

DICTAMEN 1/2023 SOBRE LA REFORMA OPERADA POR LA LEY ORGÁNICA 11/2022, DE 13 DE SEPTIEMBRE, DE MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR

SUMARIO:

1. INTRODUCCIÓN.

2. LOS NUEVOS TIPOS DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP: NOVEDADES EN LA CONCEPTUACIÓN DE LA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE CON INFRACCIÓN GRAVE DE LA LSV.

2.1. INTRODUCCIÓN E *ITER* HISTÓRICO LEGISLATIVO.

2.2. ANÁLISIS DE LOS NUEVOS TIPOS DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP

2.2.1. Concurrencia de acción imprudente e imputación objetiva del resultado. Estructura del delito imprudente

2.2.2. Consecuencias aplicativas de la estructura del delito imprudente y de la imputación objetiva en la interpretación de los nuevos tipos de los arts. 142.2 y 152.2 CP

2.2.3. Clases de imprudencia: grave, menos grave o leve

3. MODIFICACIONES SOBRE LA PENALIDAD Y PERSEGUIBILIDAD DE LOS DELITOS DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP.

3.1. MODIFICACIONES EN LA PENALIDAD DE LOS DELITOS LEVES DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP.

3.1.1. Graduación de la pena de multa en el delito leve de lesiones por imprudencia menos grave del art. 152.2 CP en función del resultado lesivo.

3.1.2. Imperatividad de la pena de privación del derecho a conducir en los delitos leves de homicidio y lesiones por imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP.

3.2. MODIFICACIONES EN LOS REQUISITOS DE PERSEGUIBILIDAD DEL DELITO LEVE DE HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DEL ART. 142.2 CP.

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

5. LA REFORMA DEL ART. 85 DE LA LSV: INSTRUCCIÓN DE ATESTADOS.

6. CONCLUSIONES

1. INTRODUCCIÓN

Asistimos nuevamente a una reforma de la regulación penal, entre otras materias, de los delitos de resultado imprudente en el ámbito del tráfico viario, en este caso la llevada a cabo por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, *de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor*, tras las reformas de calado -y de signo opuesto entre sí- operadas en este ámbito por las Leyes Orgánicas 1/2015 y 2/2019, de las que respectivamente se ocuparon los Dictámenes 2/2016 y 1/2021.

En esta ocasión la reforma efectuada a través de la LO 11/2022 tiene como objeto principal la modificación de la fórmula de interpretación auténtica del concepto de imprudencia menos grave que introdujo la LO 2/2019 en los tipos de los arts. 142.2 y 152.2 CP, cuando los resultados imprudentes se producen en el ámbito del tráfico viario, con el alcance que luego veremos.

Asimismo, incide en la penalidad de tales delitos leves ocasionados por imprudencia menos grave en dos aspectos: en primer lugar, reformando el tradicional régimen facultativo de la pena de privación del derecho a conducir prevista en los citados tipos, que pasa a ser de imposición preceptiva cuando los resultados se producen en el mismo ámbito vial -utilizando un vehículo a motor o ciclomotor-; y, en segundo lugar, modulando la pena de multa en el delito leve de lesiones por imprudencia menos grave del art. 152.2 cuando los resultados lesivos sean los del tipo básico del art. 147.1 (simplemente necesitadas de tratamiento médico o quirúrgico), diferenciando su régimen penológico del previsto para los restantes tipos del art. 152.2 cuando concurren lesiones de los arts. 149 o 150, modificación ésta que afecta a todos los ámbitos de riesgo sin limitarse al vial.

Por otra parte, la reforma afecta también al régimen de perseguibilidad del delito leve de homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 en el mismo ámbito del tráfico viario, que se convierte en delito público no necesitado de denuncia previa para su persecución, a diferencia del producido en otras esferas de riesgo ajenas al tráfico vial, que mantiene su naturaleza semipública.

En otro orden de cosas, la LO 11/2022 da nueva redacción al apartado 1 del art. 382 bis CP, referido al delito de abandono del lugar del accidente introducido por la LO 2/2019, depurando el tipo con una corrección técnica de la redacción inicial, que podía dar lugar a disfunciones aplicativas, según ya se puso de manifiesto en el Dictamen 1/2021.

Finalmente, la reforma, en su Disposición final primera, modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante LSV), introduciendo un segundo párrafo en el art. 85.1, referido a la comunicación a la autoridad judicial de accidentes de tráfico con resultado de lesión o muerte y remisión de atestados.

De estas modificaciones legales nos ocupamos en los apartados siguientes.

2. LOS NUEVOS TIPOS DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP: NOVEDADES EN LA CONCEPTUACIÓN DE LA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE CON INFRACCIÓN GRAVE DE LA LSV

2.1. INTRODUCCIÓN E *ITER* HISTÓRICO LEGISLATIVO

La parte de mayor calado de la reforma operada por la LO 11/2022 es, sin duda, la referida a la calificación de la imprudencia, al menos, como menos grave en el caso de que se causara una muerte o lesiones relevantes -que requieran, al menos, tratamiento médico o quirúrgico- si hubiese sido determinante en la producción del hecho alguna infracción grave de las normas

de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se pretende con ello cerrar la posibilidad de calificar la imprudencia como leve en estos casos.

Se incrementa la respuesta penal en los delitos imprudentes que se producen en el ámbito de la circulación viaria, en este caso al calificar la clase de imprudencia.

Señala el Preámbulo de la ley que la reforma “no pretende restarle al juez la facultad de apreciar si se cometió una imprudencia, ni la de si se cometió o no una infracción administrativa grave de normas de tráfico, ni tampoco la de establecer el nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes. Su finalidad es reforzar el espíritu que animó la reforma de 2019 y establecer *ope legis* que, en todo caso, si el juez 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 (...), de modo que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción calificada como grave por el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.

En este sentido, la reforma llevada a cabo por la Ley Orgánica 11/2022 introduce una modificación en el segundo párrafo de los tipos de delito leve de los arts. 142.2 y 152.2 CP que afecta a la interpretación auténtica de la imprudencia menos grave que formuló la Ley Orgánica 2/2019, referida exclusivamente al ámbito del tráfico viario –cometidos *utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor*-.

Así pues, tras la reforma, se da nueva redacción al párrafo segundo del apartado 2 del art. 142 que, por lo que ahora nos interesa, señala: “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 términos similares, en el párrafo segundo del apartado 2 del art. 152, en la parte que analizamos, ahora se indica: “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”.

En su redacción anterior, tanto el art. 142.2, párrafo 2º, como el 152.2, párrafo 2º, establecían 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 ésta por el Juez o el Tribunal”.

Puede observarse que se cambia, por una parte, la expresión “el hecho sea consecuencia de una infracción grave” por “para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves”. Y, por otra parte, se sustituye la fórmula “apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal” por “la valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada” y, además, se añade “en todo caso”.

La nueva redacción dada al precepto comentado es similar a la que la LO 2/2019 dio al segundo inciso del párrafo 2º de los arts. 142.1 y 152.1, que establecían que “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”.

Señala el Preámbulo de la ley que los tribunales, por rutina, consideraban “leves” muchos casos y, por tanto, no generadoras de responsabilidad penal, en uso de la facultad que les daba el CP con esta redacción (“apreciada la entidad de ésta por el juez o el tribunal”).

Parece que el legislador pretender reducir la discrecionalidad que la anterior redacción del CP otorgaba al juez. Aunque reconociéndole un cierto margen cuando señala -en el Preámbulo- que, como no podía ser de otra manera, “no pretende restarle al juez la facultad de apreciar si se cometió una imprudencia, ni la de si se cometió o no una infracción administrativa grave de normas de tráfico, ni tampoco la de establecer el nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes”. Eso sí, se hace referencia, como veremos seguidamente, al deber de motivación.

En definitiva, la nueva redacción se asienta, como clave de bóveda, en la supresión del inciso “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal”, profundamente interpretada en la trascendental STS 421/2020, de 20 de julio (que fue a su vez ampliamente abordada en el anterior Dictamen 1/2021, de 17 de marzo), con las consecuencias a las que luego nos referimos; a ello se añade la inclusión del sintagma “en todo caso” (*se reputará en todo caso como imprudencia menos grave*), que estaba ausente en este párrafo de la reforma de 2019 que, por el contrario, sí la introdujo, como adelantamos, con similar técnica en el segundo párrafo de los arts. 142.1 y 152.1 CP en relación con la consideración como imprudencia grave de las conducciones en las que concurrieran las circunstancias del art. 379 (a estas diferencias de redacción entre ambos tipos alude la citada sentencia en los términos que luego transcribimos).

Asimismo, en cuanto a la conexión entre el resultado y la infracción grave de la normativa de tráfico, la exigencia de la redacción de 2019 -de que aquél fuera

consecuencia de ésta- se sustituye en 2022 por la de que la infracción administrativa grave haya sido determinante para la producción del resultado, lo que supone una obvia referencia a la necesaria causalidad e imputación objetiva del resultado, de nuevo en similares términos que los introducidos por la LO 2/2019 en el segundo párrafo de los arts. 142.1 y 152.1 CP, antes citado, (así se interpreta en la mencionada STS 420/2021), con la añadida exigencia – en principio superflua- de que esta determinación –o no determinación- se efectúe en resolución motivada.

La fórmula de 2019, con el inciso *apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal*, había sido interpretada por la STS 421/2020 -sintetizando la doctrina de aquella sentencia- en el sentido de que la concurrencia de la infracción grave de tráfico como causa del resultado imprudente era indiciaria de la concurrencia, al menos, de una imprudencia menos grave que obligaba, desde el punto de vista procesal, a la incoación de diligencias previas para la graduación de la conducta culposa, que podía llevar, una vez practicada la actividad instructora y *apreciada la entidad de la infracción a la normativa de tráfico* -pues el pronombre “ésta” era alusivo a tal infracción-, bien a confirmar la calificación como menos grave de la imprudencia –con la consiguiente tramitación como juicio por delito leve de los arts. 142.2 o 152.2 CP-, bien a entender que la imprudencia había sido grave -que habría de tramitarse como procedimiento abreviado por delito menos grave de los arts. 142.1 o 152.1 CP-, o bien a la atipicidad por el carácter leve de la imprudencia a pesar de la concurrencia de la infracción grave de tráfico. Lo expresa mejor la STS citada en su FJ 5º:

QUINTO. La reforma de 2019 (...) establece que la presencia de una infracción grave de la ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial (RDL 6/2015, de 30 de octubre) supondrá, en principio, un caso de *imprudencia menos grave* a los efectos de los arts. 142 y 152 CP.

La glosa inicial de esta proposición normativa sugiere estas consideraciones:

- a) Es claro que la referencia a una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial remite al RDL 6/2015 y su listado de infracciones graves.
- b) Una segunda observación: no tiene la norma afán de proporcionar con esa remisión una definición única y excluyente de la *imprudencia menos grave*. Es solo una indicación orientadora. Presenta alguna singular diferencia (en cuanto no se ofrece como definitiva) a la introducida en el campo de las imprudencias graves. En este ámbito el Código reformado establece que se reputa *en todo caso* grave la imprudencia en la que el resultado traiga causa de algunas de las circunstancias previstas en el art. 379 (exceso de velocidad relevante en los términos allí previstos, o conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias tóxicas). Al igual que ha establecido la jurisprudencia en relación al art. 380.2 (STS 744/2018, de 7 de febrero de 2019) estamos ante una presunción legal de imprudencia grave; no ante una definición excluyente o totalizadora. Es taxativa en el sentido de que no es conciliable con la ley, producido un resultado como consecuencia de esos delitos de riesgo, degradar la imprudencia de su máximo rango legal (salvo que podamos negar la imputación objetiva: *determinara la producción del hecho*).

Pero al margen de esos, caben otros supuestos de imprudencia grave. En el marco de la *imprudencia menos grave* el inciso "en todo caso" que aparecía en el texto que inspiró la enmienda desapareció.

c) La nueva caracterización de la *imprudencia menos grave*, presenta un relevante matiz frente a la especificación de la imprudencia grave. La presencia de una infracción grave de tráfico, según la catalogación administrativa, empuja en principio al marco de la *imprudencia menos grave* y aleja de la imprudencia leve no punible. Ahora bien, eso no significa ni que no puedan existir otros casos de *imprudencia menos grave*; ni que siempre que se dé una infracción grave de tráfico la imprudencia haya de ser calificada de menos grave.

Desarrollemos esta idea:

a) Pueden aparecer supuestos en que sin identificarse una infracción administrativa grave estemos ante una *imprudencia menos grave* (aunque si observamos el listado extensísimo, y con algún supuesto extremadamente abierto, de las infracciones viarias *graves* -art. 76 de la Ley de Seguridad Vial-, eso será muy difícil: basta fijarse en la amplísima fórmula de la letra m): es infracción *grave* la *conducción negligente*). También -es lógico- existirán casos en que la infracción de tráfico administrativa adquiera la consideración de *muy grave*, y, sin embargo, no alcance el nivel de la *gravedad* a efectos penales exigido por los arts. 142 y 152. Debemos acudir entonces a la *imprudencia menos grave* para ofrecer la respuesta penal adecuada.

b) Pero, igualmente, son concebibles supuestos en que se constate la presencia de una infracción *grave* y no estemos ante una *imprudencia menos grave*:

1. Bien porque el Juez o Tribunal considere que la imprudencia alcanza magnitud suficiente para colmar el concepto penal de *imprudencia grave*. (...)

