



DICTAMEN 1/2021 SOBRE LA REFORMA OPERADA POR LO 2/2019 EN LOS ARTS 142, 142 bis, 152, 152 bis, 382 y 382 bis CP REFERIDA AL NUEVO CONCEPTO DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE, IMPRUDENCIA GRAVE, AGRAVACIONES DE PENALIDAD EN LA PLURALIDAD DE RESULTADOS, MODIFICACIÓN PENOLÓGICA, CRITERIOS PARA LA INCOACIÓN DE DILIGENCIAS POLICIALES Y JUDICIALES, DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES Y NUEVO DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR EN RELACIÓN AL TRÁFICO VIARIO

1. INTRODUCCIÓN

Los orígenes sociológicos de esta Reforma hay que buscarlos en un procedimiento concreto, tramitado en los Juzgados de Instrucción de Navalcarnero, referido al atropello de un ciclista que transitaba por el arcén, siendo causante el conductor de un camión que abandonó el lugar del accidente. Quedó excluido del objeto del proceso -con la conformidad del MF- la omisión de socorro del art. 195 CP al fallecer de modo inmediato el atropellado. Su viuda, Anna González, promovió una campaña en internet bajo el lema *Por una ley justa*, solicitando inicialmente que la omisión de socorro se regulara en el citado precepto como tentativa en los casos de fallecimiento inmediato y se introdujera la imprudencia leve para evitar que, tras la despenalización producida por la Reforma Penal de la LO 1/2015, las víctimas de accidentes quedaran en situación de desigualdad ante las entidades aseguradoras. Logró más de 200.000 firmas y una generalizada movilización del colectivo ciclista para defender su seguridad en las vías públicas ante los vehículos de motor. Ya en la Proposición de la Ley Orgánica -a la que después aludiremos- presentada por el Grupo Parlamentario Mixto el 20-12-2016 se exponían planteamientos teleológicamente similares.

La iniciativa reseñada dio lugar o estuvo en la génesis de la Proposición de Ley Orgánica *de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente*, presentada por el Grupo Parlamentario Popular del Congreso de los Diputados el 22-6-2017 y admitida a trámite por la Mesa de la Cámara el 27 de junio (BOCG 142-1 de 30-6-2017). Tras la tramitación parlamentaria se ha convertido en la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, con el mismo *nomen*, publicada en el BOE de 2 de marzo, de la que nos ocupamos y que entró en vigor el 3 de marzo.

En la Proposición se preveía la creación de un delito autónomo respecto de la omisión de socorro en el art. 382, inserto en los delitos contra la seguridad vial,



fundado en la maldad intrínseca del abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera haber fallecido o estar lesionado. El sujeto activo era el conductor implicado en el accidente y la acción típica el abandono del lugar, previéndose pena alternativa de multa o prisión en casos de lesión constitutiva de delito y de prisión de 6 meses a 4 años en los de fallecimiento, junto con la privación del derecho a conducir vehículos de motor o ciclomotores de un año y un día a cuatro años si fueran previsibles lesiones de gravedad o fallecidos.

Con la intención de rigorizar la respuesta penal en las imprudencias de tráfico se incluyó en los arts. 142.1 y 152.1 CP una cláusula especificadora de que siempre se reputa grave la imprudencia cuando concorra alguna de las circunstancias del art. 379 CP, y se previó en los arts. 142.3 y 152.3 CP la elevación facultativa y motivada de las penas previstas en uno o dos grados cuando el hecho revistiera notoria gravedad y hubiera afectado a la integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito. Simultáneamente se derogaba la norma concursal del art. 382 aduciendo que al penar separadamente delitos de peligro y resultado resultaría mayor punición.

Las Asociaciones de Víctimas venían proponiendo, por su situación de indefensión o desigualdad referida ante las entidades aseguradoras y la de despenalización operada, la reintroducción de la expresión imprudencia leve, ya presente en la Proposición de 2016, sustituida por la de imprudencia menos grave en la Reforma de 2015 y, en concreto, Stop Accidentes -en escrito dirigido al Congreso el 16-10-2017- la vinculación de esta última a la infracción grave de la legislación vial, reclamando en todo caso la regulación de un juicio especial del automóvil para atender las reclamaciones económicas derivadas de los accidentes. El informe de Ponencia (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura Serie B núm. 142-6, de 26 de noviembre de 2018) recogió este último enfoque, aun cuando el texto final de la imprudencia menos grave no la supedita en exclusiva como se proponía a la infracción administrativa, y acertadamente recogió la exigencia de los resultados lesivos del art. 147.1 CP.

En la comparecencia del Fiscal de Sala con los Fiscales Adscritos en la Comisión de Justicia, respecto de las elevaciones facultativas de la pena, se apuntó la necesidad de ajustarse al principio de taxatividad, y en este sentido hubo mayores concreciones tanto en el desvalor de la acción como en el de resultado, sin que puedan eludirse -como resulta del examen del derecho comparado europeo sobre cláusulas normativas similares- los conceptos jurídicos indeterminados. El legislador ha seguido asimismo el informe de comparecencia en el sentido de no suprimir la norma concursal del art. 382 por el carácter perturbador de la supresión en la relación entre delitos de peligro y de resultado, así como en la acción civil *ex delicto*, que protege a las víctimas permitiéndoles ejercerla en el proceso penal cuando se trata de resultados lesivos atípicos (STS 390/2017, de 30 de mayo).



Respecto al nuevo delito de abandono del lugar del accidente, en la comparecencia se planteó, desde la alternativa de elevar la sanción administrativa, que se acotara de modo general la intervención penal y, en concreto, sustituyendo el concepto de implicado por otro de significación causal. El legislador admitió esta última sugerencia y sólo limitó la incriminación en el sentido de excluir como resultado típico el del art. 147.2 CP. Asimismo el texto final introdujo -por razones de coherencia penológica- la aplicación de la pena de privación del derecho a conducir cuando se aprecian homicidios dolosos del art. 138 CP o lesiones dolosas del art. 149 y 150 CP en concurso con los delitos de peligro del art. 381, modificando al respecto el art. 382.

Como se expuso en la Comisión de Justicia, la reforma penal no se refiere sólo al ámbito del tráfico viario en los arts. 142 bis y 152 bis, por lo que el *nomen* de la ley adolece de imprecisión, sino a todas las modalidades imprudentes y, por tanto, a las que tienen lugar en los siniestros laborales con un elevado número de procedimientos, así como a los accidentes aéreos, ferroviarios y marítimos, imprudencias médicas y, en general, a todas las esferas de la vida diaria en las que se producen negligencias con resultado de muerte o lesiones (accidentes domésticos derivados del incumplimiento de deberes de cuidado, accidentes de caza, incendios o aglomeraciones en espacios cerrados, accidentes pirotécnicos, etc.). En la tarea parlamentaria no se han ponderado los demás ámbitos de riesgo que tienen sus propias singularidades, sino sólo el de la circulación de vehículos.

De las diversas modificaciones legales nos ocupamos en los apartados siguientes.

Aun cuando el Preámbulo alude únicamente a accidentes de ciclistas y peatones, la referencia debe entenderse a toda la siniestralidad viaria, cuya estabilización en los últimos años tiene como una de sus razones, no la única, el relajamiento de la conciencia social sobre el valor de las normas de la legislación vial. Prueba de ello es que durante la pandemia los porcentajes de siniestralidad exceden de los de reducción de los flujos de tráfico. No acaba de prender en la ciudadanía en el grado deseado la idea de que el respeto a los preceptos sobre atención a la conducción, utilización del móvil, velocidad, consumo previo de drogas tóxicas o alcohol, vulneración de las normas de protección de colectivos vulnerables -peatones y ciclistas- y demás relevantes prescripciones, no sólo es trasunto de un comportamiento intolerante, sino que expresan y protegen bienes jurídicos tan significados como la vida e integridad física. Por ello, la elevación facultativa de las penas, el concepto de notoria gravedad y la nueva configuración de la imprudencia menos grave subrayan el valor de los preceptos que imponen deberes normativos de cuidado contenidos en la legislación vial, en particular el 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 adelante LSV) y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, *por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación* (en adelante RGCir).



Este Dictamen se emite tras un atento examen, seguimiento y estudio de las praxis policiales y judiciales subsiguientes, de la doctrina científica elaborada desde la aprobación de la LO 2/2019, de las sentencias de los órganos jurisdiccionales (y, muy en particular, de la STS 421/2020, de 22 de julio) sobre los arts. 142.2 y 152.2 CP, así como de la situación de medios materiales y personales que se vive tras la aparición de la pandemia.

2. MODIFICACIONES EN LA INCRIMINACIÓN DE COMPORTAMIENTOS. NOVEDADES EN LA CONFIGURACIÓN DE LA IMPRUDENCIA GRAVE Y MENOS GRAVE. PARTICULAR EXAMEN DEL NUEVO TIPO DE IMPRUDENCIA MENOS GRAVE

2.1. INTRODUCCIÓN

La Proposición de Ley Orgánica, según se apuntó, tenía como trasfondo la situación planteada para las víctimas de accidentes de tráfico tras la entrada en vigor conjunta de la LO 1/2015, que despenaliza las faltas de imprudencia del anterior art. 621 -de aplicación destacada en el tráfico viario- y las sustituye por la nueva expresión imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP, y de la Ley 35/2015 sobre el nuevo sistema de valoración de daños causados en la circulación vial¹. Buena prueba de ello fue su continua presencia en el debate parlamentario². El texto no se incluía en la propuesta legislativa sino que fue introducido como se dice con posterioridad.

