículos 147.1, 149 y 150 CP, con la pena de arresto de siete a veinticuatro fines de semana tratándose de las lesiones del artículo 147.1, con la pena de prisión de uno a tres años si se tratase de las lesiones del artículo 149, y en último lugar con la pena de prisión de seis meses a dos años si se tratase de las lesiones del artículo 150 CP.

Además, en su apartado dos hacía referencia a si los hechos anteriormente mencionados se hubiesen cometido utilizando un vehículo a motor o ciclomotor, para cuyo caso se imponía la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de uno a tres años.

Sin embargo, tras la modificación operada el 1 de octubre de 2004, siendo ésta la fecha de entrada en vigor, el legislador ha querido cambiar la punición para la conducta cometida por imprudencia grave con resultado de lesiones, incrementando, para los casos de lesiones del artículo 147.1, en una pena de prisión de tres a seis meses. Con relación al párrafo donde se describe la pena para cuando los hechos sean cometidos utilizando un vehículo a motor o ciclomotor, se produce un incremento en el marco temporal de dicha pena, siendo actualizada a una pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor por tiempo de uno a cuatro años, con diferencia a lo que el legislador introdujo en su redacción original.

Ahora bien, tras la reforma operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, al igual que sucedió con el artículo 142 referido al homicidio imprudente, se introduce la imprudencia menos grave pero solo para los casos en que se produzcan lesiones del artículo 149 y 150, cuya pena de multa sería de tres meses a doce meses. Por otro lado, si los hechos cometidos por imprudencia grave se hubieran producido utilizando un vehículo a motor o ciclomotor, se impondrá la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor por tiempo de tres meses a un año. En el último párrafo de este apartado 2 se observa que este delito solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

⁷⁰Frías Martínez, E. (2019). “Novedades en el Código Penal”. Ob. Cit.

La LO que ocupa nuestro objeto de estudio ha venido siendo la condicionante de la modificación habida en materia de conducción de vehículos a motor o ciclomotor en materia de lesiones imprudentes, introduciendo lo que debe entenderse por imprudencia grave y menos grave. El paralelismo con la imprudencia con resultado de muerte resulta especialmente latente en este artículo ya que, manteniendo las penas anteriores para las lesiones constitutivas de delito del artículo 147.1, 149 y 150 del CP, impone además que, cuando los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o ciclomotor, se reputará como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de las circunstancias del artículo 379 determinara la producción del hecho. Estas circunstancias se resumen en conducir bajos los efectos del alcohol o drogas, o efectuar una conducción a velocidad exceso ateniendo a los parámetros marcados en el precepto. Al igual que ocurría en la imprudencia en la conducción con resultado de muerte, estas conductas están recogidas como infracciones muy graves del artículo 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015.

El problema que surge, respecto a la privación del derecho a conducir vehículos a motor, es la posible aplicación del artículo 380⁷¹ del CP ya que en su apartado segundo hace referencia a las circunstancias del artículo 379 CP que, concurriendo con los resultados lesivos del artículo 152.1 en su apartado 2 (lesiones graves del artículo 149), el límite máximo sería de 6 años de privación del derecho a conducir, mientras que si aplicásemos el artículo 152.1 la pena máxima establecida es de cuatro años. Sin embargo, respecto a la pena de prisión del artículo 380, de seis meses a dos años, es inferior a la establecida en el artículo 152.1 en su apartado 2, de uno a tres años. Para los casos en lo que esto ocurra, entra en juego el artículo 382 CP por aplicación de la regla concursal. Este artículo establece 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. Por tanto, para este problema se aplicaría el delito más grave, siendo en todo caso, el delito de lesiones, aun cuando este tuviese una pena privativa de conducción inferior a la estipulada en el artículo 380 CP.

⁷¹ Artículo 380 CP:

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.

