


ANÁLISIS DE LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL LLEVADA A CABO POR LA LO 11/2022, DE 13 DE SEPTIEMBRE, EN MATERIA DE IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR

ANALYSIS OF THE REFORM OF THE PENAL CODE CARRIED OUT BY LO 11/2022, OF SEPTEMBER 13TH, REGARDING IMPRUDENCE IN THE DRIVING MOTOR VEHICLES OR MOPEDS

Luis Rodríguez Moro^{1,a} 

¹ Profesor Contratado Doctor. Departamento de Derecho Internacional Público, Penal y Procesal, Área de Derecho Penal. Facultad de Derecho de Jerez de la Frontera, Avenida de la Universidad, 4, 11406. Universidad de Cádiz, Jerez de la Frontera, Avenida de la Universidad, 4, 11406, España

 a_luis.rodriguez@uca.es

Resumen

La reforma del Código Penal por la LO 11/2022 es consecuencia de las dudas generadas tras la creación de la categoría de imprudencia *menos grave*, tras la eliminación de las faltas del Código en 2015, momento en el que se recondujo la imprudencia *leve* al ámbito administrativo. Algunos/as jueces/as siguieron con la inercia de seguir interpretando la *leve* en los mismos términos con los que se interpretaba antes de dicho cambio lo que generó un aumento de autos de archivo de causas de imprudencia en el ámbito vial. La reforma intenta frenar esta tendencia. Este trabajo efectúa una valoración profunda de esta reforma. También evalúa el hecho de que se haya establecido la pena privativa del permiso de conducir como obligatoria en los delitos de homicidio y lesiones cometidos por imprudencia *menos grave*, cuando se producen en el ámbito vial. Finalmente, analiza una modificación en el delito de abandono del lugar del accidente.

Palabras clave: Delitos imprudentes; Imprudencia vial; Pena de privación del derecho a conducir; Delito de abandono del lugar del accidente; Delito de huida.

Abstract

The reform of Criminal Code by LO 11/2022 is a consequence of the doubts generated after the creation of the category of less serious negligence, following the elimination of misdemeanors from the Code in 2015, at which time minor negligence was redirected to the administrative sphere. Some judges continued with the inertia of continuing to interpret minor negligence in the same terms in which it was interpreted before said change, which generated an increase in the number of orders to file cases of negligence in the road area. The reform attempts to halt this trend. This paper makes an assessment of this reform. Also evaluates that the penalty of deprivation of driving license has been established as mandatory in the crimes of homicide and injuries committed by less serious negligence, when occur in the road environment. Finally, analyzes a modification to the crime of abandoning the scene of the accident.

Keywords: Negligent crimes; negligence driving; Penalty of deprivation of the right to drive; Crime of leaving the scene of the accident; Fleeing crime.

1. INTRODUCCIÓN

La reforma efectuada en el Código Penal por la LO 11/2022, de 13 de septiembre, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, viene a ahondar en lo ya establecido por otra reciente reforma sobre la misma materia, y de título similar, de hace poco más de tres años; la LO 2/2019, de 1 de marzo, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. La de 2022 efectúa modificaciones en algunos de los contenidos previamente introducidos por la Ley anterior, e incluso también modifica el tenor literal del delito de abandono del lugar del accidente, aunque no haga referencia al mismo ni en su título ni en su preámbulo. La vinculación entre ambas Leyes resulta, por tanto, plena, pues casi todo lo que modifica la más novedosa es lo reformado por la anterior, lo que explica que en este trabajo se haga constante referencia a los contenidos de ambas.

Dos son los ámbitos relacionados con la seguridad vial sobre los que las Leyes tratan: la imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotor -que será tratado en los apartados 2 y 3-, y el mencionado delito de abandono del lugar del accidente tras ocasionarlo, introducido por la Ley de 2019 en el art. 382 bis CP -que se analizará en el apartado 4-.

Por lo que se refiere al primero de estos ámbitos, la reforma de 2019 afectó al contenido de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes cometidos a partir de la utilización de un vehículo a motor. Se incorporaron aclaraciones e interpretaciones en ambos delitos en las categorías de imprudencia *grave* y *menos grave* en dicho ámbito vial, fijando en la Ley Penal determinados supuestos en los que la imprudencia, sea de una u otra clase, merece reproche penal.

Con respecto a la imprudencia *grave*, se indicó que “*se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el art. 379 determinará la producción del hecho*” (arts. 142.1 y 152.1 CP). Esas circunstancias son la conducción a velocidad superior en 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente y la efectuada bajo la influencia de las drogas o las bebidas alcohólicas –en todo caso, 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-. Estos términos siguen vigentes y no han sido tocados por la Ley de 2022.

Por lo que respecta a la imprudencia *menos grave*, la Ley de 2019 estableció también para ambos delitos de homicidio y lesiones imprudentes la interpretación auténtica con la que “*se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada como 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 el Tribunal*” (arts. 142.2 y 152.2 CP). Esta interpretación, que buscaba dotar al sistema penal de una mayor seguridad jurídica objetivando como imprudencia *menos grave* conductas que constituyen acciones peligrosas generadoras de riesgo, sigue vigente en la actualidad, pero ha sido objeto de modificación por la Ley de 2022, que estima que la redacción de 2019 dejaba resquicios que posibilitaban el archivo de imprudencias *menos graves* que merecían el reproche penal¹.

¹ Vid., sobre el contenido de la reforma de 2019 en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor, CASTRO MORENO, A., “Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, en *La Ley Penal*, nº138, 2019, pp. 5-20. Cabe hacer mención también a otra modificación en estos delitos de homicidio

Esta es una de las reformas nucleares de la nueva Ley, aunque no la única. En los citados delitos de imprudencia *menos grave* también se modifican algunos contenidos de considerable importancia que estaban vigentes desde 2015 -con la reforma del Código por la LO 1/2015 de 30 de marzo-, por tanto, antes de la Ley de 2019. Así ocurre en materia de penas en los dos delitos y en cuestiones de procedibilidad en el delito de homicidio imprudente. A todas estas reformas se hará referencia en el trabajo en los apartados correspondientes.

El segundo de los ámbitos sobre la seguridad vial al que atiende la Ley de 2022 es el relativo al delito de abandono del lugar del accidente tras causarlo (art. 382 bis CP), el cual se mantiene prácticamente en sus términos originales, aunque la nueva Ley efectúa una modificación en uno de sus elementos típicos mejorando su redacción y, además, despejando dudas sobre la clase de imprudencia que se exige en el tipo.

2. REFORMA DEL DELITO DE HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA MENOS GRAVE

Cuatro son las modificaciones efectuadas en la regulación del delito de homicidio cometido por imprudencia *menos grave* del art. 142.2 CP.

La primera de ellas tiene que ver con la pena de privación del permiso de conducir vehículos a motor y ciclomotores. En sentido general, el delito prevé en su párrafo 1 la aplicación única de la pena de multa de 3 a 18 meses, la cual no ha variado. Sin embargo, en su párrafo 2, preveía la aplicación “potestativa” de la referida pena de privación del permiso de conducir, pero solo para cuando el homicidio fuese cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, y la recogía con una duración de 3 a 18 meses. Con la reforma de 2022, la duración de esta pena no ha cambiado, y tampoco el hecho de que se sigue manteniendo exclusivamente para esos supuestos en los que se hubiese causado la muerte conduciendo alguno de esos vehículos. Lo que sí varía es que la pena se recoge ahora como pena “preceptiva”, es decir, ha de ser aplicada siempre por los/as jueces/as junto con la multa. De este modo, en cuanto al carácter obligatorio de la pena, el homicidio por imprudencia *menos grave* se equipara al cometido por imprudencia *grave*, que ya recogía la obligatoriedad de la pena incluso antes de 2019, es decir, con la regulación que se dio a este delito con la LO 1/2015, de 30 de marzo, tras la eliminación de las faltas del Código Penal.

Al margen de su previsión como preceptiva o potestativa, la aplicación de esta pena para este delito es acertada. Principalmente, porque castiga con la privación del ejercicio de un derecho que ha sido desarrollado en el delito de un modo considerablemente incorrecto, por

y lesiones imprudentes efectuada por la Ley de 2019 que no ha sido objeto de modificación en la de 2022. Se estableció un aumento de las penas en este tipo de conductas, al incorporar un tipo agravado de aplicación potestativa en ambas tipologías de resultado (pena superior en 1 o 2 grados) si el hecho revistiese notoria gravedad y si se hubiese provocado la muerte o lesión de varias personas o lesiones muy graves (vid. arts. 142 bis y 152 bis CP). Como indica [RODRÍGUEZ MORO, L. “La última figura delictiva en materia de seguridad vial incorporada en el Código Penal por la LO 2\(2019, de 1 de marzo: aplicabilidad y valoración crítica del delito de abandono del lugar del accidente tras causarlo del art. 382 bis CP”, en Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad, nº7, 2020, p. 6](#), esta disposición potestativa le otorga al juez un marco de penalidad amplísimo. Fíjese, por ejemplo, que en el delito de homicidio por imprudencia *grave* sería de 1 a 9 años de prisión. Resulta criticable ya que, al ser potestativa, pone en riesgo los principios de seguridad jurídica e igualdad, ya que no será extraño que se emitan pronunciamientos dispares sobre casos iguales o muy similares. En idéntico sentido, [CARBONELL MATEU, J.C., “Homicidio y sus formas I. Homicidio”, en GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. \(Coord.\), Derecho Penal. Parte Especial \(6ª edición\). Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, p. 57](#), para quien esta enorme agravación resulta incompatible con la apreciación de un concurso real en el caso de que se produzcan varios fallecidos.

lo que existe una vinculación plena entre el contenido aflictivo de la pena, el contenido del injusto del delito y la culpabilidad del delincuente que justifica su previsión². Además, siendo una pena que no es grave, al cumplirse en libertad, y que no estigmatiza. Por otro lado, desde una perspectiva preventivo-especial la pena supone sacar de la circulación vial a quién se ha comportado de forma imprudente en su desarrollo, lo que consigue evitar que este cometa nuevos delitos viales a partir de la conducción de vehículos a motor (de conducirlos en el período de privación del derecho, se produciría un delito de quebrantamiento de condena). Cabe indicar que, aunque no sea especialmente grave, se trata de una pena que incomoda e inoportuna enormemente a la mayor parte de la ciudadanía, al no poder ejercer el tan común, y en muchos casos necesario para desarrollar obligaciones laborales, personales y sociales, derecho a conducir. Puede suponer una modificación importante de su *modus vivendi*³. Y es aún más incómoda cuando dicho espacio temporal no es corto (por tanto, incomodará más cuando en este delito se aplique con una duración entre 12 a 18 meses). En esta línea, hay algunos estudios criminológicos que constatan lo temida que resulta para no pocos condenados, que prefieren la aplicación de la pena de multa o incluso la de prisión –que en ocasiones será suspendida-, y que suelen centrar sus recursos de apelación a sentencias en lo que a la aplicación de la pena de privación del derecho de conducir se refiere⁴. Por ello, considero que una vez cumplida, y sufridas estas importantes y cotidianas privaciones y malestares, la pena tiene la potencialidad de reducir las posibilidades de que el delincuente vuelva a delinquir, precisamente para no volver a sufrir dichas privaciones, aunque esta estimación sea difícil de contrastar. Pero, además, cabe recordar que la pena lleva aparejada una consecuencia administrativa añadida que es la de que, una vez cumplida aquella, para poder volver a conducir, se tendrá que superar con aprovechamiento un curso de reeducación y sensibilización vial, tal y como requiere el art. 73.2 del Real Decreto 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 (en adelante Ley de Tráfico o LT). Se trata de una consecuencia de exclusivo valor reeducador y resocializador, con la que se le permite al infractor conocer de nuevo el contenido de la norma infringida y las consecuencias negativas que las infracciones viales tienen para la ciudadanía, con el objeto de que sean asumidas. De este modo, y a través de una serie de vivencias y experiencias teórico-personales, se trata de prevenir la comisión de futuros delitos, lo que se enmarca, también, en los positivos efectos preventivo-especiales que es capaz de desplegar la pena⁵.