En el informe de comparecencia parlamentaria del Fiscal de Sala se apuntó, en resumen, que la cuestión nuclear de fondo eran los derechos resarcitorios de las víctimas tras la supresión de la imprudencia leve con la reducción notable del procedimiento penal correlativo de los arts. 962 y ss. LECrim (antes juicio de faltas). La decisión de la LO 1/2015 fue acertada en virtud del principio de intervención mínima y con fecha 13-7-2016 se emitió el Dictamen 3/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, *sobre la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la siniestralidad vial*, para unificar los criterios interpretativos en el ámbito del MF respecto de las normas de la citada Ley 35/2015, tendente a una útil y eficaz aplicación de sus previsiones y sobre todo a velar por los derechos de las víctimas. Por su parte con fecha 14 de julio el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial *sobre la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 CP y su incidencia en la actuación especializada del MF para una efectiva*

¹ La LO 1/2015 entró en vigor el 1 de julio de 2015, según su disposición final 8ª, y la Ley 35/2015 en fecha cercana, el 1 de enero de 2016, según su disposición final 5ª.

² BOCG de 12-9-2017 y 22-11-2017



protección penal de la seguridad vial, sobre la distinción entre las nuevas categorías de imprudencia grave y menos grave.

Lo que ocurrió es que al despenalizarse la imprudencia leve se redujo drásticamente el número de procedimientos penales por lesiones del art 147.1 y 150 CP, antes tramitados en el juicio de faltas, muy por encima de la intención legislativa. Fuera del proceso penal, en que ya no está el Ministerio Fiscal, la desprotección y desigualdad son grandes. En primer lugar, porque al haberse introducido -en fase de enmienda en el Senado de la Ley 35/2015- la modificación del art. 7.8 del *Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre* (en adelante LRCSCVM), que exige la reclamación previa al asegurador para ejercitar la acción civil, hay que esperar al transcurso de los plazos del procedimiento de oferta y respuesta motivada para que el Instituto de Medicina Legal -que en acertada innovación realiza la pericia médica por precio tarifado- (art 7.5) reconozca al lesionado y le facilite el fundamental informe médico. A diferencia de lo que ocurría con el informe forense en los juicios de faltas, cuando el Instituto va a realizarlo ya no es posible por la distancia temporal con el momento del accidente o porque no se ha formalizado la preceptiva oferta.

De otra parte, de cara al proceso civil, que ha de iniciarse a través de demanda en juicio declarativo de los arts. 248 y ss. LEC y por el que han de dilucidarse casi todas las discrepancias con las entidades aseguradoras, las víctimas de accidentes de tráfico, que ya no gozan de las garantías y derechos del *Estatuto de la víctima del delito, aprobado por Ley Orgánica 4/2015, de 27 de abril* (en adelante EV), de aplicación sólo en el proceso penal y cuando se hallan en situación de pobreza, vulnerabilidad económica o riesgo de exclusión social, se ven imposibilitadas de afrontar los gastos y desembolsos previos al procedimiento, y obligadas a aceptar las cantidades reducidas que les ofrecen con alguna frecuencia las aseguradoras, debiéndose ponderar que, en ocasiones, la lesión significa la pérdida de las escasas oportunidades laborales de que disponen.

Desde el enfoque rigurosamente jurídico-penal, la Reforma singulariza la tutela penal en la conceptualización de la imprudencia menos grave y en la ampliación -como se verá- del resultado típico. Su intención, como expondremos, es que se cumpla la voluntad legislativa de 2015 y desde luego se modifiquen, en un porcentaje elevado, las praxis policiales y judiciales sobre los tipos imprudentes de tráfico que, sin duda, tienen escasa aplicación y son, también sin duda, *contra legem*, como asimismo expondremos. Para ello es precisa una adecuada interpretación de la norma. En modo alguno puede entenderse que por ser necesario un procedimiento civil para resolver de modo definitivo las cuestiones resarcitorias, como expuso el Ministerio Fiscal en la comparecencia parlamentaria, la norma penal examinada, que protege bienes jurídicos fundamentales en el tráfico viario, deje de aplicarse. Las víctimas de accidentes



no sólo son titulares de derechos resarcitorios, sino también de los más trascendentes derechos morales plasmados en los arts. 3 y ss. del EV, que se ostentan ante la comisión de una infracción penal. Este punto se desarrollará más adelante.

Todo lo razonado hasta ahora lleva a la necesidad de una cuidada exégesis de las modificaciones operadas, teniendo en cuenta que 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, a lo que más adelante se aludirá.

2.2. LA DISTINCIÓN ENTRE LA IMPRUDENCIA GRAVE Y LA NUEVA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE CON INFRACCIÓN GRAVE DE LA LSV

Ha de tenerse en cuenta que las dos categorías penales, imprudencia grave o menos grave, y la civil, imprudencia o culpa leve del art. 1902 CC, son conceptos jurídicos que deben examinarse conjunta y comparativamente al ser gradualizaciones de la mayor o menor gravedad de injusto de la acción imprudente para determinar los límites de cada uno. Desde esta perspectiva, ha de precisarse si la nueva formulación de la imprudencia menos grave es más exigente que la anterior y detrae supuestos de la grave, dotando a ésta de mayor contenido de desaprobación jurídica, o, antes por contrario, si el “crecimiento” del segundo escalón de la tipicidad deja incólume al primero. También, si en realidad la novedosa formulación de los arts. 142.2 y 152.2 CP no significa variación alguna conceptual y el ámbito de lo típico es idéntico antes y después de la Reforma penal.

Las consideraciones anteriores sólo pueden referirse al desvalor de la acción (en este sentido la reciente y trascendente STS 421/2020, de 22 de julio, objeto de especial análisis en este documento), pues en el de resultado del art. 152.2 la novedad es que se incrimina el resultado lesivo del art. 147.1, hasta el momento de la modificación legal excluido, como resalta la STS 805/2017, de 11 de diciembre, que después comentaremos. Para entrar en el fondo de la cuestión planteada hay que llevar a cabo un examen conjunto del nuevo texto normativo y del anterior y tratar de indagar cuál es el sentido o designio legislativo de la modificación operada.

Esta última, como se deduce con claridad del debate parlamentario de la LO 2/2019 (BOCG de 2017 Comisiones, 376 págs. 2, 9, 10-18, BOCG de 2018 Comisiones, 439 págs. 23-28, BOCG Pleno y Diputación Permanente 168 págs. 30, 32, entre otros) y ya se ha expuesto, aparece para hacer frente a la despenalización que en la praxis judicial se había producido más allá del designio legislativo al sustituir la expresión imprudencia leve por el de imprudencia menos grave, con la consecuencia de disminuir la tutela penal de la vida e integridad física en el tráfico viario y con perjuicio indirecto para las



víctimas de accidentes, que fuera del proceso penal no gozan de los derechos del EV para defender sus legítimas pretensiones morales y resarcitorias, hallándose en situación de indefensión y desigualdad ante las compañías aseguradoras, sobre todo las económicamente vulnerables, como se exponía. En este sentido, las exigencias procesales de la reciente STS 421/2020 que se acaba de citar (FJ 5 págs. 25 y 29) a las que aludiremos.

En definitiva, con la Reforma se trata de que la imprudencia menos grave dé origen a los procesos penales y a la aplicación de las sanciones penales y consecuencias civiles que se hallan cobijadas en su ámbito incriminador y que indebidamente estaban siendo excluidos de él. Así se deduce de la expresión legal *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.*

El precepto contiene una interpretación auténtica del concepto de imprudencia menos grave, en el que se mantiene intacta la estructura subyacente anterior al incluir una cláusula valorativa final y una referencia a infracciones administrativas, que es obligada en un sector fuertemente normativizado como el tráfico viario. El propio Preámbulo de la Ley reconoce expresamente la naturaleza de esta norma cuando dice: “La presente Ley Orgánica responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, y se asienta sobre tres ejes: 1º La introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de la ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave (...)”.

De este modo lo entiende la STS 421/2020, objeto central de examen en el FJ4 pág.15, cuando dice “no estamos en condiciones de valorar si las aclaraciones (¿o modificaciones?) que ha introducido la reforma de 2015 pueden considerarse o beneficiosas o perjudiciales para el reo (o sencillamente indiferentes que parece ser lo más exacto y así lo defiende el Fiscal en su dictamen: sería norma más aclaratoria que reformadora; una interpretación auténtica según proclama el preámbulo de la Ley) (...) si un resultado producido por negligencia no grave no es encajable en la nueva formulación de la imprudencia menos grave nacida de la reforma de 2019 no será punible. Eso hace que tomemos como punto de referencia esa nueva acotación legal para abordar este asunto, conscientes, además, de que desde el soporte legal vigente serán más provechosas de futuro las consideraciones que podemos hacer. Y, por otra parte, que, afirmada tal catalogación conforme a la norma vigente, no podrá discutirse tampoco su inclusión en la tipicidad inmediatamente precedente, aunque en esa legalidad previa no aparezca el criterio delimitador introducido en 2019 (...)”. Pese a la duda inicial, el razonamiento posterior y la aplicación en el FJ7 STS citada de la norma



reformada a hechos anteriores a su entrada en vigor fundamentan lo que aquí se sostiene.

El legislador ofrece pautas o criterios exegéticos sobre el concepto para evitar su extendida y constatada inaplicación y, en este sentido, no se ha producido variación alguna en el ámbito de lo típico, sino una aclaración en torno a su contenido. En realidad, la vulneración de cierta gravedad o entidad de las normas de seguridad vial y la valoración casuística eran y son elementos constitutivos de la imprudencia menos grave y, en la misma línea de gradualización, de la grave, como resulta del Dictamen 2/2016 citado (págs. 54 y ss. en relación con 32 y ss.), al que nos remitimos para completar la argumentación. En este sentido, asimismo, la doctrina jurisprudencial del TS, antes de la reforma operada por la LO 1/2015 y con posterioridad, como exponremos. La STS 421/2020 examinada en el FJ 4 pág. 18 de modo expreso da valor hermenéutico al Dictamen citado al considerar que la STS 805/2017, de 11 de diciembre, cuyos criterios consolida, se inspira en él.