A diferencia de lo que ocurría en la anterior redacción de 2015, introduce la penalización para el artículo 147.1 cuando la lesión hubiese sido causada por imprudencia menos grave, dejando fuera de la regulación a los apartados 2 y 3 del artículo 147, sabiendo que estos vienen a formar parte de la mayoría de los resultados ocurridos en los accidentes de tráfico⁷². No obstante, en la redacción inicial presentada solo preveía la imprudencia menos grave para los artículos 149⁷³ y 150⁷⁴, dejando a un lado las lesiones menos graves que ocasionen un resultado previsto en el artículo 147.1⁷⁵ por lo que puede resultar previsiblemente difícil poder acudir a la vía penal, a menos que se trate de hechos en los que al principio se puedan observar resultados especialmente graves, en los que ni siquiera sea preciso un examen pericial del médico forense. Ante esta situación hay varias preguntas sin resolver consistente en clarificar la idea de que ocurriría si no se inicia la vía penal, respondiendo a la pregunta merecedora de reproche penal, sobre cómo es posible saber si nos encontramos ante una imprudencia menos grave. Cuestión relativamente importante porque si fuese calificada de grave, el hecho entraría dentro del artículo 152.1. CP. Ahora bien, se hace una referencia expresa sobre lo que debe entenderse como imprudencia menos grave, llegando a la conclusión que solo se reputará esta cuando se trate de una infracción grave del artículo 76 Real Decreto Legislativo 6/2015 en materia de tráfico. No obstante, si la reforma pretendía poder paliar los problemas que originó la no penalización de la imprudencia leve y su derivación a la vía civil, resulta que el hecho de considerar a la imprudencia menos grave como infracción administrativa grave no resulta de gran utilidad para la solución del problema. Se trataría, por tanto, de determinar el grado de imprudencia, por una parte, y una vez determinados los resultados ocasionados reubicarlos en la conducta típica del artículo 152.1 o 152.2.

⁷² Domínguez Izquierdo, E. M (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa”. Ob. Cit.

⁷³ Artículo 149 CP:

1. El que causare 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 causare 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 persona con discapacidad necesitada de especial protección, 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 persona con discapacidad necesitada de especial protección.

⁷⁴ Artículo 150 CP: 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.

⁷⁵ Artículo 147.1: 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 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.

Volviendo a la cuestión planteada anteriormente, sobre la propuesta inicial de proposición de Ley, resultaba incomprensible que no se hubiera incluido los resultados del artículo 147.1 dentro del ámbito de la imprudencia menos grave poniendo como ejemplo la situación en la que: sujeto pasivo de un hecho imprudente que tenga como resultado la conducta descrita en el artículo 147.1, causada por imprudencia menos grave sería derivada a la vía civil. No obstante, puede ocurrir que esa lesión necesitada de tratamiento médico quirúrgico posteriormente pueda ser calificada como deformidad y, por lo tanto, incluíble dentro del artículo 149 o 150 CP, para lo que al caso deberían iniciarse diligencias penales con el objetivo de llegar a valorar realmente cuales son los efectos resultantes del hecho. Por esta razón, finalmente se incluyó las lesiones del artículo 147.1⁷⁶ dentro del apartado dos del artículo 152.2⁷⁷.

Esta reforma se creaba como una oportunidad real para resolver los problemas que había dejado la anterior reforma, la despenalización de la imprudencia y la consecuente desprotección a las víctimas.

De este modo, el apartado 2 del artículo 152 quedó redactado de la siguiente manera: El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado con la 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. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal. Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se podrá imponer la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres meses a un año. El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

Era ilógico el hecho de que la pena de multa para la causación dolosa de las lesiones del artículo 147.1 fuese inferior a la pena prevista para la producción de la imprudencia grave de estas mismas lesiones. Para las lesiones dolosas del artículo 147.1 se establece una pena de multa de seis a doce meses, mientras que para las lesiones imprudentes de este mismo artículo sea una pena de multa de seis a dieciocho meses. Consecuencia de esto es que esta reforma no ha

⁷⁶ En este sentido, durante la sesión de la Comisión de Justicia del 20 de noviembre, mediante la presentación de una enmienda de corrección técnica, haciendo caso a las peticiones de los colectivos de víctimas.

⁷⁷ Domínguez Izquierdo, E.V (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa”. Ob. Cit.

solucionado totalmente los problemas preexistentes, sino que además ha originado la producción de otros problemas⁷⁸.

Como hemos adelantado anteriormente, la principal novedad introducida, al margen de la inclusión del artículo 147.1 dentro del ámbito de la imprudencia menos grave, ocurre en materia de conducción de vehículos a motor o ciclomotor, con una especial definición sobre lo que debe considerarse imprudencia menos grave. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor o ciclomotor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal.

Sin embargo, esta interpretación legal de la imprudencia menos grave da lugar a dudas y al respecto hay varias opiniones: una de ellas⁷⁹ identificando a la imprudencia menos grave con las infracciones administrativas graves del artículo 76 de la Ley Seguridad Vial⁸⁰. En las resoluciones dictadas como consecuencia de esto, lo que se efectúa es una comparación, o más bien dicho, una equiparación entre las infracciones administrativas y los grados de imprudencia, justificándose esto por razones de seguridad jurídica. De tal modo que una infracción muy grave del artículo 77 LSV sería considerada imprudencia grave y de la misma manera una infracción grave del artículo 76 LSV se encuadraría dentro de la imprudencia menos grave. Sin embargo, estas equiparaciones no son recogidas en su totalidad, pues deja al margen la primera interpretación (infracción artículo 77 LSV equiparada a la imprudencia grave).