² Así, también, LANASPA MAINZ, D., *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en el sistema penal español. Aplicación práctica y análisis jurisprudencial*. JM Bosch Editor, Barcelona, 2021, pp. 95-96; y ROIG TORRES, M., *Los delitos de homicidio y lesiones causados por imprudencia con vehículo a motor o ciclomotor: La reforma de la LO 11/2022, de 13 de septiembre*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, p. 188.

³ Cfr. LANASPA MAINZ, D., *La pena*, cit., pp. 88 y 92-93.

⁴ Vid. MIDDENDORF, W., “Problemas generales de la seguridad del tráfico. Constataciones de orden criminológico”, en *Anuario de Derecho Penal*, mayo-agosto. Tomo II. 1978, pp. 293-295; y DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial. Delitos imprudentes y fuga*. Ed. Reus, Barcelona, 2019, p. 91.

⁵ Vid. LANASPA MAINZ, D., *La pena*, cit., pp. 76 y 93-94. Sin embargo, los efectos de prevención general de la pena en este delito son mucho más reducidos, sino nulos, toda vez que se trata de una conducta que se comete por imprudencia y, por tanto, la norma penal no puede desplegar un relevante efecto contramotivador. Vid., por todos, sobre los buenos efectos preventivos de esta pena, LANASPA MAINZ, D., *La pena*, cit., pp.77-104; MIDDENDORF, W., “Problemas”, cit., pp. 293-295; y RODRÍGUEZ MORO, L., *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 105-124.

Se puede afirmar que su previsión actual como pena “preceptiva” parte de la vinculación que la LO 2/2019 ya estableció entre la conceptualización de la imprudencia *menos grave* en el ámbito vial y la realización de una infracción considerada “grave” en la Ley de Tráfico. Pero su previsión con tal carácter obligatorio no se establece hasta esta reforma de 2022 y ello se puede explicar en que aquella vinculación se estreche aún más en esta Ley -tal y como se mostrará más adelante-, hasta el punto de que se establece “*en todo caso*” si se dan algunos requisitos, tratando de asegurar así que no se archiven imprudencias *menos graves* cuando se produzca la muerte (o lesiones) de alguien a causa de la comisión de una infracción catalogada como “grave” en la referida Ley de Tráfico⁶. Nótese que, en estos supuestos, nos encontramos ante la comisión de una infracción vial que se considera “grave”, para la que, cierto es, la norma administrativa no prevé la retirada del permiso, pero que su realización, además, es la que “de un modo determinante” provoca un resultado de muerte, que es lo que le otorga la relevancia penal y justifica la aplicación de la pena de retirada de aquél. No solo por la relativa gravedad asociada al comportamiento sancionado, sino también por la vinculación entre el contenido aflictivo de la pena y la culpabilidad del delincuente, y por las tan efectivas razones de prevención especial apuntadas *supra*. Y así debe ser, aunque no se trate de comportamientos tan graves como los sancionados en el homicidio por imprudencia *grave*, que ya la recogía con tal carácter. La diferencia de gravedad justifica una diferencia entre ambos delitos, sí, y ésta ya se establece en la duración de la pena (de 3 a 18 meses, cuando es imprudencia *menos grave*, y de 1 a 6 años cuando es *grave*). Pero no considero que deba justificar una diferencia en cuanto a su obligatoriedad, pues en ambos constituye, por las razones expuestas, una herramienta preventiva y correctora susceptible de evitar la comisión de nuevos delitos. De hecho, por estas mismas razones, incluso estimo que ya debía tener este carácter antes de 2019, es decir, antes de la referida vinculación entre la imprudencia *menos grave* con la comisión de infracciones viales “graves”, aunque ahora quizá se pueda justificar con más contundencia. Es cierto que los efectos de prevención especial se alcanzan mejor cuando la pena tiene más duración. Especialmente cuando supera los 2 años e implica la pérdida del permiso y tener que obtener uno nuevo (art. 47 CP), con el reestudio de los contenidos de seguridad vial que se requieren para ello, pero no hay que desdeñar la potencialidad de la pena en estos otros casos en los que se aplique por menos tiempo⁷.

En cuanto a la segunda modificación efectuada en este delito, resulta necesario mostrar la evolución que su regulación ha sufrido en los últimos años. Como ya se ha indicado, la LO 1/2015, de 30 de marzo, fue la que, entre otras modificaciones de relevancia, eliminó las faltas del Código Penal. Entre estas faltas estaba la del homicidio cometido por imprudencia *leve* (así como la de lesiones cometidas con idéntica imprudencia), pero esta imprudencia quedó derogada y reconducida al ámbito administrativo⁸. La LO 1/2015 mantenía el homicidio por imprudencia *grave* como delictivo, pero creaba una nueva categoría de imprudencia, la *menos grave*, y, por tanto, el delito de homicidio por imprudencia *menos grave* del actual art. 142.2

⁶ Preámbulo LO 11/2022.

⁷ El preámbulo de la LO 11/2022 justifica esta modificación señalando lo siguiente: “en delitos de imprudencia *menos grave*, se elimina que sea facultativa la sanción de pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y se dispone que sea preceptiva, *como en todos los delitos contra la seguridad vial*”. La afirmación es correcta, pero sería plenamente inequívoca si a tales palabras se añadiera: “*en los que se prevé la pena*”, pues no es cierto -y lo pudiera parecer- que todos los delitos viales recojan esta pena -el de conducción sin permiso por haber sido privado de él o por no haberlo tenido nunca del art. 384 CP y el de generación de un riesgo grave para la circulación del art. 385 CP, no la recogen-, aunque sí es cierto que todos los que sí la recogen le atribuyen ese carácter preceptivo.

CP (así como el de lesiones por imprudencia *menos grave* del art. 152.2 CP –siendo estos los dos únicos delitos castigados con esta nueva categoría-). Se trataba de una imprudencia que había que llenar de contenido: más grave que la despenalizada *leve*, en el sentido de que abarcare los casos más graves de esta última, pero sin llegar a la gravedad de la *grave*, ya que no había sido objeto de modificación alguna⁹. También fue necesario establecer criterios con los que graduar la imprudencia en el caso concreto. En el ámbito vial destacaron, a este respecto, la labor del Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, así como los criterios empleados por la Jurisprudencia posterior a 2015¹⁰. Sin embargo, en este ámbito vial, que es en el que más se produce este delito, y por diferentes motivos, quizá más por la inercia de seguir interpretando la imprudencia *leve* como antes de la reforma, esta modificación de 2015 derivó en un incremento del dictado de autos de archivo de causas tras la reforma, al seguir siendo estimadas como imprudencia *leve* (atípicas) y no como *menos grave* (delictivas), lo que se tradujo en una reducción de la respuesta penal ante los siniestros viales¹¹.

En respuesta a esta situación, la LO 2/2019, de 1 de marzo, trató de fijar por Ley determinados supuestos objetivados en los que la imprudencia merecía un reproche penal, o como *grave* o como *menos grave*. Con respecto al homicidio por imprudencia *menos grave*, que simplemente sancionaba eso, es decir, causar la muerte de otro por imprudencia *menos grave*, la Ley de 2019 añadió la siguiente aclaración en el párrafo segundo del art. 142.2 para cuando se produce en el ámbito vial:

“Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal”

Con carácter previo, estimo necesario recordar muy brevemente que el comportamiento imprudente es aquel con el que no se quiere realizar el resultado típico, pero que finalmente

⁸ Vid, sobre la crítica a la despenalización de la imprudencia *leve*, cuando el resultado lesivo es el de muerte o lesiones, DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad*, cit., p. 62; y TRAPERO BARREALES, A., “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, en *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, nº21, 2019, pp. 5-7.

⁹ Vid., sobre la configuración de esta nueva imprudencia *menos grave*, DAUNIS RODRÍGUEZ, A., “La imprudencia menos grave”, en *InDret*, Barcelona, 2018, pp. 1-49; RODRÍGUEZ MORO, L., “La configuración de la imprudencia como “grave” y “menos grave” en los delitos de homicidio y lesiones de los arts. 142 y 152 CP tras la reforma del Código Penal por la LO 1/2015: especial referencia a su conceptualización en el ámbito vial”, en *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.ª Época, n.º 20 (julio de 2018), pp. 131-179; ROIG TORRES, M., *Los delitos*, cit., pp. 51-57; y TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., pp. 8 y ss. y 20-21.

¹⁰ Vid. el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que no solo efectuó un análisis sobre la delimitación de la imprudencia *menos grave* con respecto a la *grave* y *leve*, con especial referencia al ámbito vial, sino que también, y de un modo exhaustivo, estableció estos criterios concretos con los que definir el contenido de cada categoría de imprudencia según las circunstancias acontecidas y el deber desatendido. Vid., también, el amplio análisis de ROIG TORRES, M., *Los delitos*, cit., pp. 89-108, en donde ofrece, también, criterios concretos con los que graduar la imprudencia, y pp. 111-164, en donde muestra los criterios de diferenciación entre la imprudencia *grave* y *menos grave* tenidos en cuenta por la Jurisprudencia.

¹¹ Vid., sobre la evolución de esta regulación, MUÑOZ TABERNERO, O.A., “Delitos de homicidio y lesiones por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial. Evolución y práctica de la modificación introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación del Código Penal (ámbito de la Comunidad Foral de Navarra)”, en *Cuadernos del Marqués de San Adrián: Revista de humanidades*, nº13, 2021, pp. 68 y 69 y 76; y PANTALÉON DÍAZ, M., “Treinta años de reformas del homicidio y las lesiones imprudentes den el Derecho penal español (1989-2019). Historia de un despropósito”, en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, nº55, 2019, pp. 145-199.

se produce por -y es objetivamente imputable a- la creación de un riesgo que supone la infracción de un deber de cuidado, esto es, por la inobservancia de un cuidado objetivamente debido para el desarrollo de una actividad social determinada. Dicha inobservancia puede ser fruto de una impericia, un descuido o un obrar arriesgado, pero que evidencian que el resultado de aquel hecho típico fuera, o al menos debiera ser, previsible *ex ante*, y que se hubiera podido evitar actuando conforme a la norma de cuidado¹². Como puede apreciarse, el tipo del art. 142.2 CP en su versión de 2019 efectuaba una vinculación entre la imprudencia *menos grave* y la realización de alguna de estas infracciones graves de la Ley de Tráfico, esto es, objetivaba el elemento de la “infracción del deber de cuidado” en este delito de imprudencia *menos grave*. No obstante, a mi juicio no existía una equivalencia entre ambos elementos que derivase en una presunción *iuris et de iure* de culpabilidad, pues su sola presencia no implicaba la realización del tipo. Como en todo tipo imprudente había que probar que el resultado de muerte fuese “consecuencia” de aquellas infracciones –es decir, había que probar la imputación objetivo entre acción y resultado- y solo en ese caso se consideraba cometido un delito de homicidio por imprudencia *menos grave*. Sin embargo, la última referencia del precepto, que indicaba “apreciada la entidad de ésta (se entiende, la entidad de la infracción grave) por el Juez o el Tribunal”, reducía la vinculación entre los elementos, pues otorgaba una aún mayor facultad discrecional a estos que les permitía no aplicar el delito cuando se estimase que la infracción que trae como consecuencia la muerte, aun a pesar de ser “grave” para la Ley de Tráfico, no era de “entidad” suficiente como para tener respuesta penal¹³. Ello derivó en que, probablemente por la misma rutina o inercia del pasado, se siguieran considerando *leves* muchas imprudencias constitutivas de infracción grave de tráfico que, tras la incorporación de la nueva categoría de imprudencia en 2015, deberían ser *menos graves*¹⁴, y esto es lo que se pretende corregir con la reforma de 2022 que reconstruye la aclaración del párrafo segundo del art. 142.2 con los siguientes términos:

¹² Vid., sobre el contenido y elementos del delito imprudente, CORCOY BIDASOLO, M., *El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado*. PPU. Barcelona, 1989, pp. 41 y ss.; ESTEBAN, R., “El delito imprudente”, en AA.VV. *La imprudencia*. Cuadernos de Derecho judicial. CGPJ, Madrid, 2006, pp. 54-55; GIL GIL, A., *El delito imprudente. Fundamentos para la determinación de lo injusto imprudente en los delitos activos de resultado*. Atelier, Barcelona, 2007, pp. 123 y ss.; HAVA GARCÍA, E., *La imprudencia inconsciente*. Comares, Granada, 2002, pp. 107 y ss.; HIRSH, H.J., “Sobre lo injusto del delito imprudente”, en *Revista de Derecho penal y criminología*, nº16, 2005, pp. 210-217; y QUINTERO OLIVARES, G., *Parte General del Derecho Penal. Adaptada al programa de ingreso en las carreras judicial y fiscal*. Aranzadi, Navarra, 2015, pp. 433-440.