La imprudencia grave no ha modificado su ámbito de aplicación, como se desprende de la nueva fórmula normativa de los arts. 142 y 152.1 inciso 2º -“A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho”- y reconoce la STS objeto de comentario principal en los FJ 5 y 6 sobre los que volveremos.

En la Memoria del FGE de 2019, en el apartado del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (pág. 15 de este apartado), en línea con lo que se expuso en la Comisión, se dice sobre esta modificación que “es en realidad innecesaria, dada la consolidada doctrina jurisprudencial al respecto, y no excluye, como con claridad se desprende de los arts. 380 y 382, que haya asimismo imprudencia grave en las conducciones típicas del. 380 y 381 CP, ni significa que el concepto de gravedad se constriña a los comportamientos de los arts. 379-381 (...)”. En resumen, la imprudencia grave no se ha modificado, pues el nuevo inciso está destinado a llamar la atención por razones de política criminal sobre comportamientos de grave riesgo, como las conducciones bajo la influencia del alcohol, drogas y excesos de velocidad punible, que desde luego ya satisfacían la calificación de gravedad al hallarse contempladas en el art. 380 párrafo 2 y en el art. 382 CP. En realidad el inciso iba unido a la desaparición del régimen concursal del art. 382 en el texto inicial que finalmente se recuperó, perviviendo desconectado de su origen.

Es obvio que si en este último precepto funcionan penológicamente como circunstancias de agravación de la pena es porque son constitutivas siempre de imprudencia grave. Como se dijo en el informe de comparecencia en la Comisión de Justicia debía recogerse en la fórmula la causalidad, como así se hizo para evitar distorsiones en la aplicación de la doctrina de la imputación objetiva. La STS 421/2020 (FJ 4 pág. 23) considera el precepto de los arts.



142.1 y 152.1 inciso 2 citados como una presunción legal que no excluye otras modalidades de gravedad en la imprudencia. La modificación en la menos grave, como seguiremos argumentando, tampoco detrae supuestos de la grave, por lo que ésta permanece idéntica con la misma extensión que le otorga el Dictamen (págs. 37 y ss.). Sobre todo ello versarán los siguientes apartados comentando la reciente sentencia del Alto Tribunal.

2.3. DOCTRINA JURISPRUDENCIAL DE LA SALA 2ª DEL TS SOBRE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA Y LOS DELITOS IMPRUDENTES DE TRÁFICO

Debe partirse de la jurisprudencia de la Sala reiterando, actualizando y desarrollando los razonamientos del Dictamen -págs. 27-59- sobre este punto, que se recuerdan. Asimismo se desarrollan argumentalmente los criterios de la Circular 10/2011 FGE, de 17 de noviembre, *sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial*, págs. 83 y ss.

2.3.1. Requisitos de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes

Es presupuesto previo de la formulación de pautas o conclusiones el examen, al menos sucinto, de los requisitos de los tipos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 contruidos, como se expuso en la Circular 10/2011 FGE, en torno a la doctrina de la imputación objetiva, reconocidos en la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª del TS. La necesidad de afinar sobre las nuevas diferenciaciones conceptuales y de impulsar la unificación de criterios en los Tribunales hace más necesario que nunca su correcto manejo y virtualidad en los procedimientos que se tramitan. La teoría es de aplicación a los delitos dolosos de resultado y de modo aún más relevante a los delitos imprudentes, en particular a las imprudencias cometidas en el ámbito de la circulación por tratarse de un sector de riesgos profundamente normativizado. La doctrina jurisprudencial está consolidada y contenida, de entre las más recientes, en las SSTS 955/2007, de 20 de noviembre, 1089/2009, de 27 de octubre, 79/2013, de 8 de febrero, 828/2013, de 6 de noviembre, 54/2015, de 11 de febrero y 805/2017, de 11 de diciembre. Los criterios de estas dos últimas son específicamente reiterados por la STS 421/2020, de 22 de julio.

En primer lugar, el concepto o idea de riesgo permitido, referido a la realización de actividades peligrosas en general pero útiles para la sociedad, sobre las que las normas socio-culturales o legales proyectan su ámbito regulativo, delimitando un ámbito de riesgo prohibido o desaprobado jurídicamente e imponiendo deberes de cuidado tendentes a evitarlo. La ponderación entre la entidad de los riesgos o peligros y las utilidades conseguidas determina su mayor o menor extensión e intensidad. Desde esta óptica no pueden perderse de vista las finalidades que la circulación vial satisface en diversas facetas, económica, laboral, mejora de servicios públicos y realización de logros



personales y, en función de ellas, es autorizada con la condición de ajustarse a determinadas reglas. En las situaciones de pandemia como las que se vive, la circulación por las vías públicas se ha revelado como imprescindible para garantizar los suministros y su control también para evitar que propague.

El bien protegido es la seguridad, que hace referencia en las normas administrativas a la preservación de riesgos o peligros, como se desprende del art. 10.1 y 2 LSV, siempre con una contemplación ínsita de los derechos individuales a la vida, integridad física y bienes de los usuarios de las vías y terceros que puedan resultar afectados por la circulación de vehículos. Se configura, así, como un *príus* valorativo por la entidad de los bienes preservados y una condición necesaria para la satisfacción de las demás necesidades. Sin una adecuada seguridad en las vías públicas difícilmente puede haber un tráfico fluido y útil para la economía, el ocio y la comunicación personal. Así presentada en el discurso argumental aparece como un instrumento al servicio de las finalidades beneficiosas que la circulación de vehículos origina y, en consecuencia, puede decirse que las normas penales amparan de modo reflejo o indirecto estos otros intereses subyacentes.

Esta es la progresiva orientación de los textos normativos europeos, entre otros, el Reglamento UE 1315/2013, de 11 de diciembre, modificado por el Reglamento Delegado de la Comisión 473/2014, de 17 de enero. En ellos junto al medio ambiente, la fluidez del tráfico, la movilidad sostenible y eficiencia citados en la introducción, destaca como principal valor protegido la seguridad (art. 18.b y 19.a), aludiendo el art. 34 a la “seguridad física”. Las cifras de siniestralidad derivadas del tráfico, cuya reducción es principal objetivo de la UE, evidencian los graves riesgos para bienes jurídicos fundamentales, vida e integridad física, que comportan en función del elevado número de desplazamientos por el espacio vial europeo y la relevancia de la seguridad como valor prioritario. De ahí que este ámbito de riesgo examinado, a diferencia de otros, se halle progresiva y extensamente normativizado por preceptos nacionales e indirectamente comunitarios, que establecen numerosas reglas delimitadoras del riesgo no permitido y de deberes normativos de cuidado minuciosamente descritos en normas legales y reglamentarias. En este sentido el Documento Marco de política de la UE de 19-6-2019 SWD (2019) en materia de Seguridad Vial para 2021-2030.

Como dice la STS 1550/2000, de 10 de octubre, “La circulación de vehículos de motor constituye siempre un riesgo para la vida y la salud de las personas, pero tal riesgo se encuentra permitido si esta actividad se desarrolla con observancia de las debidas precauciones, reglamentarias y extrarreglamentarias. Sólo cabe hablar de infracción penal en la medida en que esas normas de precaución han sido violadas”. El fin de protección de la norma penal, unido a la idea anterior y también en referencia al tráfico, lleva a indagar cuáles son los riesgos específicos que los concretos preceptos de la legislación vial tratan de prevenir con su observancia (en el mismo sentido en este punto las SSTS 54/2015, de 11 de febrero, y 805/2017, de 11 de diciembre, cuyos



criterios consolida la tan citada STS 421/2020). En el momento previo a su aplicación desempeñan la función de prevención de riesgos abstractos, y cuando se plantea su proyección al hecho indagado es preciso determinar la relación causal y “explicativa” que con él guardan desde el prisma de su vulneración.

De este modo se produce una inicial y trascendente delimitación del deber normativo de cuidado infringido que era exigible al sujeto, y estaba orientado a la evitación de los resultados lesivos que finalmente se han producido. Por eso, la calificación de la imprudencia exige examinar en el hecho investigado qué normas de la legislación vial obligaban a actuar en el accidente contemplado, cuáles se han dejado de observar y, desde la perspectiva del fin de protección de la norma, qué riesgos específicos trataban de prevenir con su observancia. Pero no basta con la formal desaprobación jurídica de la acción realizada para la determinación del deber normativo de cuidado que en cada caso se ha vulnerado, pues la infracción administrativa, pese a su singular significación, no agota el análisis.

Los delitos imprudentes se constituyen en tipos “relativamente abiertos”, en cuanto necesitados de ajustes con el principio de legalidad, pero no vinculados 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.

En particular, si nos hallamos ante tráfico urbano o interurbano, si se participa en él con exigencias de profesionalización, y las demás cualificaciones del contexto en que se producen los hechos para descender a la reconstrucción del riesgo real, objeto de prueba en el proceso, precisando los bienes jurídicos puestos en peligro y su entidad. La previsibilidad, llamada en algunas sentencias con el término más preciso de cognoscibilidad (STS 1089/2009, de 27 de octubre), y la evitabilidad, reiteradas asimismo en la doctrina jurisprudencial (últimamente en la STS 54/2015, de 11 de febrero; en cuanto a la previsibilidad del resultado, a ella alude la STS 3/2016, de 19 de enero) se proyectan sobre el riesgo y califican la naturaleza del deber.