2. O bien, en el otro extremo, por entenderse que, aunque concurra una infracción *grave* viaria, la imprudencia no desborda los linderos de la *imprudencia leve* en sentido jurídico penal. El juez o tribunal no queda convertido en esclavo de la catalogación administrativa. No estamos ante la resurrección de la *imprudencia simple* con infracción de reglamentos. A eso responde -y el seguimiento de la tramitación parlamentaria lo confirma- el inciso que alude a la necesidad de que el juez aprecie la *entidad de la imprudencia*. La presencia de una infracción *grave* supone una presunción de *imprudencia menos grave*. Emplaza, en principio, a incoar diligencias para esclarecer los hechos y delimitar la magnitud de la negligencia. Pero el Juez podría llegar a excluirla por factores varios no susceptibles de ser reducidos a un listado: Solo caben orientaciones o criterios que habrán de ir pensándose casuísticamente (v.gr., si la infracción administrativa *grave* es intencional o fruto de una negligencia). No es admisible otra interpretación que la de dejar esa escapatoria al arbitrio judicial descartando una dependencia absoluta de la calificación penal de la *imprudencia* respecto de la catalogación administrativa, menos precisa y más *de brocha gorda*. Un absoluto automatismo es rechazable. Así se deriva inequívocamente de ese inciso final; y, así, por otra parte, se constata si examinamos el listado de infracciones *graves* de la legislación viaria.

La comparación con la cláusula del inciso final del art. 142.1, párrafo penúltimo lo corrobora: *en todo caso* se dice ahí. No encontraremos igual apostilla en la previsión paralela del art. 142.2 donde se ve sustituida por una matización: *apreciada la entidad de esta por el Juez o Tribunal*. El

pronombre "esta" solo puede referirse a la infracción grave administrativa.

En este estado de cosas, la cuestión que se plantea ahora es si puede mantenerse la misma interpretación con la nueva fórmula introducida por la reforma de la LO 11/2022, una vez desaparecido el inciso "apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal" e incluidas la expresión "en todo caso" y la referencia a que la infracción grave administrativa haya sido "determinante" para la producción del hecho. De entrada, si acudimos al elemento gramatical - primer estadio interpretativo- la respuesta a dicho interrogante debe ser negativa, pero veamos también esta cuestión desde otros criterios de interpretación (artículo 3.1 CC). Empezaremos por el *iter* legislativo de la reforma.

La redacción inicial de la Proposición de Ley Orgánica presentada por el Grupo Parlamentario Socialista (publicada en el BOCG el 30 de agosto de 2021) sólo había previsto la supresión del inciso "apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal" en los tipos de los arts. 142.2 y 152.2 CP. Se justificaba en la Exposición de Motivos de la siguiente forma: "Se propone así modificar el texto legal para eliminar que el juez o tribunal pueda subjetivamente apreciar la inexistencia de delito. Si las lesiones son relevantes o se causa la muerte, que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción considerada como grave por la Ley de Seguridad Vial". Ahora bien, no fue ésta la redacción definitivamente aprobada, con las consecuencias que luego veremos.

Es en el Informe de la Ponencia del Congreso (BOCG de 2 de junio de 2022) donde se propone a la Comisión la aceptación de diferentes enmiendas -en lo que aquí afecta, a la Exposición de Motivos y a la redacción de los arts. 142.2 y 152.2- que dieron lugar a una nueva redacción de estos pasajes -diferente de la que figuraba en la inicial Proposición de Ley Orgánica- que fue la finalmente aprobada y recogida en el texto definitivo de la Ley Orgánica 11/2022.

Así, en el Informe de la Ponencia se modifica la redacción de los arts. 142.2 y 152.2 en el sentido anteriormente aludido, a saber: por una parte, se mantiene la supresión que hacía la inicial Proposición de Ley del inciso "apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal"; al mismo tiempo se incluye la expresión "en todo caso" (*se reputará en todo caso como imprudencia menos grave*) y, en cuanto a la conexión entre el resultado y la infracción grave de la normativa de tráfico, la exigencia de que la infracción administrativa grave haya sido determinante para la producción del resultado, con similar técnica, como dijimos, a la utilizada por la reforma de 2019 en el segundo párrafo de los arts. 142.1 y 152.1 CP (en relación con la consideración como imprudencia grave de las conducciones en las que concurrieran las circunstancias del art. 379), así como la necesidad de que ésta determinación –o no determinación- se efectúe en resolución motivada.

En este punto, las justificaciones que da la nueva redacción de la Exposición de Motivos del Informe de la Ponencia (que fue la finalmente recogida en la LO

11/2022), matizan la redacción inicial de la Proposición de Ley en cuanto a las facultades de arbitrio judicial en la apreciación de la existencia del delito. Se modifica tal redacción, de forma relevante a efectos interpretativos, señalándose expresamente, como adelantamos *ut supra*, que la modificación del texto legal “no pretende restarle al juez la facultad de apreciar si se cometió una imprudencia, ni la de si se cometió o no una infracción administrativa grave de normas de tráfico, ni tampoco la de establecer el nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes”.

La consecuencia interpretativa de esta redacción sería la libertad de apreciación del órgano judicial sobre: en primer lugar, la existencia o no de una conducta imprudente con relevancia penal; en segundo lugar, la concurrencia o no de una infracción administrativa grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; y, finalmente, la existencia de relación de causalidad (incluyendo por tanto la necesaria imputación objetiva del resultado, no sólo la causalidad natural) entre la acción imprudente y el resultado lesivo.

No obstante, ese margen de apreciación judicial se ve nuevamente restringido cuando la Exposición de Motivos continúa señalando a renglón seguido -como adelantamos *ut supra*- que “su finalidad es reforzar el espíritu que animó la reforma de 2019 y establecer *ope legis* que, en todo caso, si el juez 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 si las lesiones son relevantes o se causa la muerte, de modo que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción calificada como grave por el texto refundido de la Ley sobre tráfico circulación de vehículos a motor y seguridad vial”.

Como señalamos más arriba, este texto aprobado en el Informe de la Ponencia del Congreso fue el acogido en el Dictamen de la Comisión (BOCG de 3 de junio de 2022), el aprobado sin modificaciones por el Pleno del Congreso (BOCG de 15 de junio de 2022), por el Informe de la Ponencia del Senado (BOCG de 6 de septiembre de 2022), por el Dictamen de la Comisión del Senado (BOCG de la misma fecha) y, finalmente, por el Pleno del Senado (BOCG de 12 de septiembre de 2022), convirtiéndose en la redacción definitiva de la LO 11/2022, publicada en el BOE de 14 de septiembre siguiente.

2.2. ANÁLISIS DE LOS NUEVOS TIPOS DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP

La dicción literal de los preceptos estudiados -arts. 142.2 y 152.2 CP-, con la introducción del inciso “en todo caso”, siguiendo en este punto la misma interpretación dada por la STS 421/2020 al similar inciso de los arts. 142.1 y 152.1 en materia de imprudencia grave, en consonancia con la redacción del Preámbulo, supone la introducción de una presunción legal de imprudencia

menos grave: la existencia de un resultado típico (fallecimiento o lesiones al menos tributarias de tratamiento médico-quirúrgico -arts. 147.1) como consecuencia de una infracción administrativa grave a las normas de tráfico supone *ex lege* la concurrencia -al menos- de imprudencia menos grave. Todo ello siempre que concurren los requisitos de la imprudencia, entre ellos, especialmente, la imputación objetiva.

Así, la nueva redacción del tipo nos recuerda a la vetusta imprudencia simple con infracción de reglamentos del CP de 1973, corregida en parte por la reforma de 1989. Es indudable, por todo lo que acabamos de exponer, que se restringe el ámbito de la imprudencia leve y, por lo tanto, de la culpa civil, en su modalidad de responsabilidad extracontractual (arts. 1902 y ss. C.C.), en el ámbito de las imprudencias de tráfico.

El Dictamen 1/2021 con cita de la doctrina jurisprudencial al respecto señalaba que *los delitos imprudentes se constituyen en tipos “relativamente abiertos”, en cuanto necesitados de ajustes con el principio de legalidad, pero no vinculados estrictamente a las infracciones extrapenales, y fundados en una norma prohibitiva indirecta de resultado que es la norma de cuidado. Es reiterada la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª TS ya citada en esta dirección, entre otras la STS 1185/1999, de 12 de julio: Solamente cabe decir (...) que el artículo 142 no alude a la infracción de reglamentos para fijar criterios legales de imprudencia, precisamente porque las previsiones reglamentarias no se corresponden «per se» con las normas de cuidado. La valoración de la gravedad legal de la imprudencia no puede quedar vinculada a criterios reglamentarios ni a exigencias más o menos formales (...). La configuración del deber normativo de cuidado o cautela cuya infracción es la esencia del injusto imprudente, como se argumentó, requiere examinar la relevancia del riesgo creado en el concreto ámbito de que se trate, examinando todas las circunstancias concurrentes (...). Y es que, en general, la mera infracción administrativa no supone la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado tendente a realizarse en el resultado (págs. 27-32 del Dictamen) pues se conforma con la mera contradicción formal entre la conducta y la norma. El resultado típico de los delitos imprudentes examinados debe ser la realización de ese riesgo desde la teoría de la imputación objetiva asumida por la doctrina jurisprudencial.*

Todo lo anterior hace aconsejable recordar, de forma más o menos somera, los requisitos y estructura del delito imprudente, con una necesaria referencia a la doctrina de la imputación objetiva, en cuanto determinantes para la aplicación de los nuevos tipos. Y, finalmente, acometer el análisis de las clases de imprudencia, tras la reforma.

2.2.1. Concurrencia de acción imprudente e imputación objetiva del resultado. Estructura del delito imprudente

Superada la concepción causalista del injusto, que concebía el dolo y la imprudencia como formas de la culpabilidad, actualmente se considera que

estos elementos deben formar parte del tipo. Lo que nos lleva, a su vez, a diferenciar, dentro de éste, entre elementos de naturaleza objetiva y subjetiva (tipo objetivo y tipo subjetivo).

En la parte objetiva del delito imprudente podemos diferenciar, siguiendo a la doctrina y jurisprudencia mayoritarias, dos elementos: la infracción de la norma de cuidado y la lesión o puesta en peligro del bien jurídico -conectados, entre sí, a través de la imputación objetiva-. El primero constituye el desvalor de la acción y el segundo el desvalor del resultado.

Por lo que se refiere a la jurisprudencia, se trata de una doctrina ya consolidada desde hace varias décadas, entre otras, cabe citar la STS 561/2002, de 1 de abril. Asimismo, hay que mencionar, aunque cambiando algo dicha estructura, la STS 598/2013, de 28 de junio, que establece que “el delito imprudente aparece estructuralmente configurado, de una parte, por la infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión), que obliga a advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad; y, de otra, por la vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado), que obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de garante de este le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado. A estos requisitos ha de sumarse, en los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por ésta sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico). Y en los comportamientos omisivos habrá de operarse con el criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal”. En el mismo sentido las SSTS 533/2019, de 30 de diciembre; 830/2016, de 3 de noviembre; 225/2014, de 5 de marzo; y 1089/2009, de 27 de octubre; así como -aunque sin referencia a los comportamientos omisivos- las SSTS 317/2021, de 15 de abril; 751/2018, de 21 de febrero; y 552/2018, de 14 de noviembre.

En lo que respecta la parte subjetiva del delito imprudente, ésta requiere, por una parte, que el autor haya querido la conducta descuidada -elemento positivo- ya sea con conocimiento del peligro (culpa consciente) o sin él (culpa inconsciente) y, por otra, no haya querido -ni buscado ni aceptado- el hecho resultante -elemento negativo-. Sin embargo, en algún caso de imprudencia inconsciente ni siquiera existe ese elemento volitivo -los casos en que distraídamente se infringe el deber de cuidado-. Por lo que se refiere al elemento cognitivo, en el supuesto de la imprudencia consciente, el sujeto conoce el peligro que implica su conducta y la posibilidad de causar el resultado. En la imprudencia inconsciente, por el contrario, no percibe el peligro de su conducta y la posibilidad de producir el resultado. Se requerirá la posibilidad de tal conocimiento (cognoscibilidad), que concurrirá si el sujeto

poseía suficientes datos como para haberse percatado de la situación sin un gran esfuerzo.

Las SSTS 171/2010 y 1050/2004, entre otras, señalaban que “en el delito imprudente, el tipo subjetivo lo constituye el desconocimiento individualmente evitable del peligro concreto. Desconocimiento que le es imputable ya que pudo haber previsto el resultado si su comportamiento hubiera sido adecuado al deber de cuidado”.

2.2.1.1. La infracción de la norma de cuidado

La infracción del deber de cuidado constituye el elemento esencial o núcleo de la imprudencia. Así lo entienden doctrina y jurisprudencia.

No obstante, no faltan quienes señalan que basta con los criterios de la imputación objetiva y que el elemento de la infracción del deber de cuidado es prescindible, quizás debido a que se suele identificar la infracción de norma de cuidado con uno de los elementos de la imputación objetiva: la creación del riesgo típico.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia -así, la sentencia antes citada- suelen distinguir un deber de cuidado interno y un deber de cuidado externo.

El primero supone el deber de advertir -identificar y ponderar- el peligro para el bien jurídico. Es un deber de previsión. Si falta este conocimiento previo estaremos ante la imprudencia inconsciente, en la que se castiga al sujeto por realizar su conducta sin haber advertido la situación de peligro.

Doctrina y la jurisprudencia suelen requerir como presupuesto de lo anterior la previsibilidad objetiva de producción o incremento del riesgo. Se debe contemplar la situación *ex ante*, es decir, en el momento de llevar a cabo la acción.

El deber de comportamiento externo (cuidado externo) tiene por objeto evitar que se produzca el resultado típico y obliga a comportarse conforme a la norma de cuidado que corresponda al peligro previamente advertido. Se trata de un deber de prevención -STS 1646/1998, de 29 de diciembre-. La existencia de este previo conocimiento nos sitúa en el ámbito de la imprudencia consciente.

Los deberes de cuidado pueden determinarlos las disposiciones legales y reglamentarias o normas socioculturales o de común experiencia. Así, diversas sentencias se refieren a normas reglamentarias y a normas socioculturales exigibles al ciudadano medio, según común experiencia -SSTS 623/2022, de 22 de junio y 614/2022, de 22 de junio-.