¹³ Vid. BARJA DE QUIROGA LÓPEZ, J. / ENCINAR DEL POZO, M.A. / VILLEGAS GARCÍA, M^a.A., *Código Penal. Comentado, con jurisprudencia sistematizada y concordancias* (8ª edición). Lefebvre, Madrid, 2021, pp. 521 y 522, quienes estiman que dicha facultad otorgada al Juez era positiva, pues así se evitaba que la calificación penal de la imprudencia coincidiese con la administrativa, pues esa “entidad” añadía algo más: además de ser una infracción grave ha de tener una entidad, es decir, un plus valorativo que le haga merecer la respuesta penal. A mi modo de ver esa coincidencia entre calificación penal y administrativa no existía aun no habiendo la referencia final relativa a la “entidad” de la infracción, pues no bastaba con que hubiera la infracción grave y el resultado delictivo, había que probar que lo segundo era consecuencia (relación de causalidad) de lo primero, sin que nada hubiera mediatizado dicha conexión. Para los citados autores, la antigua redacción recoge una presunción o criterio valorativo con la que se estableció que lo ordinario fuese que las infracciones graves de tráfico constituyesen una imprudencia *menos grave*, pero no impedía que pudiesen constituir una imprudencia *grave*, si el Juez lo estima a la vista de las circunstancias, o una *leve* si no se aprecia esa entidad. Por tanto, la presunción podría desvirtuarse con la falta de entidad o con la suma de ella. En esta misma línea, “Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo 421/2020, de 22 de julio. A propósito de la definición de imprudencia menos grave”, en *Diario La Ley*, nº.9719, 2020, fecha de consulta: 01/02/2023.

¹⁴ Así, MUÑOZ TABERNERO, O.A., “Delitos”, cit., pp. 76 y 77, cuando señala que esa discrecionalidad judicial explicó que se hubiesen dado sobreesimientos y archivos de denuncias que el Juez de Instrucción no consideraba de *entidad*

“Se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada”.

En primer lugar, cabe indicar que esta nueva regulación tampoco supone que la existencia de una infracción grave de tráfico implique siempre la apreciación de un delito por imprudencia *menos grave*. No hay equivalencia entre estos elementos, pero su vinculación sí se estrecha. Veamos: el precepto sigue obligando, para apreciar esta clase de imprudencia, a probar que la comisión de la infracción grave de tráfico haya sido *determinante* para la producción del hecho (el homicidio). Es cierto que se expresa con términos distintos a los de la regulación anterior. Quizá, terminológicamente más claros o contundentes: antes se decía que la muerte fuese *consecuencia* de la infracción grave; ahora que para la producción de la muerte haya sido *determinante* la comisión de la infracción grave. Pero la clave sigue estando en probar que lo uno fue causa trascendente (imputación objetiva) para que se produjera lo otro y, en caso contrario, no debería haber imprudencia *menos grave* ni delito. El/la Juez/a sigue teniendo la facultad de apreciar si se cometió la infracción grave de tráfico o no y, en caso de que haya sido así, tiene además la facultad de comprobar si fue determinante para el resultado de muerte. No obstante, en el caso de que así lo considere -y esta es la principal novedad- la redacción actual ahora le obliga *“en todo caso”* a apreciar el delito por imprudencia *menos grave*. Antes, aun apreciándose la infracción vial grave, y que ésta hubiese sido determinante, el/la Juez/a podía no considerar la conducta delictiva por imprudencia *menos grave* si estimaba que esa infracción no tenía *“entidad”* para tener relevancia penal. Por tanto, con la nueva regulación, en palabras de la propia Ley 11/2022, se trata de reforzar el espíritu que animó la reforma de 2019 al establecer *ope legis* que, en todo caso, si el/la Juez/a o Tribunal determinan que hubo una imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, como consecuencia derivada de esta infracción, se produjo la muerte (o lesiones relevantes), la imprudencia ha de ser calificada, como mínimo, como imprudencia *menos grave*, pero nunca como *leve*¹⁵. Así, la conducta será siempre delictiva. Pero podría considerarse también, como máximo, como imprudencia *grave*, en el caso de que se den circunstancias de gravedad especiales que así lo aconsejen, algo que está permitido por la referencia de la nueva regulación de: *“aquella no calificada como grave”*¹⁶. Por otro lado, el precepto concluye con un añadido que indica que *“la valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada”*, referencia que viene a recalcar o clarificar el carácter nuclear de esa *“determinación”*, es decir, que no se pase por alto, y con la que quizá busque evitar esas rutinas del pasado de derivación injusta de algunas imprudencias al ámbito civil, que ya se querían evitar con la regulación de 2019.

suficiente, que directamente se archivaban, en ocasiones sin unir el informe técnico, remitiéndose a la imprudencia *leve*.

¹⁵ Preámbulo LO 11/2022.

¹⁶ Ya que, al igual que [BARJA DE QUIROGA LÓPEZ, J. / ENCINAR DEL POZO, M.A. / VILLEGAS GARCÍA, M^a.A., Código, cit., p. 521](#), estimo que la imprudencia *grave* puede ser cubierta por distintos supuestos, si determinan la realización del hecho, como, por ejemplo, la presencia de una infracción de tráfico muy grave o la presencia de una grave si el Juez aprecia esas circunstancias en el caso concreto que la hagan merecedora de ser catalogada como imprudencia *grave*.

Fíjese, además, que esta nueva regulación usa la misma terminología que la empleada en el apartado anterior, en el delito de homicidio por imprudencia *grave* (art. 142.1 CP). En él se dice 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 *determinara la producción del hecho*”. Aquí hay que probar la conducción a velocidad excesiva o influenciada por el consumo de alcohol o drogas, de las características a las que se refiere el art. 379 CP, pero también que la concurrencia de esas conducciones “*determinó*” el resultado de muerte. Tampoco se recoge una presunción *iure et de iure*, ya que si no se prueba este carácter determinante no se debería aplicar el tipo de imprudencia *grave*¹⁷, y ello sin perjuicio de que esta imprudencia *grave* pueda ser generada, como dijimos, por otro tipo de conductas distintas a las del art. 379 CP si el/la Juez/a aprecia que son de especial gravedad¹⁸.

Tal y como se ha indicado, la modificación sirve para objetivar la infracción del deber de cuidado, estableciendo una equivalencia entre la comisión de la infracción vial “grave” y el concepto de imprudencia *menos grave*, pero esto solo constata uno de los elementos del tipo imprudente. Para que haya delito tienen que darse el resto de sus elementos, como el de que la producción del resultado sea objetivamente imputable a la conducta imprudente realizada, lo que ha de probarse en el caso¹⁹, tal y como lo recuerda la referencia: “*haya sido determinante*”. Por tanto, la comisión de una infracción vial “grave” no implica plena y automáticamente la apreciación del delito imprudente²⁰. De ser así, se incorporaría una presunción *iure et de iure* de culpabilidad con la que la gravedad de la imprudencia solo se establecería a partir de una valoración de la conducta objetiva realizada, que es negligente y de inequívoca consideración como grave, pero al aplicarse automáticamente no se pueden tener en consideración otros factores que pueden intermediar o mediatizar en la determinación del hecho. Y se me ocurren no pocos factores importantes, tales como la probabilidad de lesión en función de la densidad del tráfico, las condiciones climatológicas o ambientales adversas que puedan condicionar la conducción, si la situación de riesgo es captada por el conductor o no o si la víctima intermedia de algún modo, con un actuar arriesgado, en la imputación objetiva del resultado a la acción de la conducción. La regulación actual -y la anterior- no establece este tipo de presunción, pero sí una interpretación auténtica (o presunción simple), de que la comisión de la infracción vial grave, cuando hay resultado de muerte, quizá suponga la comisión de un delito de imprudencia *menos grave*, pero habrá que comprobar que la comisión de esta infracción fue *determinante* para dicho resultado de muerte, esto es, que de ningún modo ha acontecido ninguno de estos u otros factores que rompan esta imputación objetiva y, en función de dicha valoración, optar por el delito o no. O por el delito de imprudencia *grave* si se han dado circunstancias (como, por ejemplo, una elevada probabilidad objetiva del resultado

¹⁷ Cfr. ROIG TORRES, M., *Los delitos*, cit., p. 76; y TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., pp. 15-16.

¹⁸ Así, BARJA DE QUIROGA LÓPEZ, J. / ENCINAR DEL POZO, M.A. / VILLEGAS GARCÍA, M^a.A., *Código*, cit., p. 521; RODRÍGUEZ LAINZ, J.L., “Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales”, en *Diario La Ley*, nº.9392, 2019, fecha de consulta: 01/02/2023; y TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., p. 17. MUÑOZ TABERNERO, O.A., “Delitos”, cit., p. 76, señala que existe una tendencia de los Tribunales a considerar como imprudencia *menos grave*, en los delitos de homicidio o lesiones por imprudencia, toda aquella en que no concurre ni la ingesta de alcohol/drogas ni exceso de velocidad a que se refiere el art. 379 CP, tendencia que se debería de evitar.

¹⁹ También, TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., pp. 21-23.

²⁰ Cfr. BARJA DE QUIROGA LÓPEZ, J. / ENCINAR DEL POZO, M.A. / VILLEGAS GARCÍA, M^a.A., *Código*, cit., p. 522, quien indica que de este modo se haría depender la calificación penal de la imprudencia de la calificación administrativa.

o una elevada previsibilidad individual de dicho resultado²¹) con las que se considere que la infracción del deber de cuidado ha sido objetivamente mayor; pues la diferencia entre una y otra clase de imprudencia está en la gravedad objetiva del comportamiento infractor del deber de cuidado, es decir, en el desvalor de acción de la conducta²² .

Finalmente, cabría estimar si esta gran novedad de la reforma, que radica en aplicar obligatoriamente un delito por imprudencia, al menos, *menos grave*, si se aprecia que la infracción grave de tráfico fue determinante para la producción del resultado lesivo, es acertada o no. Aquí pugnan el interés de otorgar una mayor discrecionalidad a los/as jueces/as para adaptarse a las circunstancias del caso con el de reducir dicha discrecionalidad para evitar la derivación al ámbito administrativo de imprudencias que deben entrar en la categoría de imprudencia *menos grave*. Si vamos a la Ley de Tráfico, las infracciones graves están recogidas en el art. 76, mientras que las muy graves están en el art. 77 y las leves en el art. 75. Si para la apreciación de la imprudencia *menos grave* han de darse infracciones graves de la Ley de Tráfico que sean “determinantes”, por arriba, la comisión de infracciones muy graves de la Ley de Tráfico que sean “determinantes” podrán suponer la apreciación de un delito por imprudencia *grave*, del apartado 1, del art. 142, sin perjuicio de que puedan implicar un delito por imprudencia *menos grave* si así lo estima el/la Juez/a. En cuanto a las infracciones viales graves del art. 76 LT, se puede apreciar que hay hasta 31 entre las letras a y z3. Con respecto a la mayor parte de ellas, sobre todo las que se refieren al modo en el que se desarrolla la conducción, será más fácil apreciar si son determinantes o no para la generación de la muerte. Así, por poner algunos ejemplos, las infracciones de no respetar los límites de velocidad (letra a), adelantar o cambiar de sentido vulnerando las normas (c), estacionar en curvas o cambios de rasante (d), circular sin alumbrado (e), o con auriculares con música (f) o usando teléfonos móviles (g), no respetar las señales de los semáforos (k), no respetar las órdenes de los agentes (j) o de *stop* o ceda el paso (l), no respetar la distancia de seguridad con el vehículo precedente (ñ) o conducir por autopistas con vehículos prohibidos (x). A mi juicio, son imprudencias importantes que, de probarse su carácter inequívocamente determinante para la generación del resultado, sin mediación o participación de ningún otro factor condicionante, merecen ser estimados, como mínimo, como imprudencia *menos grave* ²³ . Será más complicado apreciar esta “determinación” en infracciones como conducir un vehículo sin autorización válida (ll), sin haber pasado la ITV (o) o con el permiso de conducción suspendido (s). Y más difícil aun cuando, por ejemplo, la

²¹ A estos dos criterios se refiere HAVA GARCÍA, E., *La imprudencia*, cit., pp. 187-189, como los esenciales para efectuar la graduación de la gravedad de la imprudencia.