En primer lugar, en el aspecto o faceta interna, considerándolo como deber de advertencia, llamado en algunas resoluciones como el deber saber (SSTS de



18 de noviembre de 1991 y 2445/2001, de 22 de diciembre) o el de reconocer el riesgo (SSTS 1658/1999, de 24 de noviembre, y 2411/2001, de 1 de abril) y en otras, refiriéndolo a una reflexión previa (STS 192/1997, de 14 de febrero), cuyo objeto es el conocimiento de la situación de peligro. Seguidamente, en el aspecto externo, como deber de prudencia o evitación del resultado, cuyo objeto es acomodarse a las normas y controlar los riesgos desencadenados por terceros cuando a ello se está obligado (además de las citadas al principio, SSTS 351/2003, de 6 de marzo, y 88/2010, de 19 de enero), siendo una subespecie de uno y otro el deber de abstención, que obliga a no iniciar la marcha, continuarla o bien detenerla ante determinadas situaciones, y se funda en que el conductor sabe desde que emprende la conducción que se halla ante una actividad de riesgo que le ha exigido una autorización administrativa y le obliga a conocer las normas, a cumplirlas y a hallarse en condiciones de hacerlo (STS 920/1999, de 9 de junio, entre otras).

En la culpa sin representación sólo se incumple el deber de advertencia, pues el sujeto no es consciente al ir desatento, del respeto o vulneración de las normas (lo aclara la STS 492/1997, de 15 de abril). La previsibilidad y evitabilidad, en el sentido que se expone, significan un juicio *ex ante* referido a posibilidades abstractas (entre otras, STS 168/2008, de 29 de abril, y 54/2015, de 11 de febrero). La valoración de la imprudencia exige ponderar, en el momento de la conducción o maniobras previas al resultado, el cumplimiento o incumplimiento de los deberes de advertencia y prudencia, examinando las infracciones de la legislación vial cometidas y todas las circunstancias concurrentes.

En esta línea de pensamiento, la culpa con representación o consciente puede revestir la misma calificación típica de gravedad que la llamada culpa inconsciente propia de los estados de distracción, desatención u olvido por la actitud de desidia y abandono respecto a los deberes de cautela (entre otras, SSTS 720/2003, de 21 de mayo, y 966/2003, de 4 de julio). Dice expresivamente la STS 181/2009, de 23 de febrero, que “La culpa consciente puede ser normativamente leve, la grave psicológicamente puede responder a la categoría de inconsciente. Esta distinción psicológica solo tiene que ver con el deslinde de la frontera con el dolo eventual y lo verdaderamente sustancial para la calificación de grave o leve es el grado de reproche normativo”. De otro criterio es la STS 54/2015, de 11 de febrero, situando en el nivel más alto de imprudencia la culpa con previsión. Las estadísticas de accidentes de tráfico nacionales y europeas vienen atribuyendo una tercera parte de los fallecimientos a la distracción o desatención del conductor.

El TS pondera de todos modos las representaciones del autor relativas al conocimiento del lugar y al del estado en que se encuentra el sujeto para afrontar la conducción (SSTS de 24 de mayo de 1991, 25/1999, de 18 de enero, y 920/1999, de 9 de junio, entre otras muchas). Por todo ello, para aquilatar la imprudencia, el deber de cuidado exigido no es el del ciudadano medio, sino el del hombre que se comporta del modo jurídicamente ideal o



esperado, en el tráfico el conductor concienzudo y cuidadoso (SSTS 466/1997, de 10 de abril, y 2445/2001, de 22 de diciembre). A este fin deben aportarse y valorarse en el proceso los datos atinentes al conocimiento del conductor sobre los riesgos del lugar en función de su conocimiento del contexto en que se desarrolla la circulación.

Finalmente ha de comprobarse si el resultado lesivo para la vida e integridad física es o no y en qué medida la realización de ese riesgo, teniendo en cuenta que todos los elementos del análisis que se debe llevar a cabo están interrelacionados. Al nexo causal entre acción y resultado (vínculo naturalístico u ontológico) se une la imputación objetiva del resultado en que se materializa el riesgo (vínculo normativo), que obliga a examinar todas las circunstancias concurrentes (entre otras, con claridad en STS 192/1997, de 14 de febrero), ponderando comparativamente la divergencia entre acción realizada y la que se ha debido ejecutar o realizar (SSTS de 13 de octubre de 1993, 466/1997, de 10 de abril, y, últimamente, 54/2015, de 11 de febrero).

Por eso, los casos de imprudencia de la víctima no deben analizarse desde la perspectiva civil de la compensación de culpas que conduce a una automática degradación de la imputación del resultado y disminución de la gravedad del hecho obligando a apreciar imprudencia leve o menos grave. Antes al contrario, debe asumirse la de la concurrencia de riesgos o imprudencias que conduce a un examen individualizado del comportamiento del conductor y el de la víctima, valorando uno y otro en el momento de la acción. Así se determinará si el resultado es la realización total o parcial del riesgo que el conductor investigado ha desarrollado con su imprudente maniobra, teniendo en cuenta que la plena imputación penal es compatible con la compensación de culpas que es una institución jurídico-civil (SSTS 1611/2000, de 19 de octubre, 491/2002, de 18 de marzo, 1265/2009, de 9 de diciembre, y 860/2009, de 16 de julio).

2.3.2. Distinciones sobre la gravedad de la imprudencia

Hay que extraerlas de la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª TS de los últimos años sobre imprudencias y, en particular, las de tráfico, con plena vigencia al ser ratificada en las recientes resoluciones, desarrollando el examen realizado en el Dictamen. Es ponderada y exigente en las valoraciones conceptuales sobre la imprudencia y en la relevancia que otorga a las normas socio-culturales y legales reguladoras de la circulación.

Nada tiene que ver con los modos de actuar generadores de la respuesta del legislador de 2019, de indebida aplicación de las normas penales, hasta el punto de que examinando sus resoluciones, fácil es comprobar que desde el momento en que aquellos empiezan a detectarse en la Circular FGE 2/1990, se consolida, por el contrario, una línea jurisprudencial en el Alto Tribunal de extremada ponderación de los bienes jurídicos relevantes y normas administrativas y penales que los protegen en el tráfico de vehículos, en momentos históricos en que no estaba tan acentuada la conciencia vial ni



diseñadas las estrategias europeas en ella fundadas. Lo que ocurre, es que dada la regulación competencial del art. 14 LECrim, las sentencias de las Audiencias Provinciales apenas han accedido a la revisión casacional y quizá por esta razón se observan en ocasiones soluciones contradictorias y desajustadas con la doctrina jurisprudencial, así como praxis indebidas en la instrucción del proceso. La reciente reforma operada en el art. 847 LECrim por la Ley 41/2015, de 5 de octubre, ha abierto vías para la unificación de doctrina en estos delitos. De este modo la STS 421/2020, de 22 de julio, referencia hermenéutica esencial de este Dictamen, recupera la exigente doctrina jurisprudencial del TS sobre imprudencias de tráfico anterior a la reforma competencial.

Las distinciones jurisprudenciales sobre la imprudencia grave y leve anteriores a la Reforma operada por LO 1/2015 tienen plena validez para diferenciar la imprudencia grave de la menos grave y leve, dada la gradualización valorativa que significan y su estructura comparativa y referencial pues el legislador acoge, en definitiva, los criterios de intensidad o cuantitativos en la distinción con exclusión de los cualitativos (entre otras muchas, STS 307/2006, de 13 de marzo) y son ratificados por las SSTS 805/2017, de 11 de diciembre, y 421/2020, de 22 de julio. Teniendo en cuenta siempre que la imprudencia menos grave es de mayor entidad que la leve anterior como se verá. Son también de orden general aplicables a todos los ámbitos de riesgo sobre los que se proyectan los arts. 142 y 152, sin perjuicio de que aquí se hagan referencias específicas al tráfico de automóviles.

De conformidad con la doctrina del TS (múltiples resoluciones, entre ellas SSTS 665/2004, de 30 de junio, y 63/2010, de 1 de febrero, además de la citadas) se insiste en que la gravedad es equivalente a intensidad de la vulneración de los deberes de cuidado y, por tanto, en exclusiva al desvalor de la acción con exclusión del desvalor de resultado en el sentido recordado por la STS 421/2020 sobre este punto. Los elementos distintivos vienen siendo, de modo alternativo y no acumulativo, los que siguen:

2.3.2.1. Carácter básico o elemental de la norma de orden sociocultural o legal infringida

Viene a centrarse en la ausencia de las cautelas o medidas de cuidado primarias (SSTS 1111/2004, de 13 de octubre, 181/2009, de 23 de febrero) utilizando el criterio de medición normativo de orden subjetivo del hombre más descuidado o menos capaz de prever el resultado producido y siendo su característica evidenciadora la facilidad o sencillez para conocer la norma y ajustar a ella el comportamiento (con claridad en este sentido, STS 1823/2002, de 7 de noviembre, y 256/2006, de 10 de febrero).

Es de gran relieve la perspectiva sociológica y cultural y hace referencia a pautas observadas por todos, generalizadas no sólo en su observación sino en la valoración que de ellas hace la sociedad otorgándoles una significación de



norma esencial para prevenir riesgos, como recoge de modo expresivo la STS 2445/2001, de 22 de diciembre, que enlaza con la 192/1997, de 14 de febrero, y anteriores: “(...) un conjunto de reglas extraídas de la estimable cantera de la común y diaria experiencia, muchas de ellas cristalizadas y consolidadas a través de normas reglamentarias o de otra índole, aceptadas e impuestas en la vida social y en cuyo escrupuloso atendimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro acentuadas por sobreveniencia de circunstancias excepcionales; hallándose en la violación de tales principios o normas socioculturales o legales, la raíz del elemento de antijuridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes, al erigirse aquéllos en reglas rectoras de un sector actuacional (...)”.