La doctrina mayoritaria indica que en cada caso concreto las medidas de seguridad generales se deben de cumplimentar con aquellas que son necesarias atendiendo a las especiales circunstancias concurrentes,

distinguiendo así entre regla técnica -reglamentos, órdenes, etc.- y deber objetivo de cuidado, indicando que la regla técnica tendrá una función indiciaria del contenido del deber de cuidado. También diversas sentencias se refieren a este aspecto, así la SAP Cádiz, secc. 8ª, 264/2019, de 22 de julio, señala que “puede observarse que en los distintos ámbitos o esferas de actividad humana, especialmente en aquellas en que existe un riesgo latente para bienes jurídicos esenciales como la vida o integridad corporal de las personas, surgen normas o reglas generales de carácter técnico o científico que expresan prohibiciones de conductas para aquellos supuestos en los que la experiencia general de la vida demuestra una gran probabilidad de que una acción de esa índole lesione un bien jurídico. Esas normas o pautas de comportamiento habitualmente se plasman en leyes, reglamentos, ordenanzas, principios jurisprudenciales, usos, costumbres o códigos deontológicos que marcan el correcto desempeño de una actividad profesional. Estas reglas alcanzan un carácter general meramente indicativo u orientador; ahora bien, el deber objetivo de cuidado ha de determinarse con referencia a cada situación concreta de acuerdo con los diferentes factores e intereses en juego. De este modo puede afirmarse que la inobservancia de la norma de cuidado considerada en abstracto no conlleva “per se” la realización de una conducta típica imprudente, sino que será precisa la concreción del deber objetivo de cuidado específico mediante una labor de individualización judicial”. En el mismo sentido la SAP Toledo, secc. 2ª, 248/2018, de 23 de noviembre, la SAP Tarragona, secc. 2ª, 481/2015, de 15 de diciembre, y la SAP Valencia, secc. 4ª, 598/2014, de 24 de julio. Por ello, la infracción administrativa no siempre supone infracción del deber de cuidado, aunque, no podemos olvidar que la norma administrativa tiene un indudable valor indiciario respecto al contenido de la norma de cuidado. Habrá que indagar si en el caso concreto el deber que impone la norma administrativa -de carácter general y que suele contemplar los supuestos más usuales- es el deber de cuidado exigible atendiendo a la situación concreta con todas las circunstancias concurrentes -que pudieran ser excepcionales o no previstas por la norma general-.

2.2.1.2. Resultado

Entre el resultado y la conducta imprudente tiene que existir una relación de causalidad. Pero ésta es condición necesaria pero no suficiente, de acuerdo con la doctrina y la jurisprudencia, que recurren a la teoría de la imputación objetiva para conectar resultado (en este caso muerte o lesiones) y conducta.

De acuerdo con la teoría de la imputación objetiva se requiere, además del nexo causal -relación de causalidad-, la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado -*ex ante*- y que el resultado sea la realización de dicho riesgo.

2.2.1.2.1 Presupuesto: nexo causal

Este primer elemento ha de entenderse en sentido naturalístico (ontológico), a diferencia de la imputación objetiva que es un elemento normativo o axiológico.

Para establecer este nexo causal acudiremos a la clásica teoría de la condición o de la equivalencia de las condiciones.

2.2.1.2.2 Creación del riesgo jurídicamente desaprobado

La creación del riesgo jurídicamente desaprobado se suele identificar, como señalamos, con el elemento de la infracción del deber de cuidado, al que acabamos de referirnos.

La creación de un riesgo jurídicamente desaprobado supone la peligrosidad *ante* de la conducta. Ésta será peligrosa cuando generalmente es adecuada para producir el resultado típico, y lo es cuando incrementa de forma apreciable las posibilidades de su realización. Este requisito coincide con la previsibilidad objetiva del resultado, que, como señalamos, era un presupuesto de la infracción del deber objetivo de cuidado -en el caso del deber de cuidado interno-. Por otra parte, como veremos, la previsibilidad también puede ser tenida en cuenta en el segundo criterio de imputación.

No obstante, no siempre una conducta peligrosa es relevante a efectos de imputación objetiva. Cuando estamos en presencia de los llamados riesgos adecuados socialmente o riesgos permitidos, el ordenamiento jurídico -debido a su utilidad social- los admite, pero solamente hasta un determinado nivel que se considera socialmente soportable. Así, el ordenamiento jurídico fija unos límites a ese riesgo permitido, estableciendo normas de cuidado que si se sobrepasan hacen viable la imputación del resultado, caso de producirse éste. Por ello, es primordial determinar si se ha producido o no un incremento del riesgo permitido. En algunos ámbitos -como el tráfico viario- se han desarrollado principios específicos para delimitar el deber objetivo de cuidado, como veremos.

Las SSTs 421/2020, de 22 de julio y 805/2017, de 11 de diciembre, entre otras, señalan que no concurre el requisito de que la acción ha creado un peligro jurídicamente desaprobado en los siguientes supuestos: “a) Cuando se trata de riesgos permitidos. b) Cuando se pretende una disminución del riesgo: es decir, se opera para evitar un resultado más perjudicial. c) Si se obra confiado en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido (principio de confianza). d) Si existen condiciones previas a las realmente causales puestas por quien no es garante de la evitación del resultado (prohibición de regreso)”.

2.2.1.2.3 Realización del riesgo en el resultado

Debemos comprobar que el resultado sea la realización del riesgo creado por la infracción de la norma de cuidado. Para esto podemos recurrir al criterio del fin o ámbito de protección de la norma, aunque no sea el único criterio utilizable.

Este tramo de la teoría de la imputación objetiva soluciona los supuestos que las teorías causales clásicas y la jurisprudencia tradicional solucionaban con la llamada *ruptura del nexa causal*.

Según el criterio del fin de protección de la norma, hemos de determinar si el resultado era uno de los que la norma de cuidado quería impedir.

Debemos buscar los motivos que dieron lugar al establecimiento de un deber de cuidado, es decir, qué riesgos pretendía evitar dicho deber, comprobando posteriormente si es alguno de ellos el que se concretó en el resultado.

Parte de la doctrina entiende que cuando, pese al riesgo creado, no era previsible el concreto resultado causado, el resultado no entra dentro del fin de protección de la norma.

Por otra parte, si el resultado causado se hubiese producido igualmente con un comportamiento cuidadoso y respetuoso con las normas, habrá que negar la imputación objetiva del resultado (comportamiento alternativo conforme a Derecho).

En este sentido, la STS 1050/2004, de 27 de septiembre, se refiere a la evitabilidad. Tras indicar que son varios los criterios de imputación del resultado -como más destacados cita la teoría del incremento del riesgo, la teoría del ámbito de protección de la norma y la teoría de la evitabilidad-, señala que, conforme a esta última teoría, “habrá que preguntarse qué hubiera sucedido si el sujeto hubiera actuado conforme a la norma. Si a pesar de ello, es decir, si, aunque el sujeto hubiera cumplido con la norma, el resultado se hubiera producido igualmente, habrá que negar la imputación objetiva del resultado”.

También la STS 54/2015, de 11 de febrero, afirma que el actuar imprudente exige “la previsibilidad y evitabilidad del resultado producido, a partir del riesgo ocasionado”.

Finalmente, hay que tener en cuenta que en el sector del tráfico vial rige el principio de confianza en el comportamiento adecuado de los demás conductores, a no ser que existan indicios que hagan prever lo contrario.

Se trata de un principio desarrollado ampliamente en nuestra jurisprudencia, junto a otros como los de conducción dirigida y de defensa, sobre los que ya se ha tratado en el Dictamen 1/2021 -págs. 18 a 21- al que nos remitimos.

2.2.2. Consecuencias aplicativas de la estructura del delito imprudente y de la imputación objetiva en la interpretación de los nuevos tipos de los arts. 142.2 y 152.2 CP

Como señalábamos *ut supra*, la reforma pretende la calificación de la imprudencia, al menos, como menos grave en los supuestos en los que se

cause muerte o lesiones relevantes si hubiese sido determinante en la causación del hecho alguna infracción grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En definitiva, trata con ello de impedir que se pueda calificar la imprudencia como leve en estos supuestos.

Pero, en todo caso, como adelantamos, corresponderá al órgano judicial determinar si concurren los requisitos del tipo imprudente correspondiente. Así lo establece el Preámbulo, pero, aunque no lo indicase, es indudable que se trata de una facultad del juez, sin perjuicio de que se deba motivar.

Por ello, debe huirse de cualquier automatismo. Si concurre una infracción administrativa grave de normas de tráfico -apreciada su existencia por el órgano judicial- debe conducirnos a una calificación de la imprudencia, al menos, como menos grave en los supuestos en los que se cause muerte o lesiones relevantes, pero siempre y cuando concurren los requisitos del tipo imprudente.

Por una parte, tendremos que valorar si la infracción administrativa grave de normas de tráfico, a la vista de la situación concreta, valorando todas las circunstancias concurrentes, puede considerarse como infracción del deber de cuidado. Eso sí, esa infracción administrativa tendrá un indudable valor indiciario que precisará de esa ulterior valoración judicial.

Por otra parte, cuando estemos en presencia del deber de advertir el peligro (cuidado interno), que se refiere a la obligación de identificar el peligro que pudiera existir para el bien jurídico (deber de previsión) -lo que daría lugar a la imprudencia inconsciente-, se requiere la concurrencia *ex ante* -en el momento de la acción- del presupuesto de la previsibilidad objetiva de producción o incremento del riesgo.

A su vez, cuando estemos en presencia del deber de comportamiento externo adecuado con objeto de evitar la producción del resultado típico (cuidado externo), que se refiere a la obligación de comportarse conforme a la norma de cuidado (deber de prevención) -lo que daría lugar a la imprudencia consciente-, se requiere la concurrencia de la evitabilidad del resultado. No todo lo previsible será evitable, pueden existir sucesos previsible e inevitables (art. 1105 CC).

Por otro lado, también se viene exigiendo la previsibilidad objetiva al valorar la imputación objetiva.

El primer criterio, es decir, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado supone una valoración de la peligrosidad *ex ante* de la conducta. Ésta será peligrosa cuando generalmente es adecuada para producir el resultado típico, y lo es cuando incrementa de forma apreciable las posibilidades de su realización. Este requisito coincidiría, pues, con la previsibilidad objetiva del resultado, al que nos referimos como requisito o presupuesto de la infracción del deber objetivo de cuidado.

Tampoco faltan, como señalamos, quienes analizan esta cuestión en el segundo requisito de imputación -que el resultado sea la realización del riesgo creado por la infracción de la norma de cuidado-. Se suele acudir, entre otros, al criterio del fin o ámbito de protección de la norma. Según este criterio tenemos que comprobar si el resultado era uno de los que la norma de cuidado se proponía evitar. Para ello tendremos que averiguar los motivos por los que surge el deber de cuidado, es decir, qué riesgos quería impedir dicho deber, verificando seguidamente si es alguno de ellos el que se realizó en el resultado. Pues bien, cuando un resultado no es previsible no podremos incluirlo dentro de la esfera de protección de la norma. En estos casos el resultado no será la realización del riesgo creado por la infracción de la norma de cuidado.

Como podemos comprobar cuando un resultado no es previsible objetivamente podemos llegar a una misma solución -excluir el tipo imprudente- por distintas vías -ausencia de deber de cuidado interno, o falta de del primer o segundo criterio de imputación objetiva-.

Por otra parte, tal y como indicamos, si el resultado ocasionado por un comportamiento negligente se hubiera realizado también con un comportamiento diligente, se niega la imputación del resultado.

Aplicando las anteriores consideraciones a casos concretos, aunque no se puedan dar pautas automáticas ni generales, pues habrá que estar a la valoración *ad casum*, se podría negar la imputación objetiva y, por ello, la tipicidad en algún supuesto límite. Así, por ejemplo, en algún caso -excepcional- de colisión por alcance a escasa velocidad en situaciones de tráfico muy denso por retenciones, especialmente en vías urbanas (caso paradigmático de imprudencia leve anterior a la reforma de la LO 11/2022 según señaló la tan citada STS 421/2020), podrá considerarse que el incumplimiento del deber de seguridad consistente en mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente (art. 76.ñ) no haya creado *ex ante* un incremento relevante del peligro para el bien jurídico, es decir, que *ex ante* no haya sido previsible el resultado típico.

2.2.3. Clases de imprudencia: grave, menos grave o leve

Como señala la STS 421/2020, “en esa valoración el resultado no puede influir, es un elemento del que hay que abstraerse. Es así, en efecto: hay que estar al desvalor de la acción y no al desvalor del resultado; aunque con un matiz: *ex ante* la previsibilidad de posibles resultados más graves obliga a redoblar el deber de cuidado”.

Por lo que se refiere a la diferenciación entre imprudencias graves y menos graves, mantenemos los criterios de los Dictámenes 2/2016 y 1/2021 a los que nos remitimos. El problema surge a la hora de deslindar entre la imprudencia menos grave y la leve.

La reforma de 2022 supone un nuevo planteamiento en la graduación de la imprudencia. La referencia a “alguna de las infracciones graves de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” hay que entenderla -tal y como señala la STS 421/2020, de 20 de julio y el propio Preámbulo de la LO 11/2022- al Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En concreto a su art. 76, que tipifica las infracciones graves. En buena lógica y por coherencia en la valoración, habrá que entender incluidas también las infracciones muy graves del art. 77 -aunque el legislador debió haber hecho referencia a las mismas-.

Tal y como están redactados los nuevos arts. 142.2 y 152.2, ambos en su párrafo segundo, acreditados los elementos del tipo imprudente, especialmente la imputación objetiva, si para la producción del hecho -muerte o lesiones relevantes- ha sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves señaladas, la calificación de la imprudencia será, al menos, como menos grave. Quedando vedada la posibilidad de la imprudencia leve.