²² Por todos, en cuanto a este como criterio delimitador de las clases de imprudencia, CORCOY BIDASOLO, M., *El delito*, pp. 367-368; HAVA GARCÍA, E., *La imprudencia*, cit., pp. 179-181; y ROMEO CASABONA, C.M., “La peligrosidad y el peligro en la estructura del tipo del delito imprudente”, en DIEZ RIPOLLÉZ, J.L. / ROMEO CASABONA, C.M. / GRACIA MARTÍN, L. / HIGUERA GUIMERÁ, J.F. (Eds.), *La ciencia del Derecho penal ante el nuevo siglo. Libro Homenaje al Profesor Doctor Don José Cerezo Mir*. Tecnos, Madrid, 202, p. 945. Por otro lado, cabe indicar que la reforma de 2022 podría haber incluido en el delito de homicidio por imprudencia *grave* del art. 142.1 CP la última mención que incorpora en el art. 142.2 CP de que “la valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada”, pues la determinación ha de probarse en ambos delitos. Quizá no lo haya hecho porque que no se pruebe esa determinación, en relación con el art. 142.2 CP, implicará la atipicidad de la conducta, de ahí la exigencia de más garantías. Pero que la determinación no se pruebe con respecto al artículo 142.1 CP implicará que la conducta seguirá siendo delictiva, aunque como imprudencia *menos grave* y no como *grave*. No obstante, por seguridad jurídica, la mención debería ser de aplicación para ambos delitos.

²³ Por el contrario, ROIG TORRES, M., *Los delitos*, cit., p. 87, contraria a esta presunción de imprudencia, considera que la valoración de la negligencia debería establecerse en función de las circunstancias particulares.

infracción consista en incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación (p). Y si no se aprecia, lo que será lo habitual, pues implicará acertadamente que nunca serán delictivas²⁴, sin perjuicio de lo contrario, esto es, de que si en el caso se puede apreciar el referido carácter determinante se pueda aplicar el delito (imagínese que la causa de la muerte es un fallo en el coche que se hubiera evitado en la ITV que no se pasó y que se debería de haber pasado). Confieso que no suelo ser partidario de esta clase de objetivaciones, pero tal y como está recogido el tipo, creo que existen garantías para evitar que se penalicen casos que no merezcan respuesta penal, y es por ello por lo que me inclino por el acierto de la reforma. No olvidemos que la seguridad vial es un ámbito en el que las imprudencias son extremadamente difíciles de valorar ante la gran variedad y tipología de comportamientos que se realizan (adelantamientos, caso omiso de señalización de stop, ceda al paso o semáforos, conducciones marcha atrás, preferencias de paso, alumbrado, distracciones, fatigas, etc...). Si atendemos, por ejemplo, a los criterios concretos de graduación de la imprudencia (de sus tres clases) ofrecidos por el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, se puede apreciar que no son definitivos, sino al contrario, susceptibles de variados juicios interpretativos. Por poner un par ejemplos, en caso de adelantamientos, señala que su realización de un modo prohibido es indiciariamente constitutivo de imprudencia *grave*, salvo que atendiendo a las circunstancias concretas no se haya producido invasión del sentido contrario o cuando haya “espacio suficiente” entre el vehículo adelantado y los que le preceden, lo que “puede” derivar en una imprudencia *menos grave*. En caso de comportamientos ante señales de *stop* y semáforos en rojo, al ser normas objetivas, que tienen que ver con lugares que de por sí son peligrosos, será difícil -pero no descartable- apreciar la imprudencia *leve*. Se considerará la imprudencia *grave* cuando la contravención de estas normas se produzca a gran velocidad, sin detenerse o sin adoptar ninguna medida de precaución; y *menos grave* cuando no se vaya a gran velocidad, haya detención aunque “tardía por error de cálculo” o cuando no hay detención ante un semáforo que se ve en ámbar pero que se rebasa ya en fase roja²⁵. Fíjese que ante un mismo comportamiento se puede optar por las tres clases de imprudencia, en función de distintas apreciaciones. Es por ello por lo que, al existir una normativa vial que ya considera la infracción del deber de cuidado como “grave”, porque dicha infracción ha de ser acreditada y porque como en todo tipo imprudente hay que probar el resto de sus elementos típicos, especialmente el de que esa infracción vial grave fue determinante (imputación objetiva) para la producción del resultado lesivo, sin mediación de ningún otro factor, considero que la previsión legal vigente resulta menos discrecional y, por ello, más adecuada. De hecho, la verificación de la imputación objetiva es la que ha de servir de criterio corrector para el caso de que los resultados lesivos se produzcan tras la comisión de infracciones viales graves más interpretables o dudosas en cuanto a su gravedad como, por ejemplo, la “conducción negligente”, de la letra m) del art. 76 LT. Pero el acierto de la regulación dependerá, claro está, de que esta previsión del art. 142.2 CP se aplique correctamente, a partir de una interpretación acertada de sus términos. Lo que se quiere evitar es una inercia que hacía que las víctimas se viesen desprovistas de la adecuada tutela penal que merecen²⁶, pero no se puede caer -y esto es igual de importante-, en la inercia

²⁴ En sentido parecido, con respecto a estas y a algunas otras infracciones graves de la Ley de Tráfico, RODRÍGUEZ LAINZ, J.L., “Los nuevos”, cit., fecha de consulta: 01/02/2023; y TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., p. 23.

²⁵ Vid. Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Vid., también, RODRÍGUEZ MORO, L., “La configuración”, cit., pp. 159-167.

contraria, esto es, que en virtud de los nuevos términos de la reforma se estime por error que hay que aplicar el delito de homicidio por imprudencia *menos grave* de forma automática, por el mero hecho de haberse cometido una infracción grave de tráfico. Y lo cierto es que una lectura o interpretación no precisa o atenta de los términos empleados por el tipo penal puede llevar a ella²⁷.

La tercera modificación, de naturaleza procesal, se efectúa en el último párrafo del art. 142.2 CP. Con anterioridad a la reforma, y con carácter general, se establecía que “*el delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal*”, esto es, a instancia de parte. Estas palabras se mantienen en la regulación vigente, pero a ellas la reforma de 2022 le añade una mención previa que cambia el sentido de la previsión para los casos objeto de estudio. El último párrafo del art. 142.2 CP señala ahora que “*salvo en los casos en que se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, el delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal*”. Se le otorga, pues, al delito de homicidio por imprudencia *menos grave*, cuando se produce en el ámbito vial, el carácter de delito público, de modo que la autoridad judicial pueda comenzar a investigar los hechos directamente. Sin duda, la reforma es una muestra más del espíritu general de la Ley de intentar que las muertes ocasionadas por imprudencia *menos grave* en el dicho ámbito no queden fuera de la respuesta penal.

Por último, la cuarta modificación, relacionada con las dos anteriores, se efectúa en la Ley de Tráfico en el apartado 1 del art. 85. Éste señalaba, y aún señala, en un primer párrafo que “*cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones*”. La Ley de 2022 añade un segundo párrafo a dicho apartado que señala que “*en todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado*”. Con esta obligatoriedad se pretende que siempre que se produzca un accidente vial con muerte (o lesión) el caso sea reenviado a la autoridad judicial penal para que aprecie lo establecido en la segunda reforma de la Ley de 2022 comentada *supra*, esto es, y con la ayuda del atestado, si se ha cometido una infracción grave (o muy grave) de tráfico y si esta ha sido *determinante* para la producción del resultado de muerte (o lesión) y, en caso de que así se estime, apreciar el homicidio (o las lesiones) por imprudencia *menos grave* (o *grave*). Esta modificación viene a garantizar, por tanto, la efectividad de la otra²⁸.

²⁶ Preámbulo LO 11/2022.

²⁷ De hecho, yo mismo, en algún trabajo anterior (RODRÍGUEZ MORO, L. “La última”, *cit.*, pp. 5 y 6) por no haber efectuado una interpretación más atenta y adecuada de los términos legales, estimé que los tipos de los arts. 142.1 y 152.1 CP, de homicidio y lesiones por imprudencia *grave*, respectivamente, recogían una presunción *iure et de iure* de culpabilidad. Y ello fue porque no le di el valor adecuado a la implicación que supone el verbo “*determinara*”, estimación que contradigo en el presente trabajo, y esto es algo que le puede pasar a cualquier Juez al aplicar la Ley en el caso concreto.

²⁸ Crítica con esta modificación ROIG TORRES, M., *Los delitos*, *cit.*, pp. 188-189, quien señala que de este modo se devuelven al orden penal las imprudencias leves, al menos para ser investigadas o, dicho de otro modo, se anula la capacidad del/a juzgador/a de entender que la culpa ha sido leve y que, por ello, merece no tener consideración penal.

3. REFORMA DEL DELITO DE LESIONES POR IMPRUDENCIA *MENOS GRAVE*

De las cuatro modificaciones efectuadas por la Ley de 2022 en el delito analizado en el apartado anterior, las dos primeras y la cuarta también se efectúan con respecto al delito de lesiones por imprudencia *menos grave*, y a ellas se añade una modificación específica para este delito en materia de penas.

En cuanto a la primera de esas repetidas modificaciones, este delito del art. 152.2 CP preveía (y aún prevé), en su párrafo 1, la aplicación única de la pena de multa. Y, además, en el párrafo 2, también recogía la aplicación “potestativa” de la pena de privación del permiso de conducir, para cuando las lesiones fuesen cometidas utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor. La reforma de 2022 mantiene la pena sólo para estos supuestos, pero al igual que en el delito ya analizado se recoge ahora como pena “preceptiva” (“se impondrá”)²⁹. Estoy de acuerdo con ello. Especialmente por la clara vinculación entre su contenido aflictivo y la culpabilidad del delincuente, que justifica su previsión, pero más aún por las positivas razones de prevención especial y correctoras que genera, ya apuntadas *supra*. Y así se debe recoger con tal carácter, aunque no sea un comportamiento tan grave como el sancionado en las lesiones por imprudencia *grave*: la diferente gravedad de la imprudencia ya se aprecia en la duración de la pena (de 3 a 18 meses, cuando es *menos grave*, y de 1 a 4 años cuando es *grave*). Sin embargo, cabe indicar que la duración de la pena de privación del permiso de conducir también varía, pues antes de la reforma de 2022 era de 3 a 12 meses y ahora pasa a ser de 3 a 18 meses. Este ascenso supone igualar la duración de la pena de este delito de lesiones por imprudencia *menos grave* con la prevista para dicha pena en el delito de homicidio cometido con la misma clase de imprudencia. Al ser la misma imprudencia, el desvalor de acción es idéntico, lo que puede explicar la equiparación. De hecho, la valoración del desvalor de resultado no debe ser tan relevante para tener en cuenta en conductas imprudentes, precisamente porque ese resultado no es querido al ser fruto de una negligencia que puede llegar a producir una cosa o la otra. Pero evidentemente existe una enorme diferencia entre lo que es matar y lesionar, lo que debe ser tenido de algún modo en consideración. Pero lo cierto es que ya se tiene en cuenta. El diferente desvalor de resultado se aprecia en los marcos penales de la otra pena aplicable a estos delitos, esto es, la multa: en el homicidio por imprudencia *menos grave* el marco penal es de 3 a 18 meses y en las lesiones por imprudencia *menos grave* va de entre 1 a 12 meses, dependiendo del tipo de lesión causado. La elevación de la duración de la pena privativa del derecho de conducir parece, pues, justificada. No obstante, cabe indicar que, en los mismos delitos, pero cometidos por imprudencia *grave*, la pena de privación de derecho de conducir sí varía su extensión, aun tratándose de la misma clase de imprudencia (mismo desvalor de acción): de 1 a 6 años en el homicidio y de 1 a 4 años en las lesiones, al igual que también son más elevados los marcos penales de las penas de prisión aplicables a uno y otro delito. Por tanto, el desvalor de resultado, en estos delitos de imprudencia *grave*, se tiene en cuenta en ambas penas, y de querer seguir esta misma lógica se debería de proceder de igual modo en los delitos de imprudencia *menos grave*, lo que se conseguiría manteniendo la duración de la pena de privación del permiso de conducir en el delito de lesiones por imprudencia *menos grave* tal y como se encontraba antes de la reforma (de 3 a 12 meses).