Otra hipótesis contradictoria a la reforma se simplifica en considerar a la imprudencia menos grave como no relacionable con las infracciones administrativas graves previstas en la LSV, no identificando automáticamente esas infracciones con ese determinado grado de imprudencia, llegando a la conclusión de que se trata de conceptos independientes y que la gravedad de la imprudencia solo depende de la intensidad en la infracción de la diligencia debida⁸¹. Esta hipótesis sería la que mejor se adapta al concepto de imprudencia y a la infracción del deber objetivo y subjetivo de cuidado, por el hecho de que una infracción administrativa es solamente

⁷⁸ Castro Moreno, A (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”. Ob. Cit.

⁷⁹ Plasmada en los Autos de la Audiencia Provincial de Alicante 609/2016, de 15 de septiembre

⁸⁰ Magro Servet, V (2018). “La inminente reforma penal”. Ob. Cit.

⁸¹ En este sentido, se pronunció la Sentencia de la Audiencia Provincial de Vigo, nº 223/2019, de 13 de junio: << El hecho de circular el conductor sin atención con la vulneración de lo dispuesto en el artículo 65.1 del Reglamento General de Circulación en su letra a) esa vulneración tiene la consideración de grave. No era suficiente esta infracción para calificar el hecho como una especial diligencia ya que no concurría una velocidad excesiva del conductor, ni la realización de maniobras irregulares, ni tenía siquiera sus facultades afectadas. Por lo que es posible calificar la imprudencia como menos grave en base al principio de retroactividad de las disposiciones sancionadoras más favorables».

un indicio de imprudencia, de igual modo que es adecuada a los principios constitucionales porque aquella equiparación entre infracción administrativa e imprudencia solo supondría una vulneración al principio de proporcionalidad ya que objetivar la imprudencia, solo haría que la respuesta penal fuese más leve. Entrando de lleno en la cuestión sobre la equiparación de las infracciones administrativas graves con la imprudencia menos grave solo conduce a pensar que una infracción del artículo 76 de la LSV siempre será una imprudencia grave o menos grave. Esto no es así, ya que cometer las infracciones de este artículo solo se trataría de un indicio de imprudencia. En resumen, habría que atenerse al deber subjetivo de cuidado, esto es, a las circunstancias del caso concreto para saber si nos encontramos con una imprudencia grave o menos grave⁸².

La reforma operada por la LO 2/2019 se asentaba sobre tres ejes, uno de los cuales era el aumento en la punición de determinadas conductas, materializado en la introducción de un nuevo artículo 152 bis -paralelo al 142 bis- consistente en la agravación de la conducta prevista en el apartado 1 del artículo 152. Este nuevo artículo 152 bis dispone << en los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1. 2º y 3º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado.>>.

Originariamente se pretendía cumplir con ese propósito de aumento de las penas con la introducción de un párrafo tercero en los artículos 142 y 152, en los que se disponía que: <<en estas infracciones, el Juez o Tribunal podrá imponer, motivadamente, la pena superior en uno o dos grados, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad y hubiera afectado a la integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito>>. Estaba claro que la ubicación de este párrafo resultaba defectuosa incluyéndola dentro de la regulación de la imprudencia menos grave, puesto que a estos supuestos nunca le sería aplicable la agravación⁸³.

Este precepto está referido solamente a los casos de imprudencia grave en los que se causen las lesiones del artículo 149 y 150 CP, con la afectación de una pluralidad de personas, dejando

⁸² Aguado López, S (2019). “La imprudencia menos grave”. Ob. Cit.

⁸³ Lanzarote Martínez, P. (2019). “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente”. Ob. Cit.

fuera a las que por imprudencia grave provoquen las lesiones del artículo 147.1. Por tanto, esta pena superior en un grado impondría para el caso de las lesiones del artículo 149, una pena de prisión de tres a cuatro años y medio y de dos a tres años en el caso de las lesiones constitutivas del artículo 150 CP⁸⁴.