La imprudencia leve -atípica- quedaría para los supuestos en que la infracción administrativa fuese leve o bien para aquellos casos de deberes objetivos de cuidado no recogidos como infracción administrativa en la LSV (siempre, claro está, que en estos casos no se acredite la infracción de un deber objetivo de cuidado de suficiente intensidad subsumible en la imprudencia grave o menos grave). Estos casos serán muy escasos dada la interminable lista de los arts. 76 y 77. Incluso algunas de tales infracciones son bastante amplias o genéricas, como las de los arts. 76.m) -conducción negligente- o 77.e) -conducción temeraria-. Ahora bien, en todo caso habrá que concretar en qué consistió la infracción del deber objetivo de cuidado, sin que sea suficiente con señalar que hubo conducción negligente o temeraria. Por ello, no nos servirán, sin más precisión, como elemento del tipo imprudente. En este sentido, la citada STS 421/2020, en relación con la redacción dada por la reforma de 2019, indicaba que “si negligencia e imprudencia son sinónimos; o al menos términos no susceptibles de significar cosas claramente distintas, siempre que se produzca una imprudencia pilotando un vehículo de motor podrá hablarse de conducción negligente. (...) La mera mención, huérfana de cualquier otra valoración adicional de la infracción prevista en la letra m) del art. 76 no basta para argumentar la concurrencia de una imprudencia menos grave”. No obstante, en los supuestos en los que escuetamente se señale que la conducción es negligente o temeraria, sin descripción alguna, no cabe interesar o acordar, sin más, el sobreseimiento de la causa, sino que será necesario averiguar en qué consistió la infracción del deber objetivo de cuidado, precisando la maniobra o circunstancias que generaron el siniestro. Evitando poner fin al procedimiento de forma precipitada.

Por todo lo anterior, los casos de imprudencia leve quedarían reservados a algún supuesto -tampoco todos ya que, aunque no están incluidos en la nueva redacción de los tipos comentados, habrá que valorar la entidad de la infracción del deber objetivo de cuidado como señalamos- de los siguientes:

1º) Las infracciones administrativas leves. Empezando por las de los apartados a) y b) del art. 75 (falta de uso de alumbrado reglamentario o de elementos y prendas reflectantes al circular en bicicleta) recogen infracciones de usuarios de bicicletas por lo que quedarían fuera del párrafo 2º del artículo 142.2 -que se refiere a vehículos a motor a ciclomotores-.

Por otra parte, desde la perspectiva del fin de protección de la norma, afectan en principio sólo a su propia seguridad, por lo que difícilmente podrán fundar la imputación del resultado a título de imprudencia -de cualquier clase que sea-, aunque ello será valorable caso por caso por la posible incidencia en la seguridad de otros usuarios de la vía: por ejemplo, falta de uso de alumbrado por el ciclista que genera accidente con terceros implicados, en que habrá de valorarse la infracción del deber objetivo de cuidado para calificar la imprudencia, que podrían dar lugar a supuestos de imprudencia leve atípica, al ser la infracción administrativa leve, sin que sean descartables *a priori* otros supuestos de imprudencia grave o menos grave.

La infracción leve del apartado b) bis del art. 75 LSV (impago de peaje, tasa o precio público) se halla desconectada de infracciones del deber cuidado relacionadas con la circulación.

Por lo que se refiere a la infracción leve del apartado b) ter de dicho artículo -conductor que incumple su deber de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo-, permitiría negar la aplicación de la presunción de los arts. 142.2 y 152.2 en los casos, no absolutamente infrecuentes, en que la única infracción administrativa imputada al conductor sea la del incumplimiento del deber de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo del art. 13 LSV, cuando la infracción del deber objetivo de cuidado no tenga la suficiente entidad como para calificar la imprudencia como grave o menos grave.

Finalmente, el art. 75.c) LSV contempla, asimismo, como infracción administrativa leve, con carácter residual, el incumplimiento de las normas contenidas en aquella ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, habiéndose añadido por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, de modificación de la LSV, el inciso “especialmente en el caso de los conductores de bicicletas siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía”. Se podrá eventualmente acudir en determinados supuestos a la infracción residual leve del art. 75.c) LSV cuando el incumplimiento administrativo no pueda ser calificado como infracción grave o muy grave de los arts. 76 y 77 LSV, no entrando en juego la presunción de imprudencia penal menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP, facultad que habría de utilizarse con la debida moderación y valoración *ad casum* de las circunstancias concurrentes.

2º) aquellos casos de deberes objetivos de cuidado no recogidos específicamente como infracción administrativa en la LSV: p. ej., siniestros

producidos debido a las condiciones psicofísicas del conductor -cansancio, distracción, fatiga o sueño, pág. 24 del Dictamen 1/2021-, aunque en la mayoría de estos casos, a salvo las meras distracciones muy puntuales, la infracción del deber objetivo de cuidado tendrá la suficiente entidad como para calificar la imprudencia como grave o, en todo caso, como menos grave.

3º) En el caso de colectivos vulnerables, el art. 76 comprende sólo alguna de las infracciones posibles a su régimen jurídico protector -pág. 24 del Dictamen 1/2021-. No obstante, será muy difícil en la práctica que la vulneración de la norma de cuidado en estos casos no sea calificada de grave o, al menos, de menos grave, dada la mayor exigencia de cuidado cuando se trata de estos colectivos especialmente vulnerables. Como ya se señalaba en el Dictamen 1/2021, citando el 2/2016, "cuando el sujeto pasivo es miembro de un colectivo vulnerable, ya apuntamos que las graves vulneraciones de los deberes de precaución del art. 13.1 LSV en relación con niños, ancianos y discapacitados, del deber de moderación de la velocidad del art. 46 RGCir y de preferencia del peatón y ciclista del art. 25 LSV, así como de la protección del ciclista en adelantamientos del art. 35 LSV, son indiciarias de imprudencia grave", aunque añadía que "si la infracción de la norma de cuidado por el agente es de menor entidad o no es esencial, o bien concurren conductas imprudentes de la propia víctima que contribuyen de tal modo a la producción del resultado que diluyen la imputación objetiva al agente serían de apreciación las otras gradaciones de la imprudencia (...)".

Por otra parte, diversas son las infracciones de los arts. 76 y 77 LSV que no guardan relación alguna con los siniestros viales por lo que, aunque concurren, no satisfarán las exigencias de la imputación objetiva y, en ocasiones, ni siquiera de la mera relación de causalidad. En este sentido, en el Dictamen 1/2021 (págs. 25 a 27), al que nos remitimos, se hacía un completo estudio de las infracciones de los arts. 76 y 77 LSV citados que no guardaban relación con accidentes de tráfico, junto con otras que sí podían tener una clara relación causal con el accidente, pudiéndose mantener *mutatis mutandis* las consideraciones allí señaladas. Entre las primeras -desconectadas de siniestros viales- cabría ahora añadir las del art. 76, apartados z1), z2) y z3), y art. 77, apartados s), t), u), v) -que puede ser indiciaria de delito de abandono y omisión del deber de socorro cuando el accidente ya se ha producido- y w), introducidas todas ellas por la citada Ley 18/2021, de 20 de diciembre, de modificación de la LSV, posterior al mencionado Dictamen.

Como en anteriores dictámenes, se pretende dar una serie de indicaciones que, teniendo en cuenta las circunstancias del caso concreto, ayuden a argumentar y razonar la postura que se considere más ajustada a Derecho, siempre sin automatismos y, como decimos, con una valoración *ad casum* de las circunstancias concurrentes.

3. MODIFICACIONES SOBRE LA PENALIDAD Y PERSEGUIBILIDAD DE LOS DELITOS DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP

3.1. MODIFICACIONES EN LA PENALIDAD DE LOS DELITOS LEVES DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DE LOS ARTS. 142.2 Y 152.2 CP

3.1.1. Graduación de la pena de multa en el delito leve de lesiones por imprudencia menos grave del art. 152.2 CP en función del resultado lesivo

El nuevo tipo del art. 152.2 CP introducido por la reforma de la LO 11/2022 modifica la consecuencia penológica de los delitos leves de lesiones cometidos por imprudencia menos grave en el sentido de graduar la pena de multa imponible conforme al mencionado precepto, que anteriormente se preveía con una duración de tres a doce meses cualquiera que fuera el resultado lesivo, de suerte que, tras la reforma de 2022, se prevén distintas horquillas en función de aquél: pena de multa de uno a dos meses en el caso de las lesiones del art. 147.1 y de tres a doce meses en las lesiones de los arts. 149 y 150, en ambos casos concurriendo imprudencia menos grave. Señala ahora el precepto del art. 152.2 CP 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”.

Ya en el Dictamen 1/2021 se decía, por referencia a la reforma de 2019, que *ha sido sin duda un acierto del legislador que estos resultados lesivos -los del art. 147.1- gocen de tutela penal en la imprudencia menos grave como en la imprudencia grave, si bien es criticable que la pena sea la misma que en resultados de bastante mayor gravedad como los del art 149.*

La inicial Proposición de Ley sólo preveía la introducción de la pena de multa de un mes para las lesiones del art. 147.1 cometidas por imprudencia menos grave, sin contemplar una horquilla penológica que posibilitase la individualización de la pena. La redacción definitiva obedece al Informe de la Ponencia del Congreso (BOCG de 2 de junio de 2022), que propone la aceptación de la enmienda transaccional a la enmienda nº3 de los Grupos Parlamentarios Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (BOCG de 23 de mayo de 2022), que a su vez planteaba la previsión de esta pena de multa de uno a dos meses con la justificación de “establecer una horquilla de penas (uno a dos meses) para las lesiones reguladas en el artículo 152.2 del CP, y no una pena fija sin margen de gradación”.

Dado que la modificación penológica se contempla en el primer párrafo del art. 152.2 CP, afectará al delito de lesiones por imprudencia menos grave cometido no solo en el ámbito del tráfico viario sino en cualquier otra esfera de riesgo.

La modificación se justifica en el Preámbulo del siguiente modo: “se reduce la pena de multa a uno o dos meses en caso de provocarse por imprudencia menos grave lesiones que necesitan tratamiento médico o quirúrgico que no son invalidantes, pero sí relevantes. Con esa reducción de la pena, la consecuencia es que no sea preceptivo estar asistido de abogado y procurador y que el proceso se juzgue por un juez de instrucción, pero sin menoscabo de todas las garantías para la víctima”.

Aunque caben otras interpretaciones, de este pasaje parece deducirse que la intención principal del legislador, con esta modificación en las previsiones penológicas del art. 152.2 CP, atiende fundamentalmente a garantizar una modificación de los requisitos de postulación en estos supuestos de lesiones del art. 147.1 cometidas por imprudencia menos grave, más que al menor desvalor del resultado de éstas en relación con las lesiones más graves de los arts. 149 y 150, cuya pena permanece inalterada. Si la modificación hubiera puesto el punto de mira en el desvalor del resultado, que por otra parte no es lo esencial en la antijuricidad del injusto imprudente, que -como es sabido- descansa más en el desvalor de la acción y la infracción de la norma de cuidado, la aplicación estricta de este criterio habría supuesto la fijación de diferentes horquillas de pena entre las lesiones de los arts. 149 y 150 cometidas por imprudencia menos grave, al igual que prevén los tres números del art. 152.1 CP para las producidas por imprudencia grave, y no ha sido ésta la opción del legislador. Por otra parte, respecto a la justificación del Preámbulo, en el sentido de que la reducción de pena tiene como consecuencia “que el proceso se juzgue por un juez de instrucción” hay que tener en cuenta que tanto con la redacción anterior (pena de multa de tres a doce meses) como con la actual (pena de multa de uno a dos meses) el delito tiene la catalogación de leve conforme al art. 13.4 *in fine* CP y su enjuiciamiento está atribuido a la competencia del juzgado de instrucción (art. 14.1 LECrim).

Las modificaciones en materia de postulación, con la supresión de la necesidad de asistencia técnica letrada, se relacionan con lo dispuesto en el art. 967.1, segundo inciso, LECrim, que prevé la aplicación de las reglas generales de defensa y representación sólo para el enjuiciamiento de los delitos leves que lleven aparejada pena de multa cuyo límite máximo sea al menos de seis meses, lo que acontecerá ahora sólo para los delitos leves de lesiones por imprudencia menos grave con el resultado de los arts. 149 y 150 CP (pena de multa de hasta doce meses), pero no para aquellas cuyo resultado sea el del tipo básico del art. 147.1 CP, al ser la pena de multa máxima imponible la de dos meses.

Este relajamiento de los requisitos de postulación obedece, sin duda, a la loable intención del legislador de descargar a las partes, especialmente a las víctimas y perjudicados, de los gastos de asistencia letrada en estos juicios por delito leve en que sólo se van a ventilar penas de multa de hasta dos meses y lesiones imprudentes del tipo básico del art. 147.1 CP, esto es, sólo tributarias

de tratamiento médico o quirúrgico que, en palabras del Preámbulo, “no son invalidantes, pero sí relevantes”.

Ahora bien, en algunos casos, esta modificación puede producir consecuencias indeseadas y generar *de facto* indefensión, especialmente en víctimas y perjudicados. Por una parte, desde el punto de vista de la complejidad del procedimiento en el ámbito penal sustantivo, pues no son pocos los siniestros en que la prueba de la responsabilidad penal depende de complicados informes técnicos de reconstrucción, especialmente policiales, pero también de parte en muchos casos, en los que la asistencia técnica letrada puede ser indispensable para hacer valer las pretensiones de cada parte, tanto probatorias como de aplicación sustantiva de la norma, sin que estas disfunciones puedan ser suplidas por la genérica alusión del art. 967.1 LECrim a que en las citaciones a las partes “se les informará (...) de que deberán acudir al juicio con los medios de prueba de que intenten valerse”, revelándose en estos casos la necesidad de una defensa técnica para, entre otros aspectos, proposición de pruebas, solicitud de citaciones a peritos policiales en caso de inactividad del órgano judicial en este punto, intervención en el interrogatorio de aquéllos, etc., de los que dependerá la decisión final del procedimiento.