El aspecto valorativo en el terreno de la circulación rodada es de continua evolución en la medida que crece la cultura de respeto a la ley como expresión de solidaridad y progreso ético (a estos valores se refería ya la STS de 22 de mayo de 1989 y los reitera la STS de 14 de noviembre de 1992), sin perder de vista que son normas observadas por todos en función de la apreciación colectiva sobre su especial relevancia. No sólo en nuestro país sino en el ámbito internacional y en concreto en la UE, debiéndose tener en cuenta que la conducción sin fronteras se realiza en un solo y único espacio en que rigen progresivamente normas dictadas por los órganos legislativos comunitarios, incorporadas a los hábitos de los conductores y usuarios.

En su Comunicación de 20 de julio de 2010, titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» mencionada en la Circular 10/2011, la Comisión destacaba que el cumplimiento de las normas de tráfico sigue siendo un factor clave para establecer las condiciones encaminadas a conseguir una reducción considerable del número de fallecidos y heridos. El Consejo, en sus conclusiones de 2 de diciembre de 2010 sobre la seguridad vial, pidió asimismo que se examinara la conveniencia de que los Estados miembros reforzaran aún más el cumplimiento de sus normas y las posibilidades de armonizar, en su caso, las normas de tráfico en la Unión. Las infracciones y sanciones administrativas y penales se conciben, en la UE, en definitiva, como una común estrategia sancionadora cuya principal plasmación es la Directiva 2015/413 del Parlamento y del Consejo. En su art. 8 se obliga a la Comisión a publicar en la página web y difundir el conocimiento de las normas de tráfico de los países de la UE y a éstos a hacerlo respecto de los conductores que circulen por su territorio. En el art. 11 alude a las posibilidades que la norma ofrece para una futura armonización europea de las infracciones de tráfico.

El reciente Documento Marco antes citado expone en el apartado 4.3: “El uso seguro de las carreteras (la velocidad, el consumo de alcohol u otras drogas, las distracciones al volante, la utilización de equipos de protección como el cinturón de seguridad y los dispositivos de retención infantil) es el tercer pilar de la prevención y mitigación de fallecimientos y lesiones graves en las colisiones. En relación con todas estas cuestiones, el factor humano en la



seguridad vial desempeña un papel crucial, y la Comisión trabajará estrechamente con los Estados miembros ya que estos temas se han tratado tradicionalmente a escala nacional (...).”

2.3.2.2. Especial significación de la desaprobación jurídico-administrativa

En este apartado se examina como otro criterio para individualizar la gravedad, la singular o especial desvaloración que en la legislación administrativa merece el comportamiento consistente en la vulneración de los deberes de cuidado que impone.

Los deberes normativos de cuidado, según se dijo, se extraen en un primer momento de la legislación de seguridad vial que determina de modo principal el riesgo permitido y el prohibido (la STS 291/2001, de 27 de febrero, que enlaza con reiterada doctrina anterior, alude a la positivización de los deberes de cuidado de la circulación viaria en la legislación de seguridad vial y a la necesidad de tener en cuenta las infracciones a sus preceptos). En definitiva, la especial desaprobación jurídico-administrativa estará ligada a la consideración de la infracción como grave o muy grave de los arts. 76 y 77 LSV, a la sanción imponible (art. 80 y Anexo IV) y, en particular, a los supuestos generadores de pérdida de puntos cuya acumulación hasta alcanzar el tope legal genera la pérdida de vigencia del permiso de conducir del art. 71.1 LSV y Anexo II y IV. Como recuerda y aclara la STS 421/2020 sobre la que gira este Dictamen, esta gravedad en la desvaloración jurídico administrativa no implica de modo automático la gravedad de la desvaloración jurídico-penal y a ello nos referiremos más adelante.

2.3.2.3. La Gravedad de los riesgos

En primer lugar, concurre cuando afectan a bienes jurídicos de singular relieve y tutela en la norma penal, en concreto y en orden de jerarquía valorativa, la vida e integridad física, tanto de los ocupantes del vehículo conducido por el sujeto activo de la infracción como de terceros conductores y ocupantes, así como de otros usuarios de las vías públicas, peatones y ciclistas, igualmente concernidos. No se trata sólo de un criterio cuantitativo referido al número de los titulares de estos bienes jurídicos afectados, sino a la elevada probabilidad de lesionarlos, debiéndose tener en cuenta la densidad del tráfico y concurrencia de personas en el lugar.

En ocasiones se habla de la desproporción o distancia entre las utilidades del tráfico y los riesgos creados para bienes jurídicos relevantes (entre otras, SSTS 895/1997, de 26 de septiembre, 2235/2001, de 30 de noviembre, y 665/2004, de 30 de junio, que exige probabilidad considerable de lesión). Más recientemente, la STS 54/2015, de 11 de febrero, que sitúa la diferencia entre



la imprudencia grave y la leve en “la importancia del deber omitido en función de las circunstancias del caso, debiendo tener en cuenta a estos efectos el valor de los bienes afectados y las posibilidades mayores o menores de que se produzca el resultado, por un lado, y por otro, la valoración social del riesgo, pues el ámbito concreto de actuación puede autorizar algunos particulares niveles de riesgo”.

La STS 805/2017, de 11 de diciembre, mantiene, en esencia, la doctrina consolidada del TS sobre la imputación objetiva, la gradualización de estas distinciones y la definición de los conceptos de imprudencia grave y menos grave introducidos como se dijo por la LO 1/2015:

“La imprudencia menos grave no puede equipararse a la antigua imprudencia leve. Por otra parte, la nueva imprudencia menos grave tampoco se integra totalmente en la imprudencia grave, y no se nutre de las conductas más leves de la imprudencia, sino que constituye una nueva categoría conceptual. La nueva modulación de ese nivel de imprudencia delictiva contempla un matiz diferenciador de grados o niveles de gravedad; la vulneración del deber de cuidado es idéntica en una y otra y la diferencia está en la intensidad o relevancia –la imprudencia leve atípica vendría referida, por exclusión de las otras dos categorías, a la vulneración de deberes de cuidado de insuficiente entidad o relieve y de mayor lejanía a la imprudencia grave–. La menor gravedad significa, en estos términos, partir de una previa valoración de la entidad o intensidad en la infracción de los deberes referidos, constitutivos de la imprudencia grave, que, ante las circunstancias concurrentes, se degrada o desvalora.

En suma, en una aproximación hermenéutica al concepto de imprudencia menos grave, es precisa una vulneración de cierta significación o entidad de los deberes normativos de cuidado, en particular de los plasmados en los preceptos legales de singular relevancia, sin exclusión de los sociológicos.

Por tanto, la imprudencia menos grave ha de situarse en el límite superior de aquellas conductas que antes eran consideradas como leves y que el legislador ha querido expresamente despenalizar, encontrándose supuestos que, por la menor importancia y relevancia del deber de cuidado infringido, de conformidad con los requisitos objetivos y subjetivos exigidos por la jurisprudencia para ello, y a los que con anterioridad se ha hecho referencia, pueden ser considerados como menos graves.

La imprudencia menos grave puede ser definida como la constitución de un riesgo de inferior naturaleza, a la grave, asimilable en este caso, la menos grave, como la infracción del deber medio de previsión ante la actividad que despliega el agente en el actuar correspondiente a la conducta que es objeto de atención y que es la causalmente determinante, única o plural, con el resultado producido, de tal manera que puede afirmarse que la creación del riesgo le es imputable al agente, bien por su conducta profesional o por su



actuación u omisión en una actividad permitida social y jurídicamente que pueda causar un resultado dañoso.

Así, mientras la imprudencia grave es la dejación más intolerable de las conductas fácticas que debe controlar el autor, originando un riesgo físico que produce el resultado dañoso, en la imprudencia menos grave, el acento se debe poner en tal consecuencia, pero operada por el despliegue de la omisión de la diligencia que debe exigirse a una persona en la infracción del deber de cuidado en su actuar (u omitir). Estas nociones, naturalmente, constituyen generalmente conceptos jurídicos indeterminados, que necesitan del diseño, en el caso concreto, para operar en la realidad que ha de ser juzgada en el supuesto de autos. La imprudencia grave es, pues, la omisión de la diligencia más intolerable, mediante una conducta activa u omisiva, que causa un resultado dañoso y que se encuentra causalmente conectada normativamente con tal resultado, mediante la teoría de la imputación objetiva, que partiendo de un previo lazo naturalístico, contribuye a su tipificación mediante un juicio basado en la creación de un riesgo no permitido que es el que opera como conexión en la relación de causalidad (...)

La doctrina general expuesta sobre la imprudencia grave se mantiene sin alteración en las últimas SSTS 552/2018, de 14 de noviembre, 44/2019, de 1 de febrero, 751/2018, de 21 de febrero, y 383/2019, de 23 de julio.

2.3.2.4. Los principios de conducción dirigida, confianza y defensa

Como principios inspiradores del tráfico viario que ayudan en la interpretación de la legislación que lo regula, se presentan el llamado principio de conducción dirigida y el correlativo de confianza, y junto a ellos el de defensa, a que alude la Circular 10/2011 -págs. 84 y ss.- y que ahora se desarrollan.

El primero se refiere a aquel modo de conducir realizado o "dirigido" conforme a los deberes de cuidado que vienen determinados, de entrada, por las normas concretas ordenadoras o reguladoras del tráfico viario. Se hallan en el Título II LSV ("Normas de comportamiento en la circulación") y en los títulos II y III RGCir.

En concreto, el art. 10.2 LSV prescribe que "los conductores deben utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía".

Este deber de cautela o precaución está en la raíz de la configuración de los tipos de injusto imprudente relativos al tráfico. En relación con la conducción de vehículos y por su específica singularidad y peligrosidad va unido a otros dos, también plasmados legislativamente, que en realidad son desarrollos o concreciones del anterior. En primer lugar, el deber impuesto en el art. 13.2: "El conductor de un vehículo está obligado a mantener (...) la atención permanente



a la conducción, que garantice su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía”.