²⁹ Del mismo modo, este delito de lesiones se equipara al cometido por imprudencia *grave* del art. 152.1 CP, que ya recogía la aplicación obligatoria de la pena.

Conectada con esta modificación, al serlo también en materia de penas, es la que se comentó que se efectúa únicamente en este delito de lesiones por imprudencia *menos grave*. Junto a la pena de privación del permiso de conducir, que ahora se aplica obligatoriamente cuando se trate de imprudencias viales, el delito preveía en el párrafo 1 del art. 152.2 CP, con carácter general, para los delitos de esta clase de imprudencia que se produzcan en el ámbito que sea, la aplicación de la pena de multa. Antes de la reforma el precepto establecía que “*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*”. Ahora, el precepto establece que “*el que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refiere el artículo 147.1, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses, y si se causaren las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses*”.

El/la legislador/a de 2022 tiene en cuenta aquí el desvalor de resultado, y con bastante estima, dadas las grandes diferencias de pena que se establecen para cuando las lesiones producidas con imprudencia *menos grave* son invalidantes, de los arts. 149 y 150 CP³⁰, y cuando no lo son, que son las previstas en el art. 147.1 CP que, aun así, son importantes, ya que precisan de un tratamiento médico o quirúrgico para su curación³¹. En las versiones dolosas de estos delitos también se produce una gran diferencia penológica en función del desvalor de resultado. En los delitos de lesiones invalidantes de los arts. 149 y 150 CP se recogen la pena de prisión de 6 a 12 años y la de prisión de 3 a 6 años, respectivamente, y en el delito del art. 147.1 CP la pena de prisión de 3 meses a 3 años o la de multa de 6 a 12 meses. Se puede apreciar que la pena se establece de forma progresiva en tres escalones, cada uno en función de la gravedad del tipo de lesión de que se trate. De hecho, ningún escalón comparte penas, es decir, en la prevista en el escalón intermedio de gravedad, la del art. 150 CP, su límite inferior (3 años) coincide con el límite superior de la pena del escalón *menos grave*, la del art. 147.1³². Y su límite superior (6 años) coincide con el límite inferior de la pena del escalón *más grave*, la del art. 149 CP. Pues bien, este sistema escalonado también se encuentra en el delito de lesiones por imprudencia *grave* del art. 152.1 CP, que prevé la pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 18 meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del art. 147; la pena de prisión de 1 a 3 años, si se tratare de las lesiones del art. 149; y la pena de prisión de 6 meses a 2 años, si se tratare de las lesiones del art. 150. Aquí, al igual que en el delito doloso, el límite superior de la pena de prisión del escalón *menos grave* (6 meses) coincide con el límite inferior del escalón intermedio³³, pero entre los escalones intermedio y *grave* las penas se solapan en parte, pues la prisión con una duración entre 1 a 2 años puede ser aplicada en ambos escalones. Se reducen así las diferencias entre las consecuencias jurídicas de uno y otro delito.

El legislador de 2022 sigue con acierto la lógica penológica de estos delitos, y traslada este sistema escalonado al delito de lesiones por imprudencia *menos grave*, dada la diferente gravedad que existe entre unas y otras lesiones, aunque lo hace de un modo diferente, en dos

³⁰ El art. 149 CP, de mayor gravedad, castiga al “*que causara a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica*”, y el art. 150 CP castiga al “*que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad*”.

³¹ Vid. art. 147.1 CP.

³² Sin perjuicio de que en el escalón *menos grave* se pueda aplicar la más leve pena de multa.

³³ Sin perjuicio, también, de que en el escalón *menos grave* se pueda aplicar la más leve pena de multa.

escalones. Uno para cuando se comete el delito del art. 147.1 CP (multa de 1 a 2 meses), y otro para cuando se cometen las lesiones invalidantes de los arts. 149 y 150 CP (multa de 3 a 12 meses). La previsión de la misma pena para cuando se cometen lesiones invalidantes quizá responda al hecho de que, en estos delitos imprudentes, en los que además la imprudencia no es *grave* sino *menos grave*, no hay posibilidad de captar prácticamente nada del desvalor de resultado, por lo que no se tiene en consideración. Pero el hecho de recoger un amplio marco penal permitirá a el/la Juez/a atender a las circunstancias y entidad de las lesiones causadas en el caso concreto (sean las del 149 o las del 150 CP). Sin embargo, sí tiene sentido, como en los delitos apuntados en el párrafo anterior, dejar las lesiones del art. 147.1 CP en un escalón de menos gravedad al no ser invalidantes. Pudiera sorprender que el límite superior de la pena de multa de este escalón de menor gravedad (2 meses) no coincida con el límite inferior del escalón de más gravedad (3 meses). La respuesta parece ser de naturaleza procesal, y la apunta el legislador de 2022 al indicar que con esta reducción de la pena se pretende que no sea preceptivo estar asistido de abogado/a y procurador/a y que el proceso se juzgue por un/a Juez/a de Instrucción, pero sin menoscabo de todas las garantías para la víctima³⁴.

La tercera modificación efectuada en el delito de lesiones por imprudencia *menos grave* también se efectuó en el homicidio por imprudencia *menos grave*. En el párrafo 2 del art. 152.2 CP, con respecto a cuándo las lesiones se cometan utilizando un vehículo a motor, se establecía que:

“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”.

El legislador de 2022 cambia esta mención, en el mismo precepto, por la de:

“a los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada”.

Se dan por reproducidas las mejoras que supone esta nueva redacción ya apuntadas *supra*. El párrafo no supone una presunción *iure et de iure* de culpabilidad con la que se tenga que apreciar de un modo automático el delito de lesiones por imprudencia *menos grave* por el solo hecho de que se haya cometido una infracción “grave” de tráfico. El precepto tan solo objetiva el elemento de la “infracción del deber de cuidado”, aunque, como en todo delito imprudente, se tenga que seguir probando que la producción del resultado lesivo de los arts. 147.1, 149 y 150 CP sea objetivamente imputable a la conducta imprudente realizada. El delito ahora aclara que, probada la comisión de una infracción “grave” de tráfico, y verificados el resto de elementos del tipo imprudente, la conducta será delictiva “*en todo caso*”, y lo refuerza al eliminar la referencia que indicaba “*apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal*”. Si interviene o mediatiza cualquier factor externo en la causación del hecho no se podrá imputar objetivamente al actuar imprudente –lo que también niega el carácter *determinante* de la infracción vial cometida-, lo que implicará optar por la sanción administrativa. Y así considero que se debe proceder tanto en el delito de homicidio como en el de lesiones por imprudencia *menos grave*. Ambos recogen conductas importantes respecto de los que se crearon modalidades delictivas imprudentes. Y con respecto de ambos delitos habrá que

³⁴ Preámbulo LO 11/2022.

comprobar lo mismo. La diferencia entre uno u otro resultado producido ya se tiene en cuenta en la duración de la pena de multa.

Por último, la cuarta modificación efectuada por la LO 11/2022 -que también se produjo en el homicidio por imprudencia *menos grave*- se establece en la Ley de Tráfico en el apartado 1 del art. 85. Se le añade un segundo párrafo que señala que *“en todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado”*. Con esta obligatoriedad se pretende que siempre que se produzca un accidente vial que cause una lesión, el caso sea reenviado a la autoridad judicial penal para que aprecie si la comisión de una infracción grave de tráfico, más allá de haber generado alguna de las lesiones incluidas en los arts. 147.1, 149 y 150 CP, ha sido *determinante* para la producción de ese resultado de lesión relevante y, en caso de que así sea, apreciar, al menos, el delito de lesiones por imprudencia *menos grave*.

4. REFORMA DEL DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE DEL ART. 382 BIS CP

La reforma de la LO 11/2022 también afecta al contenido de este delito de abandono del lugar del accidente introducido en el Código Penal poco tiempo antes por la LO 1/2019. En su versión originaria, el delito tenía el siguiente tenor literal:

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

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

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

Se trata de un delito vial que se produce en el ámbito de la circulación de vehículos a motor y que requiere que el sujeto activo sea un conductor que cause un accidente, pero lo que se castiga no es esta conducta sino otra que se efectúa a posteriori, en un segundo momento, y que es de naturaleza distinta, que es la de abandonar voluntariamente³⁵ ese lugar del accidente y, por tanto, a las personas fallecidas o heridas en él. La conducta previa que

³⁵ La voluntariedad requiere dolo, que debe abarcar tanto la causación del accidente con víctimas como que se abandona dicho lugar. Basta el dolo eventual, es decir, un conocimiento aproximado de las consecuencias lesivas que pueda haber tenido el accidente a la vista de su gravedad, representadas como probables, no siendo necesario que el conductor se cerciore de manera directa que efectivamente hay un fallecido o un lesionado. Y es que para saber esto con precisión el sujeto necesitaría “no abandonar”. Así, GARCÍA AMEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente”, en *Revista Penal*, nº49, 2022, p. 35; LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”, en *Diario La Ley*, nº9359, 2019, pp. 13-14; MARTÍNEZ CORREA, I., “El delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis del Código Penal”, en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, nº64, 2021, p. 203; MUÑOZ CUESTA, J., “Modificación de la imprudencia en la circulación viaria y el abandono del lugar del accidente introducidos por la LO 2/2019”, en *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº6, 2019, p. 16; y OLMEDO CARDENETE, M., “El delito de abandono del lugar del accidente, introducido por la reforma de la LO 2/2019, de 1 de marzo, del Código Penal Español”, en

causa el accidente será susceptible de ser sancionada al margen, a través de las otras figuras delictivas contra la seguridad vial en el caso de que se den sus elementos típicos³⁶ (delitos de los arts. 379, 380 CP, por ejemplo), sin olvidar que también se aplicarán los delitos de homicidio o lesiones imprudentes, en caso de que el accidente se cause por imprudencia, ya que el tipo requiere que se generen muertos o lesionados. En estos casos, entre los delitos de resultado habrá un concurso ideal que se resolverá aplicando la pena del delito más grave en su mitad superior (art. 77.2 CP), y el marco penal resultante de esta operación se pondrá en relación concursal con el delito vial previo que genera el accidente, debiéndose aplicar la regla concursal del art. 382 CP que, igualmente, supone aplicar el marco penal más grave en su mitad superior. Sin embargo, esta solución se mantiene para cuando los delitos de resultado se hayan cometido por imprudencia *menos grave*³⁷, ya que, si la imprudencia fuese *grave*, en lo que al concurso entre los delitos de resultado se refiere, se podrían aplicar las potestativas reglas concursales de los arts. 142 bis y 152 bis CP –los cuales entraron en vigor con la LO 2/2019, de 1 de marzo- y que prevén la posibilidad de aplicar la pena superior en uno o dos grados si el hecho revistiere notoria gravedad y hubiere dos o más muertes y varios heridos³⁸. En estos casos, entre los delitos de resultado se podrían aplicar estas reglas de los arts. 142 bis y 152 bis CP y el marco penal resultante se pondrá en relación concursal con el delito vial que genera el accidente con la regla concursal del art. 382 CP³⁹. El delito de abandono se produce en un momento posterior y es la que se castiga aparte en este nuevo precepto del art. 382 bis CP, en concurso real con respecto al resultado de las operaciones concursales anteriores⁴⁰. Como puede apreciarse, el delito de abandono se vincula más con el de omisión del deber de socorro del art. 195 CP, al cual hace referencia expresa en clave de subsidiaridad: se aplicará “*fuera de los casos contemplados en el artículo 195 CP*”.

La creación de este delito fue fruto del impulso e iniciativa llevados a cabo por la mujer de un ciclista que había fallecido en 2013 tras ser atropellado por un conductor de un camión que se dio a la fuga tras la colisión y que inicialmente la causa fue archivado por que no se apreciaba ni un delito vial, al considerarse que la imprudencia había sido *leve* (despenalizada en 2015), ni un delito de omisión del deber de socorro, al no darse sus elementos típicos, ya que la víctima, al haber fallecido, no era una persona “*desamparada*” o en “*peligro manifiesto* y

OLMEDO CARDENETE, M. (Dir.), *Ciencia penal y generosidad: de lo mexicano a lo universal. Libro Homenaje a Carlos Juan Manuel Daza Gómez, in memoriam*. Bosch, Barcelona, 2021, p. 301.