Si hubiese una elevación importante en el número de lesionados y el precepto establece que se subirá en dos grados la pena, para el caso de que causasen lesiones del artículo 149 CP, habría una pena de prisión de seis años a nueve meses. Si, por el contrario, se causasen lesiones del artículo 150 CP conllevaría una pena de tres años a cuatro años y seis meses. Tantos problemas interpretativos surgidos por los términos “pluralidad de personas” y “número elevado de lesionados”, me permiten extrapolar lo redactado para el correspondiente artículo 142 bis.

3.3.3. Novedades en materia concursal

El aumento de la punición también se refleja en la introducción de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor en un nuevo párrafo del artículo 382 CP, complementario a la regla concursal existente en ese mismo artículo. Tras la reforma del CP en 2007 este artículo quedaba redactado así: <<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 sólo 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>>. Sin embargo, tras la reforma operada por la LO 2/2019 se añadía un nuevo párrafo al ya existente, “cuando el resultado lesivo concorra con un delito del artículo 381⁸⁵ CP, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior”.

Por lo que si existiese conducción temeraria en el hecho tipificado en el artículo 152.1 CP la pena de privación del derecho a conducir vehículos se mantendría en un espacio temporal de dos años y seis a meses a cuatro años, pero si concurriese esta conducción temeraria con el artículo 152.2 sería de siete años y medio a un año de privación del permiso de conducir. Mas

⁸⁴ Domínguez Izquierdo, E.V (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa”. Ob. Cit.

⁸⁵ Artículo 381 CP:

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.

brevemente se castigaría en el caso de la concurrencia del artículo 379 CP con las lesiones previstas para la imprudencia grave del apartado 1 del artículo 152 CP⁸⁶.

El nuevo párrafo introduce la imposición de la pena de privación del derecho a conducir <<en todo caso>>, cuando concurra con el artículo 381 CP. Esto viene a ser así, porque con independencia de que pueda resultar aplicable antes el primer párrafo de este precepto por tener una mayor penalidad impuesta por un delito del artículo 381 CP, lo que pretende el legislador es un aumento de pena para sancionar los resultados lesivos producidos, ya que en caso contrario sería aplicable antes la primera regla concursal establecida en el primer párrafo, con la imposición de la pena superior en grado del previsto artículo 381. En conclusión, se trata de evitar el resultado dañoso que se producía cuando se aplicaba el primer párrafo, en el momento en el que el delito que castiga el resultado lesivo resulta más grave que el de seguridad vial, pero, sin embargo, la pena privativa del derecho a conducir era inferior. Y cuya solución habría sido tan sencilla como extender esta regla específica del nuevo segundo párrafo del artículo 382 CP: «Cuando el resultado lesivo concurra con un delito de los artículos 380 o 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en estos preceptos en su mitad superior»⁸⁷.

3.3.4. Penas privativas de derechos

Cuestión muy importante relacionada con esta materia es la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor, considerado como pena privativa de derechos según lo dispuesto en la letra d) del artículo 39 CP. Esta privación se impone como una medida de seguridad, en la que se inhabilitará al autor del delito para el ejercicio de este derecho durante el tiempo estipulado en la resolución del caso, siempre atendiendo a los marcos temporales previstos en los distintos preceptos. Cuando esta pena fuese superior a dos años dará lugar a la retirada del permiso de conducir según lo dispuesto en el artículo 47.3 CP⁸⁸. Esta pérdida definitiva del permiso desapareció en 1983, pero volvió a adoptarse con la reforma operada por la LO 15/2003⁸⁹.

Cuestión a tener en cuenta es el hecho de que con esta reforma no se haya aprovechado para enmendar los numerosos errores que se vienen arrastrando durante las sucesivas modificaciones del CP en esta materia, y es que no se considera lógico que en la imprudencia grave se acuerde

⁸⁶ Magro Servet, V (2018). “La inminente reforma penal”. Ob. Cit.

⁸⁷ Castro Moreno, A (2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019”. Ob. Cit.

⁸⁸ Iberley (2020). Las penas privativas de derechos

⁸⁹ Domínguez Izquierdo, E.M (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa”. Ob. Cit.

esta pena siempre y en todo caso, y para la imprudencia menos grave aparezca de forma potestativa manifestado con lo redactado en el precepto “se podrá imponer” a pesar de la poca capacidad dañosa que sobrelleva esta sanción. Esta condena, por tanto, implica una doble solución, la prohibición de conducción durante el tiempo impuesto y asimismo la pérdida del permiso y su consiguiente imposibilidad de volver a recuperarla hasta que acabe el tiempo de la privación del derecho.