Tanto uno como otro deber u obligación (mantener la atención y su reverso, evitar las distracciones) se traducen en el que los expertos y la doctrina penal denominan deber de concentración exclusiva en el acto de conducir. Es una actitud generada por el correspondiente esfuerzo o diligencia para excluir del campo de atención otras actividades o contenidos.

Junto a estos deberes, los arts. 10 y 13 LSV contienen también los relativos al concreto modo de conducir y al vehículo. La conducción ha de realizarse estando "(...) en todo momento en condiciones de controlar los vehículos (...)" (art. 13.1 LSV), y cuidando de mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión. Como puede observarse, se trata de normas directamente reguladoras del modo de conducir que impregnan las concretas obligaciones sobre velocidad, alumbrado y las demás disciplinadas en el Título II, capítulos II y III de la LSV y correspondientes del RGCir.

Este principio, en su redacción dada al art. 17 del Código de Circulación de 1934 (“Los conductores de vehículos deben ser dueños, en todo momento, del movimiento de los mismos”), se interpretó como un modo de conducir en que se estuviera atento, pero con un pleno control del vehículo para percibir las infracciones de terceros o evitar accidentes, debiendo responder aun cuando tales comportamientos no fueran previsibles. Es cita frecuente en la doctrina científica que para paliar su rigidez surge en la jurisprudencia alemana, con situación normativa similar, el de confianza ya en la conocida sentencia del *Recchsgericht*s de 16-9-35, que lo funda en la fluidez del tráfico, en la imprevisibilidad de la participación de terceros infractores, así como en el consenso para que todos cumplan las normas en virtud de la educación vial. La sentencia del *Bundesgritch* de 1-7-1961 impone limitaciones derivadas del trascendental derecho a la vida sosteniendo que el conductor no tiene un *ius vitae et necis* respecto de los demás, reflexión originadora del principio de defensa en relación con niños, ancianos y discapacitados cuyas conductas imprudentes son o deben ser previsibles.

El principio de protección o defensa está inspirado en el deber de solidaridad y orientado a la protección de determinados grupos de personas en situación de especial vulnerabilidad (menores, personas de la tercera edad, discapacitados, incluso peatones y ciclistas). No se trata de que el conductor no pueda confiar en ningún momento en la correcta conducta de las personas desvalidas, pues el razonamiento abocaría a una imputación objetiva del riesgo (*versare in re ilícita*). El principio se traduce en la concreción de singulares deberes de cuidado dirigidos a advertir los riesgos o peligros derivados de la presencia en el tráfico de usuarios especialmente vulnerables en determinados casos.

El principio de confianza, especialmente aplicable en las preferencias de paso, puede, resumiendo el debate doctrinal, formularse como: "el participante en el



tráfico que cumple las normas puede confiar en que los demás se comporten también correctamente mientras no le conste lo contrario por las especiales circunstancias del caso".

La doctrina alemana reciente razona que los principios son de creación jurisprudencial y, por tanto, sin valor normativo y sin perjuicio de su valor orientativo, pues desde el surgimiento de la teoría de la imputación objetiva el elemento de análisis debe ser el riesgo abstracto que la concreta norma reguladora trata de prevenir. Las antiguas referencias causalistas se sustituyen por la concurrencia de imprudencias que no supone de modo automático la degradación de la responsabilidad, pues lo esencial es determinar si alguna de ellas por su relevancia supone la realización del riesgo creado y por tanto nos hallamos ante la imprudencia grave.

En nuestro país se ha seguido una evolución similar doctrinal y jurisprudencial, y ya en la STS de 28 de enero de 1962 se da entrada al principio de confianza, excepcionando el principio de conducción dirigida, y en la STS de 14 de enero de 1970, con el argumento de la principal protección del derecho a la vida, comienza a estructurarse el principio de defensa que limita el segundo principio referido en los términos expresados. En las SSTS de 1 de febrero de 1977, 15 de febrero de 1979, 19 de noviembre de 1979 y 27 de febrero de 1989, entre otras muchas, han sido esgrimidos los tres principios con distintas soluciones a los supuestos de hecho. La consolidación de la doctrina de la imputación objetiva coincide con la disminución de imprudencias de tráfico abordadas en la vía casacional debida al régimen competencial referenciado, pero sin duda las soluciones se inspiran en el examen del riesgo abstracto prevenido y en el comportamiento que supone su realización. En este sentido la STS 421/2020, de 22 de julio (FJ 7).

En idénticos términos, la doctrina jurisprudencial de Audiencias, entre otras muchas, las SSAP de Burgos, Sección 2ª, 384/2014, de 3 de octubre; Las Palmas de Gran Canaria 243/2014, de 10 de octubre, y Murcia 225/2019, de 25 de junio.

El principio de defensa en el tráfico viario reconocido, entre otras, en SSTS de 11 de abril de 1978, 21 de junio de 1979 y 26 de enero de 1982, significa, en síntesis, que hay determinados usuarios de las vías públicas respecto de los que, más allá del principio bifronte de conducción dirigida y confianza, se requiere una especial tutela en el orden jurídico regulador de la seguridad vial. Estos colectivos han sido objeto en los últimos años de programas, resoluciones y recomendaciones europeas, como las Directivas 2003/102/CE, 2005/66 y 2007/46/CE. El Reglamento (CE) 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14-1-2009, (que modifica la última y deroga las otras dos) ha plasmado normativamente el concepto de la "protección de peatones y otros usuarios vulnerables" y las primeras consecuencias jurídico-comunitarias unidas a esta condición. Todo ello, al hilo del nuevo modelo de ciudad basada



en la movilidad sostenible y solidaria con creciente presencia de peatones y ciclistas y en muchas ciudades de motos.

En la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo “Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020”, de 20 de julio de 2020, se indica que “Para muchos posibles ciclistas, los riesgos reales o percibidos relacionados con la seguridad vial siguen constituyendo un obstáculo decisivo. Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial (...) las personas de edad avanzada representaron el 20 % de las víctimas mortales en carretera (el 40 % como peatones) en 2008. El envejecimiento de la población hace que sea más urgente evaluar la vulnerabilidad de las personas de edad avanzada con relación al tráfico. Las personas con discapacidades también están expuestas a un riesgo importante (...)”.

En el reciente Documento Marco citado se alude a “Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las sinergias entre las medidas de seguridad y sostenibilidad: (...) con unos entornos más seguros para peatones y ciclistas (...) permitir un acceso a la movilidad seguro y asequible a todos los miembros de la sociedad, en particular a las personas con discapacidad y a las personas mayores, un colectivo cada vez más numeroso (...)”.

2.4. EXAMEN DE LA FÓRMULA TÍPICA DE LOS ARTS. 142.2, INCISO 2º, Y 152.2, PÁRRAFO 2º, INCISO 2º. INFRACCIONES DE LOS ARTS. 76 Y 77 LSV EN QUE PROCEDE INCOAR DILIGENCIAS PREVIAS DEL ART. 774 Y SS. LECRIM

Nos hallamos ante una nueva formulación de la imprudencia menos grave que abandona la estructura de concepto jurídico indeterminado para pasar a otro con mayores acotaciones y con sólo una relativa indeterminación. Sus precedentes son la imprudencia simple con infracción de reglamentos de los Códigos Penales anteriores al de 1995 y con mayor cercanía la definición de imprudencia grave en el Proyecto de Ley que dio lugar a la LO 1/2015 y cuyo examen se hizo en el Dictamen 2/2016 (págs. 9-12). La diferencia con la antigua negligencia o imprudencia simple antirreglamentaria es la concreción de la remisión a la legislación extrapenal. En función de lo que venimos exponiendo, no puede sostenerse que la Reforma operada por LO 2/2019 haya resucitado la imprudencia simple antirreglamentaria de los Códigos decimonónicos y derogada en el CP de 1995, pues, como se dijo en el Dictamen 2/2016 (pág. 10) y recuerda la STS 805/2017, de 11 de diciembre, citada, la propia Exposición de Motivos de la LO 3/1989, de 21 de junio, de Reforma del Código Penal, redujo su ámbito de aplicación e introdujo el razonamiento de que la infracción administrativa basada en incumplimientos de



deberes específicos concurre casi siempre y la de deberes genéricos (arts. 10 y 13 LSV) en todos los casos en mayor o menor grado. En el mismo sentido la STS 421/2020, de 22 de julio, tan repetida en el FJ 5 -pág. 25-.

Comencemos por la fórmula legal que exige que “el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (...)”. Respecto de la remisión normativa podría entenderse que la referencia lo es a dos materias, en primer lugar, al tráfico y circulación de vehículos de motor entendidos como la circulación por las vías públicas a que se refiere el art. 2 LSV relativa, en general, a vehículos y peatones (art. 1 LSV). De otra parte, a la seguridad vial en la legislación administrativa, que es un concepto de mayor amplitud que el del Código Penal y referido no sólo a la preservación de riesgos personales sino también de riesgos materiales (entre otros, arts. 10.1 LSV). La redacción del precepto apunta, sin embargo, pese a la imprecisión terminológica, a la LSV cuyo *nomen* legal incluye literalmente y, dentro de ella, a las infracciones que el legislador en el art. 76 con identidad gramatical considera como graves. Así lo expresa el FJ 5 -pág. 23- de la STS 421/2020.