Por otra parte, otro tanto puede decirse en el ámbito de la responsabilidad civil. Dentro del campo lesivo del art. 147.1 CP -lesiones tributarias de tratamiento médico quirúrgico para su sanidad-, cabe la existencia, efectivamente, de -en palabras del Preámbulo- “lesiones no invalidantes pero sí relevantes” (en vía de ejemplo, en el tipo cabe una mera herida requerida de una sutura quirúrgica), pero también lesiones que, sin alcanzar la gravedad de las de los arts. 149 y 150 (pérdida o inutilidad de órganos o miembros -principales o no-, de un sentido, impotencia, esterilidad, deformidad -grave o no-, grave enfermedad somática o psíquica) puedan generar largos períodos de curación con secuelas determinantes de pérdida de calidad de vida o incapacidades laborales de diverso grado (desde la parcial a la absoluta, dependiendo de la actividad profesional del lesionado) generadoras de lucro cesante en el lesionado perjudicado, con un complejo cálculo de la responsabilidad civil y de los diferentes conceptos resarcitorios previstos en el nuevo sistema de valoración del daño corporal introducido por la Ley 35/2015, haciendo necesaria una adecuada defensa técnica letrada, ahora facultativa. Puede generarse, como decíamos, indefensión *de facto* en víctimas o perjudicados no suficientemente asesorados que prescindan de aquella asistencia.

Finalmente, cabe señalar que la reducción de pena en el supuesto de resultados lesivos del art. 147.1 CP cometidos por imprudencia menos grave no supone que la nueva regulación sea necesariamente más favorable que la anterior: lo impide la modificación en el régimen de facultatividad de la pena de privación del derecho a conducir que, como veremos a continuación, pasa a ser de imposición preceptiva. Por ello, tendiendo en cuenta que, a efectos de determinación de la ley más favorable hay que atender a los dos cuerpos normativos en su conjunto, habrá que estar al caso concreto y no siempre

resultará más favorable la pena actualmente rebajada de multa junto con la imposición -ahora imperativa- de la pena privativa de derechos.

Sobre la asistencia del fiscal al juicio por delito leve nada ha cambiado con la reforma de la LO 11/2022 y siguen siendo de aplicación las consideraciones contenidas en la Instrucción 3/2006, la Circular 10/2011 y la Circular 1/2015. En relación con la potencial indefensión, debemos recordar que la Circular 10/2011 establece que los Fiscales deberán decidir, *"según las circunstancias (gravedad o complejidad del hecho, número de las víctimas y gravedad del perjuicio sufrido por ellas, problemas en torno a la cobertura de los seguros, existencia de perjudicados no personados en el procedimiento, existencia de dudas en torno a la naturaleza leve o grave de la imprudencia del autor, etc.)*, sobre la necesidad de asistir al juicio.

3.1.2. Imperatividad de la pena de privación del derecho a conducir en los delitos leves de homicidio y lesiones por imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP

Como acabamos de adelantar, la reforma introducida por la LO 11/2022 modifica asimismo el régimen facultativo de la pena de privación del derecho a conducir prevista tanto en los delitos de homicidio como de lesiones cometidos por imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP, pasando a prever un régimen de imposición preceptiva o imperativa de esta pena ("se impondrá" en lugar de "se podrá imponer"), aplicable sólo en el ámbito de los delitos imprudentes en el ámbito de la circulación viaria y no en otras esferas de riesgo. Al mismo tiempo, se modifica, elevándola, la duración de esta pena privativa de derechos en los casos de lesiones imprudentes del art. 152.2 CP, que de los tres meses a un año previstos en la regulación anterior pasa a tener una horquilla de tres a dieciocho meses, con la misma duración, por tanto, que la prevista para el delito de homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 CP.

La modificación en el régimen de la pena privativa del derecho a conducir no se contemplaba en la inicial Proposición de Ley, sino que se introduce en el Informe de la Ponencia del Congreso (BOCG de 2 de junio de 2022). La justifica parcamente y de forma meramente descriptiva la Exposición de Motivos señalando que "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", guardando silencio sobre las razones de la elevación de la extensión de esta pena privativa de derechos en el tipo del art. 152.2 CP.

La introducción de un régimen de imperatividad en la imposición de la pena de privación del derecho a conducir en estos delitos leves es novedosa en el CP de 1995, que siempre la había previsto con un carácter facultativo desde su promulgación (así en las antiguas faltas del art. 621 CP ya derogado) y supone, sin duda, una loable opción del legislador tendente a incrementar la respuesta

penal ante las conductas imprudentes en el ámbito del tráfico viario, en línea con el resto de modificaciones introducidas por la reforma, dando un especial relieve al bien jurídico seguridad vial, mencionado expresamente en el Preámbulo, fundamental en la protección de los superiores bienes jurídicos “vida” e “integridad física” amparados por los tipos estudiados.

En otro orden de cosas, como señalamos más arriba, este nuevo régimen de imperatividad de los arts. 142.2 y 152.2 CP sólo se prevé en el ámbito de la circulación viaria, pero no la desarrollada por todo tipo de vehículos, sino sólo cuanto el homicidio o las lesiones imprudentes se hubieran cometido utilizando, como instrumento típico, un vehículo a motor o un ciclomotor, no cualquier clase de vehículo. En este aspecto la reforma no introduce novedad alguna, pues sigue refiriéndose sólo a “vehículo a motor” o “ciclomotor”, como hacía la regulación anterior y se sigue haciendo en los tipos no modificados de los arts. 142.1 y 152.1 CP en el supuesto de homicidios o lesiones por imprudencia grave, en los que se emplea la misma fórmula ya inveterada, coherente con lo establecido en todos los tipos de delitos viales, tanto de peligro como de resultado. Para determinar el alcance de los conceptos normativos “vehículo a motor” o “ciclomotor” ha de acudir al Dictamen 2/2021 y a la reciente doctrina jurisprudencial que acoge en lo esencial sus criterios (*vid.* SSTS 120/2022, de 10 de febrero, y 635/2022, de 23 de junio), de suerte que, en vía de ejemplo, no se aplicaría la sanción privativa de derechos cuando el instrumento típico del delito sea un vehículo de movilidad personal (en adelante VMP) y no un ciclomotor, sin perjuicio de que los conductores de aquéllos VMP puedan ser sujetos activos de los delitos de resultado imprudente estudiados.

Por otra parte, en el delito leve de lesiones del art. 152.2 CP, a diferencia de lo que ocurre con la pena de multa, la extensión de esta pena privativa de derechos es idéntica cualquiera que sea el resultado lesivo, en paralelo con lo que ocurre en los casos de lesiones por imprudencia grave del art. 152.1 CP, lo que, por otra parte, tampoco supone una novedad en el sistema penal de las imprudencias viarias del CP de 1995, en que viene siendo así ya desde su promulgación con las antiguas faltas, sin duda por el acento en el desvalor de la acción del injusto imprudente, más que en el resultado típico. De todas formas, aun considerando la esencia del delito culposo en el desvalor de la acción frente al de resultado, la ya señalada elevación de la extensión de la pena en el delito de lesiones por imprudencia menos grave del art. 152.2 CP - de tres meses a un año con la anterior redacción y de tres a dieciocho en la nueva de la reforma de 2022-, situándola en términos idénticos a los previstos en el art. 142.2 CP para el homicidio cometido con la misma imprudencia menos grave, puede suponer cierta merma de la necesaria proporcionalidad de la pena si se atiende sólo al desvalor del resultado.

3.2. MODIFICACIONES EN LOS REQUISITOS DE PERSEGUIBILIDAD DEL DELITO LEVE DE HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA MENOS GRAVE DEL ART. 142.2 CP

La reforma llevada a cabo por la LO 11/2022, como ya adelantamos, introduce asimismo una modificación en el régimen de perseguibilidad del delito leve de homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 CP cometido en el ámbito de la circulación de vehículos, señalando ahora el actual precepto reformado (párrafo cuarto del art. 142.2 CP): “Salvo en los casos en que se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, el delito previsto en este apartado (*homicidio por imprudencia menos grave*) solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal”.

Esta nueva previsión en orden a los requisitos de la perseguibilidad de este ilícito tampoco se contemplaba en la inicial Proposición de Ley. Se introduce en el Informe de la Ponencia del Congreso (BOCG de 2 de junio de 2022) en virtud de enmienda transaccional a la enmienda nº2 de los Grupos Parlamentarios Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (BOCG de 23 de mayo de 2022) con la justificación de “establecer como delito público el homicidio derivado de imprudencia menos grave cuando se cometa con vehículo a motor o ciclomotor”.

Se justifica, nuevamente de forma meramente descriptiva, en el Preámbulo de la reforma, cuando señala que esta medida “supone la configuración del delito tipificado en el apartado 2 del artículo 142 del Código Penal como un delito público cuando la causación de la muerte por imprudencia menos grave se produzca utilizando vehículo a motor o ciclomotor, eliminando en tales casos la exigencia de denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, de modo que la autoridad judicial pueda proceder a investigar los hechos directamente”.

La reforma muta, por tanto, la naturaleza del delito leve de homicidio cometido por imprudencia menos grave que, de delito semipúblico, pasa a configurarse como delito público no necesitado de denuncia del agraviado -entendido en el sentido de víctima indirecta de los párrafos segundo y tercero del art. 109.bis.1 LECrim- para su persecución, si bien únicamente cuando los hechos se produzcan en el ámbito del tráfico vial y no en otras esferas de riesgo.

En este punto la reforma de 2022 supone, y esto es loable, dar un paso más frente a la privatización y merma de la respuesta punitiva a las infracciones de tráfico, ya denunciada en la Instrucción 3/2006 FGE, resaltando así el interés público o colectivo en la tutela penal dispensada frente a estos ilícitos, al margen del interés privado de la víctima, en este caso los familiares del fallecido previstos en el citado art. 109.bis.1 LECrim como víctimas secundarias, y evitando así, por otra parte, la no infrecuente mercantilización del proceso penal en estos casos, al utilizarse el actual juicio por delito leve -y los antiguos juicios de faltas- de forma meramente instrumental para la obtención del debido resarcimiento económico de los familiares del fallecido que, no obstante, una vez logrado, conlleva praxis aplicativas de cierre del procedimiento por renuncia de los perjudicados sin sanción alguna punitiva para el autor de los hechos. La nueva naturaleza pública de este delito leve, unida al carácter preceptivo de la pena privativa del derecho a conducir,

impedirá sin duda este tipo de situaciones de privatización e incrementará la tutela penal de las infracciones de tráfico, cumpliendo así, por tanto, los fines de prevención especial y, sobre todo, general de la norma penal.

En otro orden de cosas, como ya adelantábamos *ut supra*, la nueva naturaleza pública del homicidio por imprudencia menos grave sólo se aplica en el ámbito del tráfico viario y, más restrictivamente, sólo cuando, según la dicción literal del precepto, el homicidio se haya producido utilizando, como instrumento típico, un vehículo a motor o un ciclomotor, no cualquier clase de vehículo. Valgan en este punto las consideraciones efectuadas en el apartado anterior en cuanto a la determinación del alcance de los conceptos normativos “vehículo a motor” o “ciclomotor” por remisión al Dictamen 2/2021 y a la doctrina jurisprudencial reciente (SSTS citadas 120/2022, de 10 de febrero, y 635/2022, de 23 de junio).

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

La reforma de la LO 11/2022 da, asimismo, una nueva redacción al apartado 1 del art. 382 bis CP, referido al delito de abandono del lugar del accidente introducido por la LO 2/2019. Como luego veremos, puede considerarse una mera corrección técnica en la descripción del tipo que servirá para evitar algunas desviaciones interpretativas y disfunciones que se habían producido, aunque de forma escasa, en las praxis aplicativas de la redacción inicial del precepto que, ciertamente, no era muy afortunada, como ya señalamos en el Dictamen 1/2021 al que luego aludiremos.

La nueva redacción del precepto, en cuanto a las lesiones incluidas en el tipo y que podían dar lugar al delito de abandono, además de la mejora gramatical con la utilización del pronombre “les” -claramente referido a los lesionados- en lugar de “le” -que parecía referirse indebidamente al sujeto activo-, sustituye la expresión inicial de la LO 2/2019 “lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2” por la actual de “alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150”, de suerte que la redacción vigente del precepto queda así: “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 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”.

Esta modificación no se contemplaba tampoco en el texto de la Proposición de Ley inicial. La enmienda nº13 del Grupo Parlamentario Popular (BOCG de 23 de mayo de 2022), de mejora técnica, pretendía la modificación del art. 382 bis con la inclusión de los resultados lesivos que podían dar lugar a la comisión del delito de abandono, pero limitándolos a los de los arts. 149 y 150 CP. La redacción actual se introduce en el Informe de la Ponencia del Congreso

(BOCG de 2 de junio de 2022) en virtud de enmienda transaccional a la enmienda nº13 citada.