³⁶ Cfr. OLMEDO CARDENETE, M., “El delito”, cit., p. 291; y RODRÍGUEZ MORO, L. “La última”, cit., p. 5.

³⁷ Vid. TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., p. 31.

³⁸ Concretamente, el art. 142 bis CP indica 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 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*”. Por su parte, el art. 152 bis CP señala 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 lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado*”.

³⁹ Vid. TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., p. 31.

⁴⁰ Así, GÓMEZ MARTÍN, V., “Omisión del deber de socorro, comisión por omisión y seguridad en el tráfico”, en MIR PUIG, S., / CORCOY BIDASOLA, M. (Dir.), *Seguridad vial y Derecho Penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de seguridad vial*. Tirant, Valencia, 2008, p. 298.

grave”, que es a los que se refiere el art. 195 CP⁴¹. El nuevo tipo delictivo de abandono vendría a abarcar principalmente estos supuestos en los que se produce el fallecimiento de alguien, pero también aquellos en los que hay víctimas lesionadas (ya veremos *infra* que han de ser lesionadas de forma grave de los arts. 147.1, 149 y 150 CP) pero que, claro está, no estén en desamparo ni en grave peligro, ya que en tal caso se aplicaría el referido delito de omisión. El tipo abarcaría también los supuestos de abandono en los que el causante se ha cerciorado de que la víctima “lesionada” está siendo atendida de forma suficiente por terceros o sanitarios, pues en tales casos no habría persona “desamparada”⁴². Tras el impacto mediático de varios sucesos similares ocurridos durante el proceso de gestación del delito⁴³, este veía finalmente la luz con la LO 1/2019, de 1 de marzo, junto con las modificaciones efectuadas en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes apuntadas en los apartados anteriores.

La reciente reforma de este delito de 2022 no afecta a los párrafos 2 y 3 del art. 382 bis CP, por lo que las penas siguen siendo las mismas, tanto para cuando los hechos tuvieren su origen en una acción imprudente como para cuando lo tuvieren en un suceso fortuito. La conducta sancionada en el párrafo 1 sigue siendo la misma de abandonar voluntariamente y sin riesgo propio o ajeno el lugar de un accidente vial que se ha ocasionado conduciendo un vehículo a motor. El cambio se produce en una exigencia que se prevé para el accidente que se ocasiona. El tipo castigaba al que abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente “en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2”. La reforma de 2022 castiga al que abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente “en el que fallecieran una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150”. Por tanto, el tenor literal del párrafo 1 pasa a ser el siguiente:

“1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras

⁴¹ Vid. https://elpais.com/ccaa/2016/01/09/madrid/1452370636_334056.html, fecha de consulta: 09/06/2023, y <https://ciclosfera.com/a/anna-gonzalez-porunaleyjusta>, fecha de consulta: 09/06/2023. Vid., también, ROIG TORRES, M., *Los delitos*, cit., p. 66, quien indica que finalmente el conductor fue condenado por la SJP de Móstoles 380/2018, de 15 de noviembre, por un delito de homicidio por imprudencia *grave* del art. 142 CP.

⁴² Vid., sobre la abarcabilidad de uno y otro delito, OLMEDO CARDENETE, M., “El delito”, cit., p. 297; RODRÍGUEZ MORO, L. “La última”, cit., p. 15; TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., pp. 43-47; y VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El delito de abandono del lugar del accidente: un análisis orientado a las consecuencias”, en DE VICENTE REMESAL, J. de / DÍAZ Y GARCIA CONLLEDO, M. / PAREDES CASTAÑÓN, J.M. / OLAIZOLA NOGALES, I. / TRAPERO BARREALES, M.A. / ROSO CAÑADILLAS, R. / LOMBANA VILLABA, J.A. (Dirs.), *Libro homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario*. Ed. Reus, Madrid, 2022, p. 1988.

⁴³ Vid., sobre la gestación de este delito, ESCUDERO GARCÍA-CALDERÓN, B., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente en el espejo del delito de fuga alemán”, en *La Ley Penal*, nº139, pp. 5 y 6; y MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E., “El delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis): una reforma inadecuada e innecesaria”, en *Cuadernos de Política Criminal*, nº129, 2019, pp. 8-14. En cuanto al impacto mediático de algunos sucesos similares ocurridos durante el proceso de gestación del delito, concretamente, después de que se promulgara una inicial Proposición de Ley Orgánica que se presentaba a debate en el Congreso el 30 de junio de 2017, vid., a modo de ejemplo, <https://www.20minutos.es/noticia/3061694/0/ciclistas-muertos-2017-espana/>; fecha de consulta: 23/09/2022. Algunos de esos sucesos ocurrieron en Oliva (Valencia) el 7 de mayo, con seis víctimas ciclistas de las que fallecieron tres, y en el que la conductora dio positivo en alcohol y drogas; en Ciudad Real (el 16-05-2017), con una víctima y en la que el conductor se dio a la fuga; en Estella (Navarra, el 03-06-2017); en Teuleda (Alicante, el 03-06-2017), con dos ciclistas menores de edad heridos y en el que hubo fuga; en Érice de Iza (Navarra, el 10-06-2017); en Bétera (Valencia, el 10-06-2017) y en Oliva (Valencia, el 11-06-2017), con un conductor que se dio a la fuga, detenido, y que dio positivo en drogas; y en Toledo (el 23-06-2017).

causar un accidente en el que fallecieren una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente”.

En primer lugar, cabe indicar que el cambio corrige un error gramatical que se producía al referirse a las lesiones que se habrían de ocasionar con el accidente, corrección que se efectúa cambiando un singular por un plural, esto es, “le” por “les”. Si en el accidente se exigía que fallecieran una o varias personas (cabe el plural), al referirse luego a que también bastaba con que se les causare a ellas un determinado tipo de lesiones, como los afectados pueden ser una o varias personas lo apropiado es usar el plural “les”, esto es, “o en el que se les causare...”. Por lo que se refiere al cambio de “*lesión* (singular) *constitutiva de un delito del artículo*” por la de “*alguna* (singular) *de las lesiones a que se refieren los artículos*” es solo terminológico pues tanto antes como ahora basta con causar una (singular) de las lesiones referenciadas a una o varias personas. Si acaso, la expresión de la nueva Ley está mejor construida al ser varios los tipos de lesiones que se pueden ocasionar.

Pero el verdadero motivo de la modificación es otro. Vayamos por partes.

Como ya se indicó, se pasó de exigir que se causare “*lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2*” a que se causare “*alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150*”. El delito del art. 152.2 CP es el relativo a las lesiones cometidas por imprudencia *menos grave*, en el que se castiga precisamente la comisión de las lesiones dolosas contenidos en los arts. 147.1, 149 y 150 CP, pero cuando son cometidos con esta clase de imprudencia⁴⁴. Son las lesiones que requieran para su curación una primera asistencia facultativa y un tratamiento médico o quirúrgico (así lo exige el art. 147.1 CP), al margen de que el tipo abarque las que ocasionen la pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal (art. 149 CP) o no principal o su deformidad (art. 150 CP). No habrá delito si las lesiones ocasionadas fueran las de menor gravedad previstas en los arts. 147.2 y 3 CP (las que no requieran aquel tratamiento médico o quirúrgico para su curación y las que consistan en la perpetración de golpes sin lesión)⁴⁵. Pudiera parecer, por tanto, que la modificación es simplemente terminológica, ya que el art. 382 bis CP, en vez de referirse a un tipo delictivo (el art. 152.2) que hace mención a las lesiones que han de ser cometidas con el accidente (las de los arts. 147.1, 149 y 150), ahora hace referencia directa a los concretos tipos delictivos en los que se recogen esas lesiones que han de ser causadas. Esta mención directa, evitando rodeos, aunque solo sea por eso, ya debe ser considerada más acertada. Pero lo es, además, porque corrige una duda que surgía con la referencia que se efectuaba al art. 152.2 CP que tiene que ver con otra de las exigencias del tipo delictivo.

Cuando se citó el precepto completo se pudo apreciar que en los párrafos 2 y 3 del art. 382 bis CP se recogen las penas, las cuales dependen de si el accidente causado se debió a una acción “imprudente” o “fortuita” del conductor del vehículo. Por tanto, el tipo requiere que el accidente se haya ocasionado de uno de estos dos modos⁴⁶. No obstante, en cuanto a la imprudencia, no se especifica su gravedad. La remisión que el tipo hacía al art. 152.2 CP (delito de lesiones por imprudencia *menos grave*) pudiera hacer pensar que el delito

⁴⁴ Tal y como vimos en el apartado 3, la reforma de la LO 11/2022 varió el contenido del art. 152.2 al distinguir la pena en función de si las lesiones cometidas por imprudencia *menos grave* son, por un lado, las del art. 147.1 CP o, por otro, las de los arts. 149 o 150 CP. Pero tanto con la regulación anterior como con la vigente, el art. 152.2 CP se refiere a los tres mismos tipos de lesiones.

⁴⁵ Así, MAGRO SERVET, V., “El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial”, en *Diario La Ley*, nº9346, de 28 de enero 2019, p. 3; y MUÑOZ CUESTA, J., “Modificación”, cit., p. 16.

de abandono solo operaba tras un acto de imprudencia *menos grave*, que es a la que se refiere el apartado 2. Sería una solución ilógica, pues quedarían impunes abandonos tras actos imprudentes de mayor importancia, como son los cometidos por una imprudencia *grave*. A nuestro parecer, la referencia que se hacía al art. 152.2 CP lo era solo con respecto al tipo de lesiones recogidas en él (“en el que se causare *lesión constitutiva de un delito del art. 152.2*”), no al delito en general y a la clase de imprudencia que recogía⁴⁷. Pero generaba dudas, lo que no dejaba de ser muestra de una deficiente técnica legislativa susceptible de interpretaciones jurisprudenciales y doctrinales diversas y, por tanto, al servicio de los abogados defensores con base en el *principio in dubio pro reo*⁴⁸. Incluso hubiese sido más claro haberse referido en general a las lesiones del art. 152 CP, pues se abarcaría la misma tipología de lesiones, ya que el art. 152.1 CP, relativo a las lesiones por imprudencia *grave*, también se refiere a las de los art. 147.1, 149 y 150 CP. No obstante, la referencia directa a estos tres artículos en el art. 382 bis CP y, por tanto, a las lesiones en ellos incluidas, deviene la solución más clara y acertada. El delito de abandono del lugar del accidente tras causarlo debe admitir, a falta de concreción sobre su tipología, cualquier tipo de imprudencia al volante. La *grave*, la *menos grave* y, a nuestro juicio, también la *leve*, sobre la base de que si se castiga con respecto a lo menos -el caso fortuito, que no está castigado penalmente- también se castiga con respecto a lo más -la imprudencia leve, aunque tampoco lo esté en sede penal⁴⁹ -.

Como puede apreciarse, la única modificación efectuada en este delito por la LO 11/2022 tiene que ver, al menos en su aspecto relevante, con la imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, aclarando las clases de imprudencia abarcadas por aquél, siendo también ésta la materia sobre la que tratan las modificaciones efectuadas en los artículos 142.2 y 152.2 CP, lo que explica que todas ellas hayan sido abordadas por la misma Ley reformadora.

El delito de abandono tras el accidente no deja de ser un tipo penal controvertido cuya necesidad ha sido cuestionada sobre la base de que tal y como está construido no se sabe con precisión qué se protege en él y si lo protegido es digno, por su relevancia, de tutela penal. Si se sanciona abandonar el lugar del accidente tras causarlo es porque el sujeto

⁴⁶ No habrá delito si el accidente fue fruto una acción dolosa. En este caso, el abandono será un acto posterior impune copenado con los delitos más graves de resultado. Vid. CASTRO MORENO, A., “Comentario”, cit., p. 27. Y parece que tampoco habrá delito si el accidente se debe a una acción imprudente de la víctima, al no ser un caso fortuito desde la perspectiva del causante.