En primer lugar, ha de repararse en el texto inicial de la expresión normativa: “Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave (...)”. Quiere transmitir que las infracciones graves del art. 76 LSV pueden dar lugar a la categoría penal de la imprudencia grave, según la relevancia de la vulneración del deber normativo de cuidado infringido, y que la imprudencia grave mantiene idéntico ámbito de aplicación. Como se dice en el Dictamen 2/2016 (pág. 37), que tiene plena aplicación por lo expuesto, la vulneración de las reglas esenciales o básicas conocidas por todos relativas al tráfico viario y contenidas en el art. 76 sobre excesos de velocidad, preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, sentido de la circulación y marcha atrás, utilización de carriles o arcones, circulación sin alumbrado reglamentario, utilización de cascos de audio, auriculares y móviles, sistemas de comunicación, y de protección o retención de menores de edad, semáforo en rojo, señal de stop o ceda el paso y distancia de seguridad (apartados a, c, e, f, g, h, i, k, l, ñ), entre otros, afectan a las condiciones esenciales de seguridad del tráfico viario, a las reglas o modos de circulación básicas para una conducción exenta de riesgos y, por tanto, al principio de seguridad, ínsito en el de conducción dirigida (art. 13.1 LSV) ya comentado. Constituyen deberes elementales al alcance del conductor menos diligente.

En el Dictamen se expone (págs. 21 y 22) que tras la Reforma de 2015 la imprudencia grave no modificó su ámbito de aplicación al introducirse la menos grave, en el sentido de exigir una mayor gravedad de injusto, lo que produciría distorsiones en el sistema punitivo al elevar la exigencia en el desvalor de la acción manteniendo la misma pena y provocar una situación discriminatoria con los demás tipos imprudentes del CP, e idéntica conclusión debe mantenerse tras la Reforma. Este razonamiento lo recoge la STS 421/2020 en



su FJ 3 -pág. 13- y FJ 4 coincidiendo con la STS 1805/2017, de 11 de febrero, ya reseñada en el sentido de que la imprudencia menos grave de la LO 2/2109 no detrae supuestos de la grave.

En el FJ 6 -pág. 29- de la STS 421/2020, de 22 de julio, se dice “No existe, así pues, vicariedad de la norma penal respecto de la administrativa: ésta por voluntad del legislador aporta un indicativo, un criterio, un indicio de la posible catalogación como imprudencia menos grave (...) una infracción grave de tráfico constituye una presunción, un criterio orientativo, de que, *prima facie*, estaremos ante una imprudencia menos grave (...)”. La expresión no modifica la estructura de los tipos de los arts. 142.1 y 152.1 basando los de los arts. 142.2 y 152.2 en una presunción *iuris tantum*, de modo que en los casos del art. 76 LSV se invertiría la carga de la prueba y debería acreditarse de modo excepcional la imprudencia grave. Como se verá más adelante su significación es procesal, en el sentido de que concurriendo los supuestos del art. 76 LSV el Juez, por regla general, está obligado a incoar procedimiento en averiguación de los hechos por imprudencia menos grave pero la investigación consecutiva puede abocar a la estimación de una imprudencia grave, como se dice en el FJ 5 -pág. 24-: “(...) 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 (...)”. Todo ello indica que como regla general han de incoarse diligencias previas del art. 774 y ss. y no procedimiento por delito leve de los arts. 962 y ss. LECrim, aun cuando debe acotarse, como haremos, el ámbito de la imprudencia grave y menos grave sólo perseguible a instancia de parte.

De otra parte, el régimen de reenvío al art. 76 LSV no es taxativo, cerrado, como expone el FJ 5 -pág. 23-: “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 (...)”. La expresión “siempre que” es indicativa



de que no se excluyen otros supuestos, de que lo que quiere asegurarse es que en los contemplados habrá indiciariamente imprudencia menos grave.

Como veremos al proseguir la exégesis del precepto, de conformidad con la doctrina jurisprudencial del TS reseñada, no puede vincularse de modo automático la catalogación jurídico-administrativa de la infracción de la legislación vial a la calificación jurídico-penal de la imprudencia y, así, las infracciones muy graves del art. 77 LSV no son *per se* tampoco constitutivas de imprudencia grave. 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. Por ello la infracción grave puede dar lugar a una imprudencia leve atípica en función de la valoración de las circunstancias o de la concurrencia con la imprudencia de la víctima y en general en las singularidades de los casos de cursos causales complejos. El automatismo en la calificación penal significaría, siguiendo esta argumentación, una presunción *iuris et de iure* de culpabilidad imprudente, dudosamente constitucional, contrario a la doctrina jurisprudencial y a la cláusula valorativa que más adelante se examina. En este sentido con claridad asimismo los FJ 5 y 6 de la misma STS 421/2020.

En resumen, tanto la imprudencia grave como la menos grave pueden fundarse en otras infracciones de tanta o mayor relevancia que las descritas en el precepto. En esta línea argumental, los accidentes debidos a cansancio, distracción, fatiga o sueño (condiciones sicofísicas para conducir, págs. 41-43 del Dictamen) en que se vulneran los arts. 10.2 y 13.2 LSV citados y que pueden dar lugar a imprudencia menos grave o grave. El art. 76 LSV en su apartado f) sólo incluye en este ámbito la conducción utilizando dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción y en el g) utilizando sistemas de comunicación. En el apartado m) la conducción negligente puede abarcar algunos supuestos más.

Del mismo modo sucede con la vulneración de las normas que protegen colectivos vulnerables, ya referidos, como los niños, ancianos y discapacitados (arts. 13.1 LSV y 46. a), b) y e) RGCirc), peatones (arts. 25. 1 y 2 LSV y 46.a), b), d) y e) y 124 RGCirc) y ciclistas (25.4.a), b) y f) y 35 LSV, así como 46.b) RGCir). Respecto de menores sólo se contienen en el art. 76 LSV las previsiones infractoras de los apartados h), i), de discapacitados el d) del art. 76 del régimen tuitivo citado, de peatones el art. 76. d) y k) que no comprende tampoco todas las infracciones de su régimen jurídico protector y de ciclistas ninguno. En definitiva, el art. 76 comprende sólo algunas de las infracciones a la totalidad del régimen jurídico protector de estos colectivos vulnerables. De



todos modos, como subraya el FJ5 de la STS 421/2020, en realidad el art. 76.m) permite la inclusión de infracciones a la LSV no previstas en el precepto.

Examinemos los apartados del art. 76 LSV a que reenvía la nueva fórmula. La remisión reviste excesiva amplitud e incluye comportamientos infractores que no guardan relación alguna, tal como están descritos, con la causación de los accidentes de tráfico, que es a los que se refiere el Preámbulo. En este caso se encuentran los apartados b) (realización de obras en la vía sin autorización de la autoridad o sin seguir sus instrucciones) que no exige la conducción, g) (utilización de mecanismos de detección de radares y cinemómetros), j) (no respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico), n) (arrojar a la vía objetos que puedan producir accidentes, comportamiento que no exige la condición de conductor y puede subsumirse en el art. 385.1 CP y en los tipos imprudentes de haber resultado, lo que obligará a iniciar diligencias previas), p) (no verificar el estado de la placa de matrícula impidiendo su identificación), q) (no facilitar datos al agente de autoridad o afectados, estando implicado en accidente de tráfico), v) (no impedir que el vehículo sea conducido por quien no tiene permiso, sin perjuicio de plantear en algún caso la imprudencia punible cuando consta la ausencia total de conocimientos y capacidad de manejo), w) (incumplimientos del régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y reconocimiento de conductores), y) (no instalar dispositivos de alerta al conductor en garajes y aparcamientos), en los que, en todo caso, puede haber imputación por imprudencia para el titular del recinto, pues la norma protege en la entrada y salida del aparcamiento a los viandantes, en especial a los de movilidad reducida.

Algunos supuestos de conducción tienen una estructura meramente formal que no puede relacionarse, en principio y sin más datos, directamente con el accidente, como el del apartado ll) (conducción sin autorización válida para realizarla en territorio nacional), s) (conducción de un vehículo cuyo uso está prohibido), y t) (circular con permiso de circulación suspendido). En general, los demás deben interpretarse de conformidad con los criterios de causalidad e imputación objetiva estudiados, conteniendo el nuevo tipo una referencia causal "siempre que el hecho sea consecuencia". Así, en el apartado o), el accidente ha de significar la realización del riesgo derivado del incumplimiento de las condiciones técnicas reglamentarias referibles a reformas no autorizadas o no haber pasado la ITV, en el r) inciso 1 de la carga mal acondicionada, y en el u) de la ocupación excesiva del vehículo. Los comportamientos del apartado d), aun cuando no son en puridad actos de conducción, sin duda generan intenso riesgo, pudiendo ser constitutivos según las circunstancias de imprudencia grave o menos grave.

Sí es clara la posible relación causal con el accidente en los apartados: a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV. c) Incumplir las disposiciones de



esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación. e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario. f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción. g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación.

También: h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección atribuida al responsable de su utilización por las personas de él dependientes a efectos de la incoación de procedimiento. i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido. k) No respetar la luz roja de un semáforo. l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso. ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente. x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido. z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.

Con mayor razón cabe la remisión al art. 77 LSV con los matices expresados. Así, en a) nos hallamos ante la infracción de las reglas de velocidad calificadas como muy graves en el Anexo IV, y en b) el supuesto correlativo al r) del art. 76 sólo que aquí hay mayor gravedad de injusto pues la carga ha caído a la vía creando una situación de peligro y mayores razones para que surjan indicios de un delito del art. 385.1 CP y en su caso de los homicidios o lesiones imprudentes. En c) las tasas de alcohol que vulneren los prescrito en el art. 14 LSV y art. 20 RGCir tienen este valor indiciario a que alude la STS examinada en este documento, y del mismo modo la presencia de drogas a que se refiere el art. 14.1 citado y arts. 27 y 28 RGCir. En cuanto al apartado d), el incumplimiento de la obligación de someterse a las pruebas referidas será, por lo general, delito del art. 383 CP y, en cualquier caso, el comportamiento es ajeno a la producción del accidente. El supuesto e), “conducción temeraria”, apunta a un concepto jurídico indeterminado, de menor entidad que la temeridad manifiesta del art. 380 CP y de mayor gravedad que la negligencia del correlativo m) del art. 76, y expresa como apunta la sentencia en relación a este último que la calificación de la imprudencia como grave o menos grave no puede depender del catálogo de infracciones expresas de ambos preceptos.