El Preámbulo de la LO 11/2022 guarda silencio sobre la justificación de la reforma del 382.bis.1, que ni siquiera menciona, aunque sus motivos, ya anunciados al inicio de este apartado, son claramente identificables si se tiene en cuenta lo que decíamos en el apartado 3.4. del Dictamen 1/2021 sobre este punto. Así, en cuanto a los resultados exigidos en el tipo, el Dictamen citado señalaba:

Frente a la fórmula inicial referida a lesiones constitutivas de delito, que incluía los casos del art. 147.2, el MF propuso que se incluyeran sólo los resultados de mayor gravedad, argumentando que, tras más de 50 años de pertenencia de esos comportamientos a la legislación sancionadora administrativa, debía restringirse la tipicidad. El precepto en su apartado 1, con fórmula imperfecta, aparenta efectuar la remisión al tipo del art. 152.2, que literalmente se refiere a la imprudencia menos grave y puede generar confusiones, como la de entender que salvo en los casos de fallecimiento, siempre es exigible esta calificación jurídico-penal. Tal exégesis contraría la fórmula legal de los apartados 2 y 3 referente a “los hechos contemplados en este artículo” y “hechos que dan lugar al abandono”, que remite sin distinciones a la definición de la conducta típica en la vertiente fáctica o descriptiva del tipo del apartado 1. Es decir, al dato objetivo del abandono tras causar un accidente con resultado de lesiones o fallecimiento. Carecería de sentido, por otra parte, sancionar los abandonos sólo en la imprudencia menos grave y no en la imprudencia grave. La expresión deriva o parece derivar de un mero error originado en la Sesión de 20-1-2018 de la Comisión de Justicia, en la que se incluyó el art. 147.1 como resultado típico del art. 152.2 sin caer en la cuenta de que el texto del art. 382 bis que se remitía a esta norma, se refería originariamente a los de mayor gravedad de los arts. 149 y 150, únicos a los que debería haberse limitado el tipo.

En realidad, la imprecisa expresión legal quiere remitirse a las lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP recogidas entre los resultados típicos de esta modalidad imprudente, y junto a ellos al fallecimiento, siendo irrelevante el número de lesionados o fallecidos, sí considerado en el párrafo 3 de la fórmula originaria, dado el bien jurídico protegido.

En definitiva, se corrige la perturbadora remisión que hacía el art. 382 bis al art. 152.2 CP, que había dado lugar a que alguna aislada resolución judicial, generalmente de algún Juzgado de lo Penal, posteriormente corregida en vía de recurso de apelación (en este sentido, la SAP de Valencia, Sección 3ª, 561/2022, de 21 de octubre), sostuviera la descartable interpretación -por reducción a lo absurdo- de que la remisión no se refería a los resultados lesivos incluidos en el tipo de abandono, sino a la gravedad de la imprudencia, con inclusión de los resultados cometidos por imprudencia menos grave -o caso fortuito en el art. 382.bis.3- pero no los producidos por imprudencia grave. La actual redacción ya no deja margen a la confusión y, por tanto, habrá que entender incluido en el tipo cualquier resultado lesivo de los arts. 147.1, 149 o 150, lo que, por otra parte, era ya la interpretación sostenida en el Dictamen 1/2021 citado, de suerte que la vigente formulación del tipo supone una mejora técnica que no implica una modificación de los criterios hermenéuticos que ya se formularon en el mencionado Dictamen.

5. LA REFORMA DEL ART. 85 DE LA LSV: INSTRUCCIÓN DE ATESTADOS

En cuanto a la última de las modificaciones -pero no por ello menos relevante- que lleva a cabo la LO 11/2022, su disposición final primera da nueva redacción al apartado primero del art. 85 LSV, introduciendo un segundo párrafo en el precepto, cuyo contenido queda así (en cursiva la modificación):

“1.- 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.

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.”

La modificación no estaba prevista en la redacción de la Proposición de Ley inicial, sino que se introduce en el Informe de la Ponencia del Congreso (BOCG de 2 de junio de 2022) en virtud de enmienda nº4 de los Grupos Parlamentarios Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (BOCG de 23 de mayo de 2022) con la justificación de “establecer la obligatoriedad de la elaboración de atestado y su remisión a la autoridad judicial en los accidentes con resultado de lesión o muerte, de modo que el juez siempre disponga del mismo para la valoración de la posible comisión de los delitos de lesiones u homicidio por imprudencia menos grave derivados de infracción grave de tráfico”. Nótese esta última referencia expresa y específica a la infracción grave de tráfico que recoge la justificación de la enmienda, pero no la dicción literal del art. 85.1 LSV modificado.

Por su parte, el Preámbulo de la LO 11/2022 se refiere a esta reforma de la LSV de una forma puramente descriptiva, con la dificultad que ello conlleva para la obtención de criterios hermenéuticos, si bien nuevamente, al igual que en la justificación de la enmienda, se incluye una referencia expresa a “infracciones de tráfico”, lo que puede proporcionar alguna pauta interpretativa, como luego veremos. Dice así el Preámbulo: “Finalmente se plantean otras dos medidas: la primera consiste en una modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, con el objetivo de establecer la obligatoriedad para la autoridad administrativa de poner en conocimiento de la autoridad judicial los hechos derivados de infracciones de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañando tal comunicación con el oportuno atestado”.

La reforma, en estos supuestos accidentes de tráfico con resultados lesivos, tiene la loable finalidad de garantizar, mediante la necesaria instrucción de atestado, la incoación de un proceso penal en cuyo seno se efectúe una

valoración judicial sobre la posible comisión de delitos de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, asegurando asimismo la debida protección de las víctimas de accidentes de tráfico en la medida en que posibilita que puedan ver satisfechos sus derechos morales y resarcitorios a través del procedimiento penal que, a la vista de la nueva redacción de los arts. 142.2 y 152.2 CP, verá necesariamente ampliado su ámbito de aplicación. Puede decirse, no obstante, que, en una primera aproximación y desde un punto de vista de técnica jurídica, el contenido de la reforma se introduce en un discutible *ubi* sistemático y con una perturbadora referencia a la “autoridad administrativa”. A ello nos referimos a continuación.

Por una parte, las normas sobre instrucción de atestados, como forma de incoación de un procedimiento penal por comunicación de la Policía Judicial, tienen su lugar propio de regulación en el ámbito sistemático de la LECrim, arts. 282 y ss., y más específicamente en los arts. 284 y 292 y ss., que contienen toda la normativa reguladora de la actuación de la Policía Judicial y su labor en materia de instrucción de atestados.

Por otra parte, la referencia a la “autoridad administrativa” genera dudas interpretativas y puede ocasionar disfunciones prácticas. En este sentido, la referencia a la autoridad administrativa que se venía haciendo en el primer párrafo del art. 85.1, no modificado por la LO 11/2022, se hallaba justificada en cuanto es la propia autoridad administrativa la competente para tramitar los procedimientos sancionadores administrativos en cuyo seno pueden aparecer hechos indiciariamente constitutivos de delitos perseguibles de oficio. Así sucede con cierta habitualidad, dando lugar, tras la puesta en conocimiento de esa autoridad administrativa instructora del correspondiente procedimiento sancionador administrativo al Ministerio Fiscal, a diligencias de investigación penal de éste, en su mayoría por delitos del art. 384 CP, según hemos puesto de manifiesto en las memorias de los últimos años. Por tanto, la autoridad administrativa a que alude el primer párrafo del art. 85.1 LSV son las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico (art. 5.i/, 6.1, 84.1 LSV) -u órganos autonómicos homólogos en su caso (art. 84.3 LSV)- o las autoridades municipales en el ámbito local propio de su competencia (art. 7.a/ y 84.4 LSV). En este sentido, las competencias del Ministerio del Interior en materia de vigilancia y disciplina del tráfico, así como para la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en las vías de su competencia (art. 5.i/ LSV) se ejercen a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (art. 6.1 LSV) y, para el ejercicio de estas competencias, actúa la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, bajo dependencia específica de aquella Jefatura Central (art. 6.2 LSV), siendo competente para sancionar las infracciones a la LSV cometidas en aquellas vías el Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho (art. 84.1 LSV).

Sucede, no obstante, que, más allá de la genérica competencia de coordinación prevista en el art. 5.ñ/ LSV a favor del Ministerio del Interior, esto es, “la coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico

(...) en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente se determine”, las autoridades administrativas citadas -Jefaturas Provinciales de Tráfico, órganos autonómicos homólogos o municipales - no conocen de los siniestros viales con lesionados o fallecidos e indicios de delito ni reciben atestados, cuya elaboración corresponde en estos casos a la Policía Judicial de Tráfico (en esencia, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Policías Autonómicas con competencia en esta materia y Policías Locales), quien los instruye y remite a la autoridad judicial, no a la administrativa, actuando en estos casos, no bajo la dependencia de la respectiva autoridad administrativa (lo que hace inaplicable el art. 6.2 LSV en estos supuestos), sino en funciones de Policía Judicial bajo la dependencia de los Jueces y Tribunales competentes en materia penal y del Ministerio Fiscal, “quedando obligados a seguir las instrucciones que de aquellas autoridades reciban a efectos de la investigación de los delitos y persecución de los delincuentes” (art.283 LECrim).

Todo ello de conformidad con las previsiones de los arts. 282 y ss. LECrim, especialmente las contenidas en el art. 282; en el art. 283 en cuanto a la concepción de la Policía judicial (que hace específica mención, entre otros, a las Autoridades administrativas encargadas de la seguridad pública y de la persecución de todos los delitos o de algunos especiales, a los Alcaldes, Tenientes de Alcalde y Alcaldes de barrio y al personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico encargado de la investigación técnica de los accidentes); y especialmente en el art. 284, que establece la obligación de los funcionarios de la Policía Judicial, inmediatamente tengan conocimiento de un delito público o fueren requeridos para prevenir la instrucción de diligencias por razón de algún delito privado, de participarlo -a través de atestado, arts. 292 y 772.2 LECrim- a la autoridad judicial o al representante del Ministerio Fiscal. El atestado contendrá las diligencias que practiquen, especificando los hechos, insertando las declaraciones e informes recibidos y anotando todas las circunstancias que pudiesen ser prueba o indicio del delito, con informe de detenciones anteriores -antecedentes policiales- y existencia de requisitorias (art. 292), considerándose los atestados “denuncias para los efectos legales” (art. 297) y, que, en cuanto destinadas a ser judicializadas y, por tanto, constituyendo diligencias del sumario, tendrán carácter reservado hasta que se abra el juicio oral (art. 301).

De lo expuesto resulta -insistimos- que la autoridad administrativa, en sentido estricto, no elabora atestados, ni en la práctica los recibe (de ahí su carácter reservado con destino a la autoridad judicial o Ministerio Fiscal), sino que son elaborados por los agentes policiales en funciones de Policía Judicial de Tráfico, por tanto, sin dependencia de la autoridad administrativa a que se refiere el primer párrafo del art. 85.1 LSV, sino por propia autoridad -en el ejercicio de sus funciones de Policía Judicial, sin necesidad de delegación alguna- y bajo la dependencia de Jueces, Tribunales y Ministerio Fiscal.

Por todo ello, una interpretación sistemática del nuevo párrafo segundo del art. 85.1 LSV -a la luz de todas las citadas previsiones de la LECrim- conduce a

entender que, desde el prisma técnico-jurídico, la autoridad administrativa a que se refiere el nuevo precepto ha de entenderse referida a la Policía Judicial de Tráfico. Esto, por otra parte, puede evitar importantes disfunciones desde un punto de vista práctico, desde reenvíos superfluos de comunicaciones y atestados entre cuerpos policiales, jefaturas de tráfico, autoridades municipales y órganos judiciales o fiscales, hasta modificaciones poco útiles de las correctas praxis actualmente aplicadas en la instrucción y comunicación de atestados desde la Policía Judicial a la autoridad judicial. Finalmente, con este entendimiento no se perjudica en nada la intención del legislador explicitada en la justificación de la enmienda que dio lugar a esta modificación del art. 85.1 LSV, en el sentido de que “el juez siempre disponga del mismo *-del atestado-* para la valoración de la posible comisión de los delitos de lesiones u homicidio por imprudencia menos grave derivados de infracción grave de tráfico”. Esto está garantizado con la interpretación referida que, por otra parte, es la que se está llevando a cabo en las praxis policiales desde la entrada en vigor de la LO 11/2022, como se ha tenido ocasión de comprobar a través de distintas reuniones con las instancias implicadas y han informado los diferentes Fiscales Delegados, específicamente en las últimas jornadas de la red de especialistas.

Sentado lo anterior, se plantea ahora la duda de en qué supuestos ha de instruirse atestado conforme a la nueva regulación establecida en el segundo párrafo del art. 85.1 LSV. Nuevamente es necesaria una interpretación sistemática del precepto en relación con las previsiones citadas de la LECrim. El nuevo párrafo segundo del art. 85.1 LSV habla genéricamente de “accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte”. Por su parte, como ya adelantamos, tanto la justificación de la enmienda que dio lugar a la modificación del precepto como el Preámbulo de la Ley se refieren igualmente a tales resultados genéricos de lesión o muerte, pero con el relevante matiz de que deriven de una infracción de tráfico. La enmienda justificaba la “obligatoriedad de la elaboración de atestado y su remisión a la autoridad judicial en los accidentes con resultado de lesión o muerte” para que “el juez siempre disponga del mismo para la valoración de la posible comisión de los delitos de lesiones u homicidio por imprudencia menos grave *derivados de infracción grave de tráfico*”, y el Preámbulo de la LO se refiere a la misma obligatoriedad de puesta en conocimiento de la autoridad judicial de “los hechos *derivados de infracciones de tráfico* con resultado de lesión o muerte”. Así pues, en una primera aproximación interpretativa, la intención del legislador es que la obligatoria comunicación a la autoridad judicial con acompañamiento del atestado se produzca cuando el accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte derive de una infracción administrativa grave, pues en tal caso los hechos serán indiciariamente constitutivos, a efectos de la instrucción de atestado -y sin perjuicio de lo que depare la instrucción judicial-, de imprudencia punible, como mínimo de un delito de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave *prima facie* (siempre que, como veremos, concurra alguno de los resultados típicos).