⁴⁷ Así, también, MARTÍNEZ CORREA, I., “El delito”, cit., pp. 196 y 197; SÁNCHEZ BENÍTEZ, C., “Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código penal español)”, en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, nº58, abril-mayo 2020, p. 130; y TRAPERO BARREALES, A., “Comentario”, cit., p. 51.

⁴⁸ Así, DELGADO GIL, A., “Omisión del deber de socorro (nuevo delito de abandono del lugar del accidente) y denegación de asistencia sanitaria”, en *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3ª época, nº2, 2019, p. 216; LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo”, cit., p. 12; y MAGRO SERVET, V., “El nuevo”, cit., pp. 4 y 5 optan por estimar incluida en el tipo la imprudencia *grave*, la *menos grave* y la *leve*. MUÑOZ CUESTA, J., “Modificación”, cit., p. 16, solo admite la *grave* y la *menos grave*, ya que la *leve* no está castigada penalmente. CASTRO MORENO, A., “Comentario”, cit., pp. 28 y 29; y MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E., “El delito”, cit., pp. 26 y 29 y 30, se decantan por incluir solo la *menos grave*, ya que es la que se describe literalmente en la referencia que se hace al art. 152.2, de lo contrario se emplearía la analogía *in malam partem*. Y así, también, GARCÍA AMEZ, J., “El delito”, cit., pp. 35 y 36; y BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código penal)”, en *La Ley Penal*, nº138, 2019, p. 14, aunque lo consideren un absurdo producto de la deficiente técnica legislativa del precepto.

⁴⁹ Así, DELGADO GIL, A., “Omisión”, cit., p. 216; LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo”, cit., p. 12; y MAGRO SERVET, V., “El nuevo”, cit., pp. 4 y 5.

tiene el deber de quedarse, pero el tipo no dice para qué. ¿Socorrer a alguien? ¿Se puede socorrer a las personas fallecidas? ¿Quizá sea esperar a las autoridades para que se depuren las responsabilidades penales? ¿Chocaría ello con el derecho a no autoincriminarse? ¿Quizá se castiguen conductas que son insolidarias o, más aún, indignas para con las víctimas o allegados?⁵⁰ Todas estas cuestiones se escapan del objeto de este trabajo que se centra en la reforma que ha sido llevada a cabo por la LO 11/2022 y quizá no deban ser tratadas por esta Ley que tiene sus particulares cuestiones a tratar. Pero sí estimo que se podría haber aprovechado dicha reforma para corregir alguna cuestión menor sobre su regulación, como, por ejemplo, algún desajuste penológico.

Por lo que respecta a las penas previstas en el art. 382 bis CP, si los hechos tuvieran origen en una acción imprudente la pena de prisión es la misma que la del delito de omisión del deber de socorro (de 6 meses a 4 años), aunque se añade la de privación del permiso de conducir de 1 a 4 años. En cambio, en la modalidad fortuita la prisión es inferior (prisión de 3 a 6 meses frente a la de 6 a 18 meses del art. 195 CP, aunque añade la privación del permiso de 6 meses a 2 años). Esta reducción se podría explicar en el hecho de que en el art. 382 bis CP no hay persona desamparada y en peligro grave a la que auxiliar –y sí en el delito de omisión-. Pero no se entiende que no se haya hecho la misma valoración con respecto a la modalidad imprudente en la que se da la misma circunstancia⁵¹. Además, no hay que olvidar que, en esta modalidad imprudente, la suma de la pena de privación del permiso a la de prisión hace que en conjunto su penalidad supere a la modalidad imprudente del art. 195 CP, lo que hace que el abandono de un herido desamparado o en peligro grave lleve menos pena que el abandono de un herido que no esté en peligro, lo que supone una quiebra del principio de proporcionalidad⁵². Por ello, estimo que el límite superior de la pena de prisión en la modalidad imprudente del art. 382 bis CP debería ser de 2 o de 3 años.

⁵⁰ Autores como CASTRO MORENO, A., “Comentario”, cit., pp. 20 y 24; y MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E., “El delito”, cit., pp. 18-21, consideran que el tipo tutela el correcto desarrollo y funcionamiento de la Administración de Justicia, pues la huida que se produce con el abandono impediría o dificultaría la identificación y localización del sujeto y la determinación de cómo se produjo el accidente (y si, por tanto, hubo o no un delito contra la seguridad vial previo). Sin embargo, algún sector doctrinal considera que el tipo, así construido, supondría un atentado al derecho a no autoincriminarse (así, BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación”, cit. pp. 8-10; y ESCUDERO GARCÍA-CALDERÓN, B., “El nuevo”, cit., pp. 7-10). Por su parte, MUÑOZ CUESTA, J., “Modificación”, cit., p. 16, se decanta por estimar que lo tutelado es la solidaridad para con las víctimas dadas sus legítimas expectativas a ser atendidos en caso de un accidente que se ha provocado, sobre la base de que fugarse tras ocasionar un accidente en el que se causan heridos o muertos es un hecho despreciable e intolerable, malo en sí mismo, y que debe ser castigado penalmente, ya que supone una forma de desprecio hacia las víctimas y sus familiares. Esta identificación del bien tutelado también ha sido objeto de críticas por suponer el castigo de un valor ético o moral que está desconectado de la misión propia del Derecho penal, que es la de tutelar verdaderos bienes jurídicos (así, BENÍTEZ ORTÚZAR, I., “Primeras”, cit., p. 69; y BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación”, cit., p. 7). Por mi parte, si se pone el acento en que, además, y es cierto, estamos antes comportamientos indignos, con los que se abandona a las personas como si no fuesen seres humanos, es decir, como si fuesen “cosas” sin valor, estén vivas o muertas, se podría hablar de la tutela de la dignidad de las personas. Y en tal caso ya se puede hablar de que se tutela un valor en sí mismo. Vid. RODRÍGUEZ MORO, L. “La última”, cit., pp. 19-20.

⁵¹ Así, BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación”, cit. p. 13; CASTRO MORENO, A., “Comentario”, cit., p. 26; y VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El delito”, cit., p. 1989.

⁵² Vid. MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E., “El delito”, cit., pp. 30 y 31; MARTÍNEZ CORREA, I., “El delito”, cit., p. 205; OLMEDO CARDENETE, M., “El delito”, cit., pp. 293 y 294; y SÁNCHEZ BENÍTEZ, C., “Análisis”, cit., p. 134. También, BARBER BURUSCO, M.S., “El delito de abandono del lugar del accidente: cuestionable lesividad y clara desproporción”, en GÓMEZ MARTÍN, V. / BOLEA BARDON, C. / GALLEGU SOLER, J.-I. / HORTAL IBARRA, J.C. / JOSHI JUBERT, U., *Un modelo integral de Derecho penal: Libro homenaje a la profesora Mirentxu Corcoy Bidasolo*. BOE, Madrid, 2022, pp. 1008 y 1009, quién además se cuestiona la previsión de la pena de privación del derecho de conducir en el delito de

Por otro lado, algún sector doctrinal apunta otro desajuste penológico, el que se aprecia si comparamos el abandono tras la comisión de unas lesiones dolosas o imprudentes. Si un conductor ocasiona las lesiones del art. 147.1 CP con dolo será castigado con la pena de prisión de 3 meses a 3 años o multa de 6 a 12 meses, pero sin que se le aplique delito de abandono alguno. Si esas mismas lesiones son causadas por imprudencia grave, el conductor recibirá la pena mucho más leve de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 18 meses, pero a ella se añadirá la de prisión de 6 meses a 4 años del delito de abandono (más la de privación del permiso), que implicará que finalmente lleve más pena que en el supuesto doloso⁵³, lo que también atenta al principio de proporcionalidad⁵⁴. Creemos que esto se corregiría en cierta medida con el límite máximo de 2 o 3 aquí propuesto para la pena de prisión de la modalidad imprudente del art. 382 bis CP.

Por último, me gustaría dejar constancia de una duda concursal que plantea el delito de abandono, que es la de qué ocurriría cuando esa conducta de abandono (un hecho) se produce tras un accidente que deja tanto muertos (que es lo que exige el art. 382 bis CP) como víctimas vivas desamparadas (que es lo que requiere el art. 195 CP). No es una cuestión sencilla, la cual considero que va a depender de la consideración que se tenga sobre el bien jurídico salvaguardado en los delitos en cuestión. En el caso de que se estime que tanto el delito de omisión del deber de socorro como el de abandono del lugar del accidente tutelan el mismo bien jurídico -como pudiera ser, por ejemplo, la solidaridad con las víctimas-, lo más lógico será optar por un concurso de normas a resolver por la regla del art. 8.2 CP, siendo de aplicación el precepto principal del art. 195 CP frente al que resulta subsidiario. Pero esta solución nos llevará a resultados penológicos poco razonables, pues se castigaría como si solo se produjera la omisión de socorro de los desamparados sin que el abandono de los fallecidos tenga consideración alguna⁵⁵. Sin embargo, en el caso de que se considere que ambos tipos tutelan bienes jurídicos distintos: el de omisión del deber de socorro la vida e integridad de las personas, por ejemplo, y el de abandono del lugar del accidente la solidaridad de las víctimas (y/u otro/s), la vía de resolución a través del concurso de normas dejaría de tener en consideración uno de esos bienes jurídicos, y no captaría todo el injusto recogido por ambos delitos, por lo que lo procedente sería optar por un concurso de delitos que abarcara todo ese contenido de injusto. En este caso, a nuestro juicio, el concurso sería ideal, pues con un hecho, esto es, con el abandono -que por sí mismo implica la omisión del deber de socorro- se

abandono, al menos en los casos en los que puede no haberse cometido una infracción de tráfico, tal y como acontece cuando el hecho es fruto de un caso fortuito.

⁵³ BUSTOS RUBIO, M., "Aproximación", cit. p. 14 y 15; apunta otro desajuste penológico, el que se aprecia si comparamos el abandono tras la comisión de unas lesiones dolosas o imprudentes. Si un conductor ocasiona las lesiones del art. 147.1 CP con dolo será castigado con la pena de prisión de 3 meses a 3 años o multa de 6 a 12 meses, pero sin que se le aplique delito de abandono alguno. Si esas mismas lesiones son causadas por imprudencia grave, el conductor recibirá la pena mucho más leve de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 18 meses, pero a ella se añadirá la de prisión de 6 meses a 4 años del delito de abandono (más la de privación del permiso), que implicará que finalmente lleve más pena que en el supuesto doloso. Lo cual se corregiría con el límite máximo de 2 o 3 aquí propuesto para la pena de prisión de la modalidad imprudente del art. 382 bis CP.

⁵⁴ Vid., MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E., "El delito", cit., p. 30, quien ofrece otro ejemplo de quiebra de este principio de proporcionalidad al afirmar que el delito de abandono lleva una pena prácticamente idéntica que la del delito homicidio por imprudencia grave (art. 142.1 CP).

⁵⁵ O, dicho desde otra perspectiva, el reo de la modalidad imprudente recibiría la misma pena de prisión en concurso (la del 195 CP) por causar fallecidos y desamparados que si solo causase fallecidos (la del art. 382 bis CP), e incluso sin que se le aplique la pena de privación del permiso de conducir.

producen los dos delitos. Esta solución, además, evitaría los desajustes penológicos apuntados *supra*.

5. CONCLUSIONES

La reforma operada en el Código Penal a través de la LO 11/2022, de 13 de septiembre, es consecuencia de las dudas que se han generado, y que aún persisten, tras la creación de la categoría de imprudencia *menos grave*, tras la eliminación de las faltas del Código Penal en 2015, momento en el que, además, se recondujo la imprudencia *leve* al ámbito administrativo. La creación de esta nueva clase de imprudencia implicó un cambio considerable en lo abarcado por cada una de ellas; dos de relevancia penal y una no. La inercia de algunos/as Jueces/as en seguir interpretando la *leve* en los mismos términos con los que se interpretaba con anterioridad a dicho cambio legal generó un considerable aumento de autos de archivo de causas de imprudencia en el ámbito vial, lo que se tradujo en una reducción de la respuesta penal ante siniestros viales que podían merecer otra calificación.