El autor del delito, si durante el tiempo que dure la pena, condujere un delito incurriría en un delito de quebrantamiento de condena según el artículo 468 CP, además de realizar la conducta típica del artículo 384 (conducción sin permiso ni licencia) al tratarse de delitos que atentan contra bienes jurídicos diferentes. Por un lado, el bien jurídico protegido del delito de quebrantamiento de condena es la Administración de Justicia, y, por otro lado, el bien jurídico protegido del delito de conducción sin permiso es la Seguridad Vial. No obstante, se apuesta por un concurso de normas, más que de delitos, ya que por el principio de especialidad se desplazaría el delito de quebrantamiento de condena y vendría a aplicarse el delito del artículo 384 CP⁹⁰.

4. EL NUEVO DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DE ACCIDENTE

Ya mencionados los dos primeros ejes sobre los que se asienta la reforma, corresponde al último eje, esto es, la introducción del nuevo delito de abandono del lugar de accidente. Dice el Preámbulo de la LO 2/2019 que lo que se quiere sancionar es la maldad intrínseca en el abandono a quien sabe que deja atrás a una persona que pudiera estar lesionada o incluso fallecida, la falta de solidaridad con la víctima, a causa de un accidente imputable al autor, y las expectativas de ciertos colectivos de ser atendidos en caso de accidentes de tráfico. De igual modo, se busca evitar el concurso de normas entre este delito y el delito del artículo 195 CP, referido a la omisión del deber de socorro, y la subsidiariedad de este delito respecto de la de aquel. La doctrina jurisprudencial buscaba la asimilación de estos tipos penales entendiéndolos análogos al artículo 49⁹¹ del Código de la Circulación de 1934 que se corresponde también con

⁹⁰ Morillas Fernández, D. L. (2018). “El delito de conducción sin permiso o licencia”. Dialnet, p. 1369.

⁹¹ Artículo 49 del Código de Circulación de 1934:

a) Todo conductor de un vehículo cualquiera que, sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con 100 pesetas de multa, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las leyes vigentes.

b) En caso de accidente con desgracias, el conductor del vehículo que lo haya causado debe prestar auxilio a las personas que hubiesen resultado lesionadas, y si fuera preciso, conducirá a éstas en su propio carruaje al lugar más próximo en que puedan ser asistidas.

Los infractores serán castigados con la multa de 500 pesetas, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pudieran incurrir.

el artículo 51⁹² de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, y con el artículo 129,1⁹³ del Reglamento General de Circulación.

El artículo 195.3 establece que, si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a dieciocho meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.

La redacción de este artículo 382 BIS queda así: en su primer apartado dispone que el conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o para terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas, o en el que se causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2 CP será castigado como autor de un delito de abandono del lugar de accidente. El segundo apartado establece que, los hechos contemplados en el este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. El último apartado hace referencia a un hecho fortuito disponiendo que si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

Este artículo, que fue aprobado con 274 votos a favor, 65 en contra y 2 abstenciones en el Congreso de los Diputados no está verificado de acuerdo con los principios generales del derecho. En el debate del Pleno del Congreso de los Diputados los distintos grupos parlamentarios se manifestaron acerca de esta propuesta⁹⁴. Por ejemplo, una manifestación en

⁹² Artículo 51 Ley de Tráfico y Seguridad Vial:

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.

⁹³ Artículo 129.1 Reglamento General de Circulación:

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos (artículo 51.1 del texto articulado).

⁹⁴ Benítez Ortúzar, I. F. (2018). Revista de Derecho, Empresa y Sociedad. “Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382bis CP. El nuevo delito “de fuga”. Dialnet.

contra de este delito expone que “técnicamente esta reforma es absolutamente deficiente”, con la posterior enmienda de supresión del artículo 382 bis, en el Senado, manteniendo que el delito de fuga “expresa un desvalor puramente ético y desconectado de la misión especial del derecho penal que, bien es sabido, no es otra que la protección de los bienes jurídicos más importantes⁹⁵.”