Por otra parte, el atestado, en sentido técnico-jurídico, se configura como una forma de iniciación del procedimiento penal, con carácter de denuncia, a través

del cual se ponen en conocimiento del órgano judicial competente hechos indiciariamente con relevancia penal. Así resulta de la regulación sistemática de los arts. 282, 284, 292 y 297 LECrim antes citados, a pesar de que en algún otro pasaje este cuerpo legal utilice la denominación de atestado en un sentido más lato (por ejemplo, en los arts. 460 y 461 LECrim). Así, en este sentido estricto, los hechos objeto del atestado han de ser, por tanto, indiciariamente constitutivos de delito, pues carecería de sentido la instrucción de atestados para la incoación de un procedimiento criminal sobre hechos manifiestamente carentes de sustancia penal. Así deriva igualmente de la tan citada justificación de la enmienda que dio lugar a esta modificación de la LSV cuando señala que su finalidad es que “el juez siempre disponga del mismo *-del atestado-* para la valoración de la posible comisión de los delitos de lesiones u homicidio por imprudencia menos grave derivados de infracción grave de tráfico”, pues si los hechos son claramente ajenos al ámbito penal esa valoración judicial será netamente superflua e innecesaria.

A partir de lo anterior, resulta, por tanto, que la obligatoriedad de instrucción de atestado tiene como presupuesto la constancia de alguno de los resultados típicos de los arts. 142 o 152 CP, a saber, fallecimiento o lesión que, como mínimo, sea indiciariamente tributaria de tratamiento médico o quirúrgico para su sanidad (lesiones del art. 147.1 CP), pues sólo en tales casos los hechos serían incardinables, como mínimo, en los delitos leves de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP. Esta interpretación eximiría del imperativo levantamiento de atestado en aquéllos supuestos en que, ya desde el inicio de la intervención policial con ocasión del accidente de tráfico producido, sea notorio y evidente que las lesiones no van a requerir aquel tratamiento médico o quirúrgico que determina su encaje penal, dejando a salvo los supuestos dudosos en que no pueda determinarse el alcance de las lesiones en ese momento inicial, en que será necesaria la elaboración del correspondiente atestado. En este aspecto siguen siendo de aplicación *mutatis mutandis* las consideraciones efectuadas en los apartados 2.6.15 (págs. 44-45) y 2.8 (págs. 47 y ss.) del Dictamen 1/2021 sobre la aportación con el atestado de los datos e informes médicos relativos al desvalor del resultado -lesiones padecidas- y a la existencia de tratamiento médico o quirúrgico, teniendo en cuenta la doctrina jurisprudencial que sobre este último concepto se cita en aquél.

En definitiva, la reforma ha de interpretarse en el sentido de que la instrucción de atestado por parte de la Policía Judicial de Tráfico y la consiguiente puesta en conocimiento de la autoridad judicial -y Ministerio Fiscal- sólo será preceptiva cuando tras el siniestro de tráfico concurren, al menos, lesiones del art. 147.1 CP -tributarias de tratamiento médico o quirúrgico para su sanidad- y existan indicios, cuando menos, de la comisión de un delito de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, que concurrirá indiciariamente, a efectos de la instrucción de atestado, si los hechos derivan de una infracción previa grave de la normativa viaria (LSV). A estos efectos puede servir de pauta hermenéutica *mutatis mutandis* el Dictamen 1/2021 en lo que no contradiga la reforma llevada a cabo por la LO 11/2022, pues aquél contenía

ciertas directrices de supuestos eximidos de la instrucción de atestado aun en caso de concurrencia de infracción administrativa grave de la LSV en los que, tras la reforma de la LO 11/2022, será preceptiva la elaboración de atestado. Dejando a salvo que, en los supuestos en que no proceda la instrucción de atestado, se elaboren -como de hecho ya se venía haciendo- las denominadas diligencias a prevención (arts. 105.2 y 282 LECrim) o informes -frente a la alternativa “atestados”- de recogida de datos con las circunstancias del accidente (en la terminología del art. 7.1, último párrafo, del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el *Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor* -en adelante LRCSCVM- según redacción dada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre), para el supuesto de que la autoridad judicial pueda reclamar datos del siniestro (en vía de ejemplo, si existe procedimiento penal incoado a través de denuncia de la víctima), o bien fueran solicitadas por los perjudicados o entidades aseguradoras, conforme al citado art. 7.1 LRCSCVM) cuando aquéllas no hubieran sido entregadas a la autoridad judicial, siendo de sumo interés para las víctimas contar con los datos de la actuación policial a efectos, cuando menos, del ejercicio de sus derechos resarcitorios.

Otro entendimiento supondría atribuir al procedimiento penal finalidades meramente utilitarias, ajenas a lo que es su objeto, al obligar a las policías a elaborar atestado -con valor de denuncia, no se olvide, y con las consecuencias que ello implica- a sabiendas de que los hechos carecen de relevancia penal, con un incremento inútil e injustificado de la actividad de policías, juzgados y fiscalías al elaborar aquéllos y recibir estos atestados con conductas penalmente irrelevantes. Como ya señalamos en el Dictamen 1/2021 con ocasión de la reforma llevada a cabo por la LO 2/2019, “los Juzgados de Instrucción no pueden convertirse de modo sustitutivo en la vía para solventar todas las reclamaciones de orden resarcitorio, y hay que tener en cuenta la sobrecarga actual de procedimientos y la de cometidos que pesan sobre ellos y las Policías de Tráfico”. En esta línea, debe tenerse presente que las policías de tráfico no gozan de unos ilimitados medios personales y materiales, de forma muy particular cuando se trata de pequeños municipios, de suerte que la actuación policial puede verse comprometida, desde el prisma del principio de eficiencia que debe regir su actuación (art. 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de *Régimen Jurídico del Sector Público*), si aquéllos recursos se invierten de forma indiscriminada para la instrucción de atestados en los múltiples accidentes leves de tráfico, sin unos mínimos indicios de responsabilidad penal, que se producen a diario en nuestro país. Lo que, a su vez, puede llegar en algún caso a perjudicar la investigación de otros siniestros en que se produzcan fallecidos o heridos graves.

Y ello podría redundar incluso en perjuicio de las víctimas o perjudicados: si se entendiera que existe la obligación, por parte de las Policías de Tráfico, de elaborar atestado con cualquier tipo de lesión y sin la concurrencia de unos mínimos indicios de delito, al menos de imprudencia menos grave por la previa existencia de infracción grave de la normativa de tráfico determinante de alguno de los resultados típicos, su judicialización daría lugar, previsiblemente,

al dictado de autos de archivo *a limine* por parte de los juzgados de instrucción, al no ser los hechos constitutivos de delito, *ex art. 779.1.1ª* LECrim. Esto puede dificultar el acceso de las víctimas al contenido de la investigación policial obrante en el atestado, pues aquéllas, sin perjuicio de que el correspondiente auto de archivo pueda ser recurrido sin necesidad de mostrarse parte en la causa de acuerdo con lo dispuesto en el art. 779.1.1ª *in fine* LECrim, para tomar conocimiento de lo actuado -y recibir copia de las actuaciones y por ello de la investigación policial- deberán estar personados -art. 776.3 LECrim-. Y desde que el atestado es remitido al juzgado, la Policía Judicial no podrá facilitar copia a los perjudicados, afectados o aseguradoras, pues la competencia, una vez judicializados los hechos, corresponde al órgano judicial instructor del procedimiento -autoridad judicial competente- conforme al art. 7.1, último párrafo, LRCSCVM, lo que podría retrasar la obtención de las diligencias a prevención o informes policiales de recogida de datos del accidente que, en estos casos leves de dudosa relevancia penal, se conseguían antes de la reforma de forma ágil y directa de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico.

Bien entendido que, desde el punto de vista procesal, y como ya se ha señalado reiteradamente en los Dictámenes previos 2/2016 y 1/2021, la instrucción de atestado por la concurrencia de alguno de los resultados típicos y la correlativa incoación del correspondiente procedimiento penal, generalmente en sede de diligencias previas, no puede llevar al cierre de la instrucción judicial con apresurados autos de archivo *a limine* sin practicar las diligencias e indagaciones necesarias. Como se señalaba en el Dictamen 2/2016, “acreditado el desvalor del resultado previsto en el tipo e indicios de imprudencia, difícilmente los hechos pueden conducir al archivo sin indagaciones previas. El resultado típico es el del delito de lesiones dolosas del art. 147.1 CP en el art. 152.1.1º con exclusión del previsto en el art. 147.2 actual. Ante su presencia es necesaria una instrucción mínima conforme a los arts. 774 y ss. LECrim, uniendo el informe técnico del accidente, oyendo a la víctima, realizando la diligencia del art. 109 LECrim e instruyéndole de sus derechos, creciendo las exigencias de profundidad en la instrucción cuando el resultado es la muerte o las lesiones del art. 149 que significan un menoscabo de suma relevancia en la integridad física. Gozan de plena vigencia las indicaciones contenidas al respecto en la Instrucción FGE 3/2006 recordadas en la Circular FGE 10/2011”.

6. CONCLUSIONES

1ª. Si concurre una infracción administrativa grave de normas de tráfico -apreciada su existencia por el órgano judicial- debe conducirnos a una calificación de la imprudencia, al menos, como menos grave en los supuestos en los que se cause muerte o lesiones relevantes, pero siempre y cuando concurren los requisitos del tipo imprudente, especialmente la imputación

objetiva. Con ello los nuevos arts. 142.2 y 152.2 introducen, tras la reforma, una fórmula de presunción legal de imprudencia menos grave en estos supuestos.

2ª. Por una parte, tendremos que valorar si la infracción administrativa grave de normas de tráfico, a la vista de la situación concreta, valorando todas las circunstancias concurrentes, puede considerarse como infracción del deber de cuidado. Esa infracción administrativa tendrá un indudable valor indiciario que precisará de esa ulterior valoración judicial.

3ª. Cuando estemos en presencia del deber de advertir el peligro (cuidado interno), que se refiere a la obligación de identificar el peligro que pudiera existir para el bien jurídico (deber de previsión) -lo que daría lugar a la imprudencia inconsciente-, se requiere la concurrencia *ex ante* -en el momento de la acción- del presupuesto de la previsibilidad objetiva de producción o incremento del riesgo.

4ª. Cuando estemos en presencia del deber de comportamiento externo adecuado con objeto de evitar la producción del resultado típico (cuidado externo), que se refiere a la obligación de comportarse conforme a la norma de cuidado (deber de prevención) -lo que daría lugar a la imprudencia consciente-, se requiere la concurrencia de la evitabilidad del resultado.

5ª. El primer criterio de imputación objetiva, es decir, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado supone una valoración de la peligrosidad *ex ante* de la conducta. Ésta será peligrosa cuando generalmente es adecuada para producir el resultado típico, y lo es cuando incrementa de forma apreciable las posibilidades de su realización. Este requisito coincidiría, pues, con la previsibilidad objetiva del resultado, al que nos acabamos de referir.

6ª. Tenemos que comprobar si el resultado era uno de los que la norma de cuidado se proponía evitar. Para ello tendremos que averiguar los motivos por los que surge el deber de cuidado, es decir, qué riesgos quería impedir dicho deber, verificando seguidamente si es alguno de ellos el que se realizó en el resultado.

7ª. Cuando un resultado no es previsible objetivamente podemos llegar a una misma solución -excluir el tipo imprudente- por distintas vías -ausencia de deber de cuidado interno, o falta de del primer o segundo criterio de imputación objetiva-.

8ª. Si el resultado ocasionado por un comportamiento negligente se hubiera realizado también con un comportamiento diligente, se niega la imputación objetiva del resultado.

9ª. Aplicando las anteriores consideraciones a casos concretos, aunque no se puedan dar pautas automáticas ni generales, pues habrá que estar a la valoración *ad casum*, se podría negar la imputación objetiva y, por ello, la

tipicidad en algún supuesto límite. Así, por ejemplo, en algún caso - excepcional- de colisión por alcance a escasa velocidad en situaciones de tráfico muy denso por retenciones, especialmente en vías urbanas, podrá considerarse que el incumplimiento del deber de seguridad consistente en mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente (art. 76.ñ) no haya creado *ex ante* un incremento relevante del peligro para el bien jurídico, es decir, que *ex ante* no haya sido previsible el resultado típico.

10ª. Por lo que se refiere a la diferenciación entre imprudencias graves y menos graves, mantenemos los criterios de los Dictámenes 2/2016 y 1/2021 a los que nos remitimos.

11ª. La referencia a “alguna de las infracciones graves de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” hay que entenderla al Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En concreto a su art. 76, que tipifica las infracciones graves. Habrá que entender incluidas también las infracciones muy graves del art. 77.

12ª. Acreditados los elementos del tipo imprudente, especialmente la imputación objetiva, si para la producción del hecho -muerte o lesiones relevantes- ha sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves señaladas, la calificación de la imprudencia será, al menos, como menos grave. Quedando vedada la posibilidad de la imprudencia leve.

13ª. La imprudencia leve -atípica- quedaría para los supuestos en que la infracción administrativa fuese leve o bien para aquellos casos de deberes objetivos de cuidado no recogidos como infracción administrativa en la LSV (siempre, claro está, que en estos casos no se acredite la infracción de un deber objetivo de cuidado de suficiente intensidad subsumible en la imprudencia grave o menos grave). Estos casos serán muy escasos dada la interminable lista de los arts. 76 y 77.

14ª. Dada la amplitud y lo genéricas de las infracciones de los arts. 76.m) -conducción negligente- o 77.e) -conducción temeraria-, habrá que concretar en qué consistió la infracción del deber objetivo de cuidado, sin que sea suficiente con señalar que hubo conducción negligente o temeraria. Por ello, no nos servirán, sin más precisión, como elemento del tipo imprudente.

15ª. La infracción leve del apartado b) ter del artículo 75 -conductor que incumple su deber de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo-, permitiría negar la aplicación de la presunción de los arts. 142.2 y 152.2 en los casos, no absolutamente infrecuentes, en que la única infracción administrativa imputada al conductor sea la del incumplimiento del deber de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo del art. 13 LSV, cuando la infracción del deber objetivo de cuidado no tenga la suficiente entidad como para calificar la imprudencia como grave o menos grave.