La reforma constituye el segundo intento -tras el operado por la LO 2/2019, de 1 de marzo- con el que se pretende frenar esta tendencia. Trata de recalcar la idea de que cuando la realización de una infracción considerada "grave" en la Ley de Tráfico resulte *determinante* para la producción de un resultado de muerte o de lesiones la conducta será considerada, al menos, como imprudencia *menos grave* y, por tanto, siempre delictiva. Lo relevante es probar ese carácter *determinante* entre lo uno y lo otro, y no la simple presencia de ambos elementos, por lo que la apreciación de cualquier factor externo que mediatice esa vinculación o intervenga de algún modo en la causación del hecho -como pudiera ser un actuar imprudente de la víctima o unas condiciones climáticas adversas- debe implicar la no presencia del delito y sí la de una sanción administrativa. La reforma objetiva la infracción del deber de cuidado del tipo imprudente e incide en la exigencia de verificar la imputación objetiva entre acción y resultado -lo cual ya se establecía en la Ley anterior- pero con un lenguaje más claro, y garantizando que, en el caso de aquella sea probada, la conducta será siempre delictiva. Por ello, los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia *menos grave* incluyen la referencia de que así será "*en todo caso*" y eliminan la antigua facultad discrecional que se atribuía a los/as Jueces/as de poder "*apreciar la entidad de la infracción grave*", para aplicar o no el Derecho Penal. Desde mi punto de vista, la eliminación de esta discrecionalidad no supone la eliminación de "toda discrecionalidad" de los/as Jueces/as, pues de la que disponen considero que es amplia y apropiada. Tendrán que apreciar tanto la comisión de una infracción grave de tráfico como justificar su carácter determinante en el caso concreto, por lo que con la seria y plena comprobación de todos estos elementos creo que se garantiza la relevancia penal de la conducta por encima de lo que se sanciona en la vía administrativa. Si estas comprobaciones se efectúan (insisto) de un modo serio y pleno, se establecen garantías para evitar que se penalicen casos que no merecen respuesta penal. Por ello, en lo que a este punto se refiere, considero acertada la reforma.

Otra de las modificaciones importantes efectuadas en ambos delitos de imprudencia *menos grave*, consiste en el establecimiento de la pena privativa del permiso de conducir como *obligatoria* cuando dichos delitos se producen en el ámbito vial, ya que antes era potestativa. Salvo algún desajuste penológico, como el haberle otorgado la misma duración en ambos delitos cuando tienen un desvalor de resultado muy distinto, la modificación es afortunada, dada la clara vinculación entre el contenido de la pena y la culpabilidad del delincuente, que justifica su previsión, y especialmente por las estupendas razones de prevención especial y

correctoras que genera, ya que incómoda y afecta al desarrollo de la vida normal de quien sufre su cumplimiento, lo que tiene más posibilidades de estimular a los delincuentes para no volver a delinquir, tanto si la imprudencia con la que han delinquido es penalmente *grave* como si lo es *menos grave*.

Finalmente, en el delito de abandono del lugar del accidente, la Ley de 2022 aclara, a falta de precisión expresa en el art. 382 bis CP, el tipo de imprudencia con el que se ha de producir el accidente cuyo lugar de comisión es abandonado por el sujeto que lo produce (sujeto que es el autor del delito). La referencia expresa en el precepto al art. 152.2 CP, que se refiere al delito de lesiones por imprudencia *menos grave*, podía hacer pensar que, ilógicamente, el tipo solo abarcaba a esta categoría de imprudencia, que no es la más grave. La modificación, que cambia esta referencia por otra, permite considerar que cabe tanto la imprudencia *grave* como la *menos grave*. Y, a nuestro juicio, también la *leve*, sobre la base de que también se castiga la conducta de abandono cuando el accidente ni siquiera fue imprudente sino fortuito.

Bibliografía

- BARBER BURUSCO, M.S., “El delito de abandono del lugar del accidente: cuestionable lesividad y clara desproporción”, en GÓMEZ MARTÍN, V. / BOLEA BARDON, C. / GALLEGO SOLER, J-I. / HORTAL IBARRA, J.C. / JOSHI JUBERT, U., *Un modelo integral de Derecho penal: Libro homenaje a la profesora Mirentxu Corcoy Bidasolo*. BOE, Madrid, 2022, pp. 1001-1010.
- BARJA DE QUIROGA LÓPEZ, J. / ENCINAR DEL POZO, M.A. / VILLEGAS GARCÍA, M^a.A., *Código Penal. Comentado, con jurisprudencia sistematizada y concordancias* (8^a edición). Lefebvre, Madrid, 2021.
- BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código penal)”, en *La Ley Penal*, n^o138, 2019, pp. 1-18.
- CARBONELL MATEU, J.C., “Homicidio y sus formas I. Homicidio”, en GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. (Coord.), *Derecho Penal. Parte Especial* (6^a edición). Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, pp. 43-60.
- CASTRO MORENO, A., “Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, en *La Ley Penal*, n^o138, 2019, pp. 1-43.
- CORCOY BIDASOLO, M., *El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado*. PPU. Barcelona, 1989.
- DAUNIS RODRÍGUEZ, A., “La imprudencia menos grave”, en *InDret*, Barcelona, 2018, pp. 1-49.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial. Delitos imprudentes y fuga*. Ed. Reus, Barcelona, 2019.
- DELGADO GIL, A., “Omisión del deber de socorro (nuevo delito de abandono del lugar del accidente) y denegación de asistencia sanitaria”, en *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3^a época, n^o2, 2019, pp. 189-232. <http://dx.doi.org/10.5944/rdpc.21.2019.27320>
- ESCUDERO GARCÍA-CALDERÓN, B., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente en el espejo del delito de fuga alemán”, en *La Ley Penal*, n^o139, 2019, pp. 1-15.

- ESTEBAN, R., "El delito imprudente", en AA.VV. *La imprudencia. Cuadernos de Derecho judicial*. CGPJ, Madrid, 2006, pp. 51-68.
- GARCÍA AMEZ, J., "El delito de abandono del lugar del accidente", en *Revista Penal*, nº49, 2022, pp. 26-37.
- GIL GIL, A., *El delito imprudente. Fundamentos para la determinación de lo injusto imprudente en los delitos activos de resultado*. Atelier, Barcelona, 2007.
- GÓMEZ MARTÍN, V., "Omisión del deber de socorro, comisión por omisión y seguridad en el tráfico", en MIR PUIG, S., / CORCOY BIDASOLA, M. (Dir.), *Seguridad vial y Derecho Penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de seguridad vial*. Tirant, Valencia, 2008, pp. 283-321.
- HAVA GARCÍA, E., *La imprudencia inconsciente*. Comares. Granada, 2002.
- HIRSH, H.J., "Sobre lo injusto del delito imprudente", en *Revista de Derecho penal y criminología*, nº16, 2005, pp. 207-231.
- LANASPA MAINZ, D., *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en el sistema penal español. Aplicación práctica y análisis jurisprudencial*. JM Bosch Editor, Barcelona, 2021.
- LANZAROTE MARTÍNEZ, P., "El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia", en *Diario La Ley*, nº9359, 2019, pp. 1-26.
- MAGRO SERVET, V., "El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial", en *Diario La Ley*, nº9346, de 28 de enero 2019, pp. 1-9.
- MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E., "El delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis): una reforma inadecuada e innecesaria", en *Cuadernos de Política Criminal*, nº129, 2019, pp. 5-32.
- MARTÍN FERNÁNDEZ, D.M., "Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo 421/2020, de 22 de julio. A propósito de la definición de imprudencia menos grave", en *Diario La Ley*, nº.9719, 2020, <https://diariolaley.laleynext.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAEAMtMSbF1CTEAAmNDM3MzA7WY1KLizPw827DM9NS8klQAbcYZDiAAAAA=WKE> fecha de consulta: 01/02/2023.
- MARTÍNEZ CORREA, I., "El delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis del Código Penal", en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, nº64, 2021, pp. 173-211.
- MIDDENDORF, W., "Problemas generales de la seguridad del tráfico. Constataciones de orden criminológico", en *Anuario de Derecho Penal*, mayo-agosto. Tomo II. 1978, pp. 277-298.
- MUÑOZ CUESTA, J., "Modificación de la imprudencia en la circulación viaria y el abandono del lugar del accidente introducidos por la LO 2/2019", en *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº6, 2019, pp. 9-17.
- MUÑOZ TABERNERO, O.A., "Delitos de homicidio y lesiones por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial. Evolución y práctica de la modificación introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación del Código Penal (ámbito de la Comunidad Foral de Navarra)", en *Cuadernos del Marqués de San Adrián: Revista de humanidades*, nº13, 2021, pp. 67-80.

- OLMEDO CARDENETE, M., “El delito de abandono del lugar del accidente, introducido por la reforma de la LO 2/2019, de 1 de marzo, del Código Penal Español”, en OLMEDO CARDENETE, M. (Dir.), *Ciencia penal y generosidad: de lo mexicano a lo universal. Libro Homenaje a Carlos Juan Manuel Daza Gómez, in memoriam*. Bosch, Barcelona, 2021, pp. 289-303.
- PANTALÉON DÍAZ, M., “Treinta años de reformas del homicidio y las lesiones imprudentes del Derecho penal español (1989-2019). Historia de un despropósito”, en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, nº55, 2019, pp. 145-199.
- QUINTERO OLIVARES, G., *Parte General del Derecho Penal. Adaptada al programa de ingreso en las carreras judicial y fiscal*. Aranzadi, Navarra, 2015.
- RODRÍGUEZ LAINZ, J.L., “Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales”, en *Diario La Ley*, nº.9392, 2019, https://diariolaley.laleynext.es/Content/DocumentoRelacionado.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAC2NQWvDMAYFf818GYzELIwedMlyHGNsoXffFo7BtTpbzpp_X3Wt4CE99Env1HZZ7oIOPYx8POZMiZT98x5P8FcGhnBpUL39OZ6ITXopGGa2IF9vZm40YwLdlaLpzLuOgkLpm-q0PfdYOrKf5-4xYASOY9Y7m-j9zDNnZY9WdtYs1GpCsAxBspCZo1h_VDJna-Exa1fGAg0vJ2U4Res58tjMzYRvV4k_x745L2CYXeMVH2j9wr012UGPIAAAA=WKE fecha de consulta: 01/02/2023.
- RODRÍGUEZ MORO, L. “La última figura delictiva en materia de seguridad vial incorporada en el Código penal por la LO 2/2019, de 1 de marzo: aplicabilidad y valoración crítica del delito de abandono del lugar del accidente tras causarlo del art. 382 bis CP”, en *Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad*, nº7, 2020, pp. 1-21.
- RODRÍGUEZ MORO, L., “La configuración de la imprudencia como “grave” y “menos grave” en los delitos de homicidio y lesiones de los arts. 142 y 152 CP tras la reforma del Código penal por la LO 1/2015: especial referencia a su conceptualización en el ámbito vial”, en *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.ª Época, n.º 20 (julio de 2018), pp. 131-179. <http://dx.doi.org/10.5944/rdpc.20.2018.26447>
- RODRÍGUEZ MORO, L., *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- ROIG TORRES, M., *Los delitos de homicidio y lesiones causados por imprudencia con vehículo a motor o ciclomotor: La reforma de la LO 11/2022, de 13 de septiembre*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2023.
- ROMEO CASABONA, C.M., “La peligrosidad y el peligro en la estructura del tipo del delito imprudente”, en DIEZ RIPOLLÉZ, J.L. / ROMEO CASABONA, C.M. / GRACIA MARTÍN, L. / HIGUERA GUIMERÁ, J.F. (Eds.), *La ciencia del Derecho penal ante el nuevo siglo. Libro Homenaje al Profesor Doctor Don José Cerezo Mir*. Tecnos, Madrid, 2022, pp. 941-962.
- SÁNCHEZ BENÍTEZ, C., “Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código penal español)”, en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, nº58, abril-mayo 2020, pp. 117-138.
- TRAPERO BARREALES, A., “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, en *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, nº21, 2019, pp. 1-61.

VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El delito de abandono del lugar del accidente: un análisis orientado a las consecuencias”, en DE VICENTE REMESAL, J. de / DÍAZ Y GARCIA CONLLEDO, M. / PAREDES CASTAÑÓN, J.M. / OLAIZOLA NOGALES, I. / TRAPERO BARREALES, M.A. / ROSO CAÑADILLAS, R. / LOMBANA VILLABA, J.A. (Dirs.), *Libro homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario*. Ed. Reus, Madrid, 2022, pp. 1985-1994.