Desde la entrada en vigor de la Ley de 9 de mayo de 1950 hasta la incorporación al Código Penal de todas las conductas tipificadas como delito por Ley 3/1967 se ha defendido la existencia del “delito de fuga” en la legislación histórica española. Esta existencia se justificaba por lo contenido en el artículo 5 de la Ley de 9 de mayo de 1950, el cual castigaba con pena de prisión menor y multa de mil a cien mil pesetas al conductor de un vehículo a motor que no auxiliase a la víctima por él causada, de igual modo por el artículo 7 de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, que además añadió una modalidad agravada cuando la víctima lo fuese por accidente ocasionado por el que omitió el auxilio debido⁹⁶. Más importante es el hecho de la introducción del delito de omisión del deber de socorro por la Ley de 17 de julio de 1951, incorporando el artículo 489 Bis del CP de 1944, incorporando nuevas figuras delictivas parecidas a la de los artículos 5 y 7 mencionados anteriormente dando lugar a una delimitación entre omisión genérica del deber de socorro y omisión especial del deber de socorro, ésta relacionada solamente a los accidentes en la circulación⁹⁷. Más adelante, el artículo 489 bis del CP de 1973 ya contemplaba la exigencia de un peligro grave y manifiesto en que debía encontrarse la víctima, ya que en 1967 se introdujo un párrafo tercero el cual establecía: <<cuando la víctima lo fuere por accidente ocasionado por quien omitió el auxilio debido, hasta llegar en estos supuestos a la redacción actual contenida en el artículo 195 CP relativo a la omisión del deber de socorro, distinguiendo según si el accidente es causado por imprudencia o por caso fortuito⁹⁸.

Encuadrándonos dentro de la tipicidad de este hecho y solamente a su vertiente objetiva, puesto que en la subjetiva solo se prevé el dolo, aunque dará ciertos problemas esto ya que en la práctica resultaría difícil saber si el sujeto activo del delito (conductor) sabía de la existencia de todos los elementos que integraban el injusto penal, lo que nos hace introducirnos en la materia referida al error de tipo y sus posibles consecuencias, materia que por cierto conlleva a la atipicidad del hecho ya que no se ha previsto el tipo imprudente. El dolo debe comprender el

⁹⁵ El SR. Moya Matas en el Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado, 21 de diciembre de 2018, pág. 8.

⁹⁶ Lanzarote Martínez, P. (2019). “El nuevo delito de abandono del lugar de accidente”. Ob. Cit.

⁹⁷ Benítez Ortúzar, I. F. (2018). “Primeras reflexiones a vuelapluma”. Ob. Cit.

⁹⁸ Lanzarote Martínez, P. (2019). “El nuevo delito de abandono del lugar de accidente”. Ob. Cit.

conocimiento de que se ha producido el fallecimiento o las lesiones previstas en la conducta típica⁹⁹.

La conducta típica consiste en abandonar el lugar de los hechos. Es un delito de mera actividad pues no se exige la producción de otro resultado separado de la acción de abandonar. Sin embargo, al tratarse de un delito de mera actividad no impide poder admitir la tentativa. Sería una tarea difícil pero no imposible el hecho de admitir la tentativa en estos tipos de delitos¹⁰⁰. Nos encontramos ante un delito especial¹⁰¹ que solo puede ser causado por quien reúna la condición de conductor, además solo entra en el tipo el conductor de vehículo a motor o ciclomotor. Por tanto, a un ciclista nunca se le imputará este delito de abandono del lugar. Esto no quiere decir que a cualquier conductor de vehículo a motor o ciclomotor se le asocie este delito, sino que es necesario que haya causado un accidente y que además cause un resultado de muerte o bien unas determinadas lesiones. Por ello, no es sujeto activo del delito el conductor que presencia un accidente y abandona el lugar, salvo que, a su vez, concurren los elementos típicos necesarios para ser considerado un delito de omisión del deber de socorro¹⁰².

De la redacción dada en este precepto apreciamos dos elementos negativos del tipo. El primero de ellos que deja fuera de la aplicación de este precepto, y por tanto su aplicación subsidiaria respecto del artículo 195 (<<fuera de los casos contemplados en el artículo 195 CP>>). En este delito, es necesario que, a consecuencia del accidente, las víctimas se encuentren en situación de desamparo y de peligro manifiesto y grave, de tal modo que si concurren estos criterios vendrá en aplicación el tipo básico de la omisión del deber de socorro frente al delito de abandono del lugar, por el criterio de subsidiariedad¹⁰³. En caso contrario, si la víctima de un accidente ha fallecido y por tanto se deduce que no se encuentra en peligro manifiesto y grave, o bien, resulta que la víctima está viva pero que no se encuentra en situación de desamparo, abandonar el lugar de accidente se penará conforme al nuevo artículo 382 bis. En segundo lugar, un nuevo elemento negativo del tipo basado en la no obligación de estar en el lugar de los hechos, cuando concorra riesgo propio o para terceros. Una idea basada en que no todos los sujetos tendrán la obligación de permanecer en el lugar de los hechos, solo quedará limitado cuando resulte

⁹⁹ Bustos Rubio, M. (mayo de 2019). “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar de accidente (art. 382 BIS CP)”. La Ley Penal, Nº 138. Wolters Kluwer.