16ª. Así mismo, la infracción administrativa leve (de carácter residual) del art. 75.c) LSV -incumplimiento de las normas contenidas en LSV que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes- permitiría que no entrase en juego dicha presunción, facultad que habría de utilizarse con la debida moderación y valoración *ad casum* de las circunstancias concurrentes.

17ª. Diversas son las infracciones de los arts. 76 y 77 LSV que no guardan relación alguna con los siniestros viales por lo que, aunque concurren, no satisfarán las exigencias de la imputación objetiva y, en ocasiones, ni siquiera de la mera relación de causalidad. En este sentido, en el Dictamen 1/2021 (págs. 25 a 27), al que nos remitimos. Cabría ahora añadir las del art. 76, apartados z1), z2) y z3), y art. 77, apartados s), t), u), v) -que puede ser indiciaria de delito de abandono y omisión del deber de socorro cuando el accidente ya se ha producido- y w), introducidas todas ellas por la citada Ley 18/2021, de 20 de diciembre, de modificación de la LSV, posterior al mencionado Dictamen.

18ª. Todo lo anterior pretende dar una serie de indicaciones que, teniendo en cuenta las circunstancias del caso concreto, ayuden a argumentar y razonar la postura que se considere más ajustada a Derecho, siempre sin automatismos y, como decimos, con una valoración *ad casum* de las circunstancias concurrentes.

19ª. El nuevo tipo del art. 152.2 CP resultante de la reforma de la LO 11/2022 ha visto modificada su consecuencia penológica al graduarse la pena de multa imponible en los delitos leves de lesiones cometidos por imprudencia menos grave en función del resultado lesivo. Anteriormente se preveía con una duración de tres a doce meses cualquiera que fuera éste, mientras que, tras la reforma de 2022, se prevén distintas horquillas: pena de multa de uno a dos meses en el caso de las lesiones del art. 147.1 y de tres a doce meses en las lesiones de los arts. 149 y 150.

20ª Esta modificación penológica, al contemplarse en el primer párrafo del art. 152.2 CP, afectará a los delitos de lesiones por imprudencia menos grave cometidos no solo en el ámbito del tráfico viario sino en cualquier otra esfera de riesgo.

21ª La reducción de la pena en los supuestos de lesiones del art. 147.1 CP cometidas por imprudencia menos grave -pena máxima imponible de dos meses de multa- lleva aparejada una modificación de los requisitos de postulación al dejar de ser preceptiva la asistencia de abogado y procurador en el correspondiente juicio por delito leve, manteniéndose las reglas generales de defensa y representación -art. 967.1, segundo inciso, LECrim- para los delitos leves de lesiones por imprudencia menos grave con los resultados lesivos de los arts. 149 y 150 CP -pena de multa de hasta doce meses-.

22ª El relajamiento de los requisitos de postulación en estos casos descargará a las partes de los gastos de asistencia letrada, pero en algunos supuestos puede producir consecuencias indeseadas y generar *de facto* indefensión. Por una parte, desde el punto de vista de la complejidad del procedimiento en el ámbito penal sustantivo, cuando la prueba de la responsabilidad penal dependa de complicados informes técnicos de reconstrucción, en que la asistencia técnica letrada puede ser indispensable para hacer valer las pretensiones de cada parte, tanto probatorias (proposición de pruebas, solicitud de citaciones a peritos policiales en caso de inactividad del órgano judicial en este punto, intervención en el interrogatorio de aquéllos, etc.) como de aplicación sustantiva de la norma. Por otra parte, otro tanto puede decirse en el ámbito de la responsabilidad civil. Así, dentro del campo lesivo del art. 147.1 CP cabe la existencia de lesiones que, sin alcanzar la gravedad de las de los arts. 149 y 150, puedan generar largos períodos de curación con secuelas determinantes de pérdida de calidad de vida o incapacidades laborales de diverso grado generadoras de lucro cesante en el lesionado perjudicado, con un complejo cálculo de la responsabilidad civil y de los diferentes conceptos resarcitorios previstos en el nuevo sistema de valoración del daño corporal introducido por la Ley 35/2015 que haga necesaria una adecuada defensa técnica letrada, ahora facultativa.

23ª La reducción de pena en el supuesto de resultados lesivos del art. 147.1 CP cometidos por imprudencia menos grave no supone que la nueva regulación sea necesariamente más favorable que la anterior. A efectos de determinación de la ley más beneficiosa hay que atender a los dos cuerpos normativos en su conjunto, por lo que habrá que estar al caso concreto y no siempre resultará más favorable la pena actualmente rebajada de multa junto con la imposición -ahora imperativa- de la pena privativa de derechos.

24ª Sobre la asistencia del fiscal al juicio por delito leve nada ha cambiado con la reforma de la LO 11/2022 y siguen siendo de aplicación las consideraciones contenidas en la Instrucción 3/2006, la Circular 10/2011 y la Circular 1/2015.

25ª La LO 11/2022 modifica asimismo el régimen facultativo de la pena de privación del derecho a conducir prevista tanto en los delitos de homicidio como de lesiones cometidos por imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP, pasando a prever un régimen de imposición preceptiva o imperativa de esta pena (“se impondrá” en lugar de “se podrá imponer”), aplicable sólo en el ámbito de los delitos imprudentes en el ámbito de la circulación viaria y no en otras esferas de riesgo.

26ª Al mismo tiempo se eleva la duración de esta pena privativa de derechos en los casos de lesiones imprudentes del art. 152.2 CP, que de los tres meses a un año previstos en la regulación anterior pasa a tener una horquilla de tres a dieciocho meses, con la misma duración, por tanto, que la prevista para el delito de homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 CP.

27ª Este nuevo régimen de imperatividad de la pena de privación del derecho a conducir de los arts. 142.2 y 152.2 CP sólo se prevé en el ámbito de la circulación viaria, pero no la desarrollada por todo tipo de vehículos, sino sólo cuanto el homicidio o las lesiones imprudentes se hubieran cometido utilizando, como instrumento típico, un “vehículo a motor” o un “ciclomotor” (al igual que sucedía en la regulación anterior y se mantiene en los tipos no modificados de los arts. 142.1 y 152.1 CP). Para determinar el alcance de los conceptos normativos “vehículo a motor” o “ciclomotor” ha de acudirse al Dictamen 2/2021 y a la reciente doctrina jurisprudencial que acoge en lo esencial sus criterios (*vid.* SSTS 120/2022, de 10 de febrero, y 635/2022, de 23 de junio).

28ª La LO 11/2022 introduce una modificación en el régimen de perseguibilidad del delito leve de homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 CP cometido en el ámbito de la circulación de vehículos *-cuando se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor-*, que muta su naturaleza de delito semipúblico a delito público no necesitado de denuncia del agraviado -entendido en el sentido de víctima indirecta de los párrafos segundo y tercero del art. 109.bis.1 LECrim- para su persecución.

29ª En este punto la reforma de 2022 supone dar un paso más frente a la privatización y merma de la respuesta punitiva a las infracciones de tráfico, ya denunciada en la Instrucción 3/2006 FGE, resaltando así el interés público o colectivo en la tutela penal dispensada frente a estos ilícitos, al margen del interés privado de la víctima, en este caso los familiares del fallecido previstos en el citado art. 109.bis.1 LECrim como víctimas secundarias, y evitando así, por otra parte, la no infrecuente mercantilización del proceso penal en estos casos.

30ª La nueva naturaleza pública del homicidio por imprudencia menos grave sólo se aplica en el ámbito del tráfico viario y, más restrictivamente, sólo cuando, según la dicción literal del precepto, el homicidio se haya producido utilizando, como instrumento típico, un vehículo a motor o un ciclomotor, no cualquier clase de vehículo. Se dan por reproducidas las consideraciones efectuadas en la Conclusión 26ª en cuanto a la determinación del alcance de los conceptos normativos “vehículo a motor” o “ciclomotor” por remisión al Dictamen 2/2021 y a la doctrina jurisprudencial reciente (SSTS citadas 120/2022, de 10 de febrero, y 635/2022, de 23 de junio).

31ª La LO 11/2022 introduce una corrección técnica en la descripción del tipo de abandono del lugar del accidente introducido por la LO 2/2019, dando una nueva redacción al apartado 1 del art. 382 bis CP para evitar algunas desviaciones interpretativas y disfunciones que se habían producido en las praxis aplicativas de la redacción inicial del precepto. Así, en cuanto a las lesiones incluidas en el tipo y que podían dar lugar al delito de abandono, la reforma, en línea con los criterios hermenéuticos del Dictamen 1/2021, clarifica que ha de ser alguna de las previstas en los arts. 147.1, 149 o 150 CP -corrigiendo la perturbadora remisión al art. 152.2 CP-, además de introducir una mejora gramatical con la utilización del pronombre “les” -claramente

referido a los lesionados- en lugar de “le” -que parecía referirse indebidamente al sujeto activo-.

32ª La disposición final primera de la LO 11/2022 introduce un nuevo segundo párrafo en el apartado primero del art. 85 LSV con el siguiente contenido: *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.* La reforma, en estos supuestos de accidentes de tráfico con resultados lesivos, tiene la loable finalidad de garantizar, mediante la necesaria instrucción de atestado, la incoación de un proceso penal en cuyo seno se efectúe una valoración judicial sobre la posible comisión de delitos de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, asegurando asimismo la debida protección de las víctimas de accidentes de tráfico.

33ª No obstante, el precepto puede generar dudas interpretativas y disfunciones prácticas por la referencia a la “autoridad administrativa” y porque las normas sobre instrucción de atestados, como forma de incoación de un procedimiento penal por comunicación de la Policía Judicial, tienen su lugar propio de regulación en el ámbito sistemático de la LECrim, arts. 282 y ss. Así, las autoridades administrativas -Jefaturas Provinciales de Tráfico, órganos autonómicos homólogos o las autoridades municipales - no conocen de los siniestros viales con lesionados o fallecidos e indicios de delito ni reciben atestados, cuya elaboración corresponde en estos casos a la Policía Judicial de Tráfico (en esencia, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Policías Autonómicas con competencia en esta materia y Policías Locales), quien los instruye y remite a la autoridad judicial, no a la administrativa, actuando en estos casos, no bajo la dependencia de la respectiva autoridad administrativa a que se refiere el primer párrafo del art. 85.1 LSV, sino en funciones de Policía Judicial bajo la dependencia de los Jueces y Tribunales competentes en materia penal y del Ministerio Fiscal, de conformidad con las previsiones de los arts. 282 y ss. LECrim. Por todo ello, una interpretación sistemática del nuevo párrafo segundo del art. 85.1 LSV conduce a entender que, desde el prisma técnico-jurídico, la autoridad administrativa a que se refiere el nuevo precepto ha de entenderse referida a la Policía Judicial de Tráfico.

34ª Por otra parte, el atestado, en sentido técnico-jurídico, se configura como una forma de iniciación del procedimiento penal, con carácter de denuncia, a través del cual se ponen en conocimiento del órgano judicial competente hechos indiciariamente con relevancia penal. Así resulta de la regulación sistemática de los arts. 282, 284, 292 y 297 LECrim. Los hechos objeto del atestado han de ser, por tanto, indiciariamente constitutivos de delito, pues carecería de sentido la instrucción de atestados para la incoación de un procedimiento criminal sobre hechos manifiestamente carentes de sustancia penal. Por ello, la reforma ha de interpretarse en el sentido de que la instrucción de atestado por parte de la Policía Judicial de Tráfico y la consiguiente puesta en conocimiento de la autoridad judicial -y Ministerio Fiscal- sólo será preceptiva cuando tras el siniestro de tráfico concurren, al

menos, lesiones del art. 147.1 CP -tributarias de tratamiento médico o quirúrgico para su sanidad- y existan indicios, cuando menos, de la comisión de un delito de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, que concurrirá indiciariamente, a efectos de la instrucción de atestado, si los hechos derivan de una infracción previa grave de la normativa viaria (LSV).

Esta interpretación eximiría del imperativo levantamiento de atestado en aquéllos supuestos en que, ya desde el inicio de la intervención policial con ocasión del accidente de tráfico producido, sea notorio y evidente que las lesiones no van a requerir aquel tratamiento médico o quirúrgico que determina su encaje penal, dejando a salvo los supuestos dudosos en que no pueda determinarse el alcance de las lesiones en ese momento inicial, en que será necesaria la elaboración del correspondiente atestado.

A estos efectos puede servir de pauta hermenéutica *mutatis mutandis* el Dictamen 1/2021 en lo que no contradiga la reforma llevada a cabo por la LO 11/2022, pues aquél contenía ciertas directrices de supuestos eximidos de la instrucción de atestado aun en caso de concurrencia de infracción administrativa grave de la LSV en los que, tras la reforma de la LO 11/2022, será preceptiva la elaboración de atestado.

Dejando a salvo que, en los supuestos en que no proceda la instrucción de atestado, se elaboren las denominadas diligencias a prevención (arts. 105.2 y 282 LECrim) o informes -frente a la alternativa “atestados”- de recogida de datos con las circunstancias del accidente (en la terminología del art. 7.1, último párrafo, LRCSCVM), para el supuesto de que la autoridad judicial pueda reclamar datos del siniestro, o bien fueran solicitadas por los perjudicados o entidades aseguradoras conforme al citado art. 7.1 LRCSCVM cuando aquéllas no hubieran sido entregadas a la autoridad judicial.

Bien entendido que, desde el punto de vista procesal, y como ya se ha señalado reiteradamente en los Dictámenes previos 2/2016 y 1/2021, la instrucción de atestado por la concurrencia de alguno de los resultados típicos y la correlativa incoación del correspondiente procedimiento penal, generalmente en sede de diligencias previas, no puede llevar al cierre de la instrucción judicial con apresurados autos de archivo *a limine* sin practicar las diligencias e indagaciones necesarias.

Madrid, 24 de julio de 2023.

EL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

Fdo. Luis del Río Montesdeoca