¹⁰⁰ López Barja de Quiroga, J. (2010). *Tratado de Derecho Penal, parte general*. Navarra: Aranzadi, Thomson Reuters.

¹⁰¹ Según el diccionario jurídico de la RAE, vemos un tipo delictivo cuyo autor no puede ser cualquier persona, sino solo un sujeto con especiales condiciones, cualidades, relaciones o cualificaciones personales.

¹⁰² Bustos Rubio, M. (mayo de 2019). “Aproximación crítica. Ob. Cit.

¹⁰³ Según el cual el delito de abandono solo se aplicará en caso de que no concurren los requisitos exigidos para la calificación de un delito de omisión del deber de socorro.

realmente exigible conforme al principio general de inexigibilidad, cuando no haya una causa de exclusión de la tipicidad.

Para poder imputar este delito, habrá de probarse la existencia, además, de que el abandono del lugar se produce después de que haya tenido lugar el fallecimiento de una o dos personas, o bien un resultado de lesiones del artículo 152.2, recabando en que estas circunstancias se definen como elementos objetivos del tipo y no como la consecuencia generada por el abandono del lugar de los hechos. Respecto al fallecimiento de una o más personas, parece asombroso la pena impuesta de hasta cuatro años de prisión a quien abandone el lugar de accidente donde se encuentra una persona fallecida, la cual ya no podría ser titular de ningún bien jurídico, y como tal, a este respecto, tampoco se le podía imponer un delito de omisión del deber de socorro puesto que no había a quien proteger. Y tal y como decía el artículo 195 CP, tampoco se encontraría a alguien que estuviese en peligro manifiesto y grave y en situación de desamparo. Es por esto por lo que se incluye este tipo penal dentro de la reforma para evitar las situaciones de impunidad que se producían anteriormente cuando el autor de un homicidio imprudente, al darse a la fuga y encontrarse la víctima fallecida, no merecían ningún tipo de reproche penal porque se entendía que, al producirse la muerte, ya no había ningún peligro. Ni siquiera cumplían con los elementos típicos del artículo 195 CP¹⁰⁴. Lo más relevante a estos efectos, sin embargo, es la decisión de legislador de limitar esta nueva redacción al artículo 152.2, esto es, a las lesiones causadas por imprudencia menos grave con relación a los artículos 147.1, 149 y 150 del CP. Por un lado, podría dar lugar al lector a asociar solamente el delito de abandono del lugar con la imprudencia menos grave por lo que hubiese sido más preciso a efectos jurídicos referirse en el precepto de forma más concreta a los artículos citados antes¹⁰⁵.

5. CONCLUSIONES

En primer lugar, es preciso recalcar que todas las conclusiones relacionadas sobre la materia ya han sido expuestas, en sentido amplio, durante el desarrollo del trabajo. Uno de los objetivos perseguidos respecto a la reforma de la LO 2/2019 se centraba en el análisis jurídico técnico acerca de los artículos que han sufrido modificaciones, indicando al respecto que, aunque la modificación pudiese ser entendida en un sentido universal, solo hacía breves apuntes, incorporando incisos finales a las conductas relacionadas con la conducción de vehículos a motor o ciclomotores. Importante comentar, y todo ello porque es el eje sobre el cual se basa la reforma, las interpretaciones dadas por el legislador, cuando en base a modificar los artículos

¹⁰⁴ Bustos Rubio, M. (mayo de 2019). “Aproximación crítica”. Ob. Cit.

¹⁰⁵ Lanzarote Martínez, P (2019). “El nuevo delito de abandono del lugar de accidente”. Ob. Cit.

142 y 152 CP, efectúa una distinción entre la imprudencia grave y menos grave (sin obviar que esta última se introdujo con la LO 1/2015), dando una definición, en sentido estricto, para cada una de ellas. En el sentido de la imprudencia menos grave, se ha efectuado una nueva revisión con respecto a la anterior legislación, consistente en la incorporación del artículo 147.1 cuyo resultado podría ser objeto de la conducta típica del homicidio y lesiones imprudentes.

En segundo lugar, entenderíamos esta reforma si considerásemos las numerosas reclamaciones habidas por ciertos colectivos de personas ante el incremento de accidentes en los que han resultado afectados estos mismos, y como tal, supone un motivo fundamental para su creación, ya que tras la despenalización de la imprudencia leve en 2015, la mayoría de los hechos ocurridos como consecuencia del tráfico rodado quedaban impunes, motivo éste que daría lugar al incremento en la punición de numerosas conductas, aunque no es posible generalizar refiriéndose a estas conductas, cuando el objeto de la reforma (como antes he dicho) es solventar los problemas en las carreteras, para lo cual, además de sancionar en virtud del resultado ocurrido, se impone este aumento en la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor, como puede reflejarse en la modificación del artículo 382 CP. Un último inciso, después de haber señalado los aspectos más relevantes en los que he basado el trabajo, tengo que hacer un hincapié en el nuevo delito del artículo 382 bis (abandono del lugar de accidente) que, en contradicción con los artículos anteriores señalados, en este caso no se sanciona el resultado lesivo producido como consecuencia de un accidente de tráfico causado imprudentemente (además de fortuitamente) sino que se tiene en cuenta el abandono del lugar de los hechos, siendo ésta considerada la conducta típica de este tipo penal. Las deducciones extraídas de los anteriores análisis me llevan a especular que las pretensiones del legislador al redactar esta propuesta de Ley, como podemos observar en su Preámbulo, quizás se trataba de un gesto solidario para las personas víctimas de accidentes, o asimismo podía tratarse de brindar una protección más adecuada a determinados colectivos que han creído que se encontraban desamparados por la Ley.

6. BIBLIOGRAFÍA

Aguado López, S. (2019). “La imprudencia menos grave: concepto y criterios para su correcta calificación jurídica tras las últimas reformas”. *La Ley Penal*, N 141, Sección Legislación aplicada a la práctica. Wolters Kluwer.

Benítez Ortúzar, I. F. (2018). *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad*. “Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382bis CP. El nuevo delito “de fuga”. Dialnet.

Boletín Oficial del Estado [BOE]. (30 de marzo de 2015). Código Penal. 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. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-3439>

Bustos Rubio, M. (mayo de 2019). “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar de accidente (art. 382 BIS CP)”. *La Ley Penal*, Nº 138. Wolters Kluwer.

Castro Moreno, A. (mayo-junio de 2019). “Comentario crítico a la reforma de la LO 2/2019, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor”. *La Ley Penal*, N 138. Wolters Kluwer.

Daunis Rodríguez, A. (2020). “La imprudencia grave y menos grave en materia de tráfico viario tras la reforma del CP de 2019”. *La Ley Penal*, N 142, Sección Legislación aplicada a la práctica. Wolters Kluwer.

Domínguez Izquierdo, E. M. (2018). “Reflexiones sobre la técnica legislativa y la reforma penal de la imprudencia en supuestos de conducción de vehículos a motor”. Dialnet. *Revista de derecho, empresa y sociedad*.

Fiscalía General del Estado. Ministerio de Justicia. (2018).

Frías Martínez, E. (marzo de 2019). “Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar de accidente”. *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 237. Wolters Kluwer.

Hurtado Yelo, J. J. (abril de 2019). *Tráfico y Seguridad Vial*, N 238. “El nuevo Código penal en materia de tráfico tras la LO 2/2019”. Wolters Kluwer.

Lanzarote Martínez, P. (15 de febrero de 2019). “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”. *Diario La Ley*, Nº 9359, Sección Tribuna. Wolters Kluwer.

López Barja de Quiroga, J. (2010). *Tratado de Derecho Penal, parte general*. 928. Navarra: Aranzadi, Thomsom Reuters.

Magro Servet, V. (22 de noviembre de 2018). “La inminente reforma penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor”. *Diario La Ley*, Núm. 9304, Sección Doctrina. Wolters Kluwer.

Morillas Fernández, D. L. (2018). “El delito de conducción sin permiso o licencia”. *Dialnet*, 1369.

Muñoz Conde, F. (2019). *Derecho Penal Parte Especial* (Veintidos ed.). Valencia: Tirant Lo Blanch.

Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (2019). En *Derecho Penal Parte General* (págs. 267-278). Tirant Lo Blanch.

Muñoz Cuesta, J. (2019). “Modificación de la imprudencia en la circulación viaria y el abandono del lugar del accidente introducidos por LO 2/2019”. *Revista Aranzadi Doctrinal* 6.

Orts Berenguer, E., & González Cussac, J. L. (2019). *Compendio de Derecho Penal Parte General*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

Rodríguez Lainz, J. L. (8 de abril de 2019). “Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales”. *Diario La Ley*.

Vicente Martínez, R. (2019). “Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga”. *Reus*.