El apartado f), “Circular en sentido contrario al establecido”, constituirá, siendo doloso, normalmente delito del art. 381, si se cumplen los requisitos del tipo. Si se trata de conducta imprudente podrá dar lugar a imprudencia grave o menos grave ante los resultados lesivos y en todo caso será indicio suficiente en el sentido de la STS para instruir diligencias. Respecto del g), referente a



participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas, pueden hacerse similares consideraciones por el riesgo que suelen conllevar, y obligará en función de él y cuando concurra y plasme en resultados lesivos a incoar procedimiento penal. El i), relativo a las conductas de aumentar en más de un 50% los tiempos de conducción o minorar en el mismo porcentaje los tiempos de descanso, asimismo podrá llevar a la referida iniciación del proceso penal al tratarse de hechos de singular gravedad realizados por profesionales de la conducción. En ll), el incumplimiento de las condiciones técnicas que afectan gravemente a la seguridad vial tiene mayor extensión que el correlativo o) del art. 76, al no incluirse el adjetivo reglamentarias, por lo que puede tratarse de un indebido estado de las mínimas condiciones técnicas para circular, como por ejemplo el deficiente sistema de frenado del que es consciente el sujeto activo y que es causa originadora del resultado lesivo. En todos los casos deben cumplirse los criterios de imputación objetiva.

Los supuestos de h) y p), sobre inhibidores de radares, j) -deberes de identificación del conductor-, l) -no contar el vehículo con autorización administrativa-, m) -colaborar en la alteración del tacógrafo o limitador de velocidad-, n) -obras sin autorización-, o) -incumplimiento de normas que regulan actividades industriales sobre seguridad vial-, q) -normas sobre centros de enseñanza y reconocimiento de conductores-, son ajenos a la causación de accidentes, y r), en torno a alteraciones y daños derivados de la masa y dimensiones del vehículos, son ajenas a la conducción de vehículos y a la causalidad del accidente.

Por su parte la infracción k), carencia del permiso o licencia de conducción correspondiente, si se acredita la falta de pericia derivada de ella puede constituir imprudencia punible y, por tanto, conllevar el comienzo del proceso penal, y las n) y ñ), sobre alteración de señales y no instalar las de obras creando grave peligro, no requieren la condición de conductor, pero pueden ser constitutivas del delito del art. 385.1º y, de haber resultados lesivos, de los tipos imprudentes que se examinan.

En todos los casos con arreglo, se insiste, a la imputación objetiva del resultado. En cualquier caso, el tipo de injusto no se conforma con la constatación de la infracción grave, sino que añade “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal”.

Respecto de este último inciso dice la STS 421/2020, de 22 de julio, en el FJ 5 -págs. 24-25-: “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*. (...) 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 ésta por el Juez o Tribunal.* El pronombre “ésta” solo puede referirse a la infracción grave administrativa. No puede significar algo tan obvio e innecesario como señalar que es el Juez quien debe constatar que la conducta es encajable en alguna de las infracciones descritas en el art. 76 que ahora citaremos. Añade algo: además de ser una infracción grave según la normativa administrativa de tráfico, ha de encerrar una determinada entidad, concebida como algo más, un plus, de orden valorativo, que debe ponderar el Juzgador y que permite definitivamente excluir la levedad”.

La expresión “entidad de ésta”, como dice la STS 421/2020, es un elemento de valoración judicial. Obliga al Juez a la operación de subsunción del hecho en los arts. 76 y 77 LSV y, por lógica extensiva, a ponderar todas las circunstancias atinentes al modo de circular, maniobra ejecutada, lugar, visibilidad, señalización, riesgos generados y comportamiento de las víctimas y terceros. En definitiva, a valorar la entidad o gravedad mayor o menor de la vulneración del deber normativo de cuidado en el contexto de la causalidad e imputación reiteradamente comentada y adoptar la decisión pertinente. Conforme a la STS 805/2017, de 11 de diciembre, como se expuso, con la óptica de si se ha dejado de observar la diligencia exigible a un ciudadano medio o si se trata de precauciones que están al alcance del menos previsor o cuidadoso para distinguir la imprudencia menos grave de la grave.

Prosigamos con el texto de la STS 421/2020, de 22 de julio, FJ 6 -págs. 29 y 30-, que ratifica lo dicho: “Si centramos la atención en la letra m) del art. 76 sale no solo reforzada, sino blindada frente a cualquier cuestionamiento la interpretación expuesta del inciso final del art. 142 (*apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal*). No puede ser otra que la indicada: es compatible la constatación de una infracción grave de tráfico con una calificación penal como imprudencia leve y, por tanto, con exclusión de la punibilidad. 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*. También si es un episodio puntual. La infracción grave administrativa de la letra m) del art. 76 LSV no sanciona solo una conducción negligente con cierta proyección temporal. También la negligencia momentánea encaja en esa falta. Si eso es así, habríamos arrebatado a la imprudencia leve todo espacio. En la graduación efectuada en el Código Penal la habríamos arrinconado hasta expulsarla del campo de juego: no existirían imprudencias de tráfico leves lo que supondría una clara traición a la voluntad del legislador. 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*. (...) Algo aporta en todo caso la mención: una



infracción grave de tráfico constituye una presunción, un criterio orientativo, de que, *prima facie*, estaremos ante una *imprudencia menos grave*".

Prosigue la STS 421/2020: "Para desactivar esa especie de presunción, salvo casos muy claros (vgr., y por usar un ejemplo tópico, alcance por detrás a escasa velocidad en un momento de colapso circulatorio con continuas retenciones) ordinariamente será necesario incoar diligencias (...). Evidentemente esa valoración no siempre será igual. Según cual sea la infracción grave de tráfico con que operemos habrá unos matices u otros. Y siempre será imprescindible el juicio que exige la imputación objetiva. La ya mencionada infracción de la letra m), por ejemplo, aporta o nada o muy poco pues remite al problema general ¿cómo de grave es la negligencia? En los excesos de velocidad habrá que graduar, entre otros imaginables factores, en cuánto se excedía el tope permitido: habrá supuestos muy diferenciables. Otras veces puede ser decisivo comprobar si la infracción administrativa en sí ha sido intencionada o por descuido (v. gr., al no respetarse un "ceda el paso") y ponderar las causas de esa desatención momentánea, ... No es posible un prontuario o un vademécum completo: será el juzgador el llamado a valorar en cada supuesto, sin perder de vista ese parámetro legal orientativo (infracción administrativa grave) del que no puede prescindir (...)".

En definitiva, la operación valorativa excede de la subsunción formal del hecho en el art. 76 LSV y obliga a examinar con los criterios de imputación mencionados las circunstancias fácticas objetivas y subjetivas y la mayor o menor desvaloración jurídico-administrativa de ellas sin estar, como se dijo, supeditada de modo automático a esta última. La decisión judicial no se refiere a la gravedad del injusto administrativo, sino del injusto penal, que obliga a ponderar también conforme a reiterada doctrina jurisprudencial la desvaloración socio-cultural. En todo caso el FJ aclara que el tipo imprudente se conforma con un comportamiento instantáneo sin exigir proyección temporal.

Como se sugiere, "apreciada su entidad" tiene asimismo una implícita significación procesal pues, como expusimos, el órgano judicial debe llevar a cabo la operación no sólo de subsunción formal del hecho en las infracciones graves del art. 76 LSV, sino sobre todo la de valorar la entidad de la vulneración del deber normativo de cuidado a la luz de las circunstancias concurrentes y desde la perspectiva de la causalidad e imputación objetiva consagradas por la doctrina de la Sala Segunda. La tarea no puede realizarse sin una mínima comprobación instructora exigida por los arts. 299 y ss. LECrim, practicando las diligencias oportunas. Es también consecuencia obligada de esta función que le está atribuida la de plasmar en el auto dictado una adecuada y singular motivación.

Por ello, constatada por el Juzgado indiciariamente una infracción de la norma administrativa comentada en conexión causal con el resultado, y como sostienen los Dictámenes mencionados y la STS 421/2020, es obligado incoar diligencias previas del art. 774 LECrim, adjuntar o recabar atestado y acordar el



examen forense de las lesiones. Junto a ello, oír al denunciado e instruir de sus derechos a los perjudicados en los términos que se indicarán. Al Ministerio Fiscal, previa observancia en los Juzgados de lo prescrito en el art. 779.2 LECrim, corresponde velar para que estas normas procesales se respeten, como se dispone en la Circular 10/2011 FGE, conclusiones 18ª y 19ª, y a las Audiencias en vía de recurso asegurar su cumplimiento.

Desde el punto de vista del sujeto activo del delito no sólo los conductores de vehículos de motor, en la significación normativa tradicional, pueden ser autores de los delitos examinados en el ámbito de la circulación. Los conductores de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), llamados vulgarmente patinetes, con una creciente siniestralidad, también pueden ostentar esta condición, de conformidad con lo manifestado en el Oficio enviado por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial a las Policías de Tráfico el 13-12-2018 (web Fiscal.es): “Los VMP carecen de regulación expresa en la LSV, pero sin duda, como con acierto señala la Instrucción de la DGT (*por referencia a la Instrucción DGT 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, que era la vigente a la fecha de aquel Oficio, antes de la regulación introducida por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, luego referido*), responden al concepto de vehículo del Anexo I.6 ya citado «Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2» que permite la aplicación de los arts. 10.1 y 2 y 13.1 y 2 LSV de los que se infieren las obligaciones de evitar perjuicios, molestias y peligros, atención permanente, diligencia y precaución (...). En cualquier caso, desde el momento en que circulan por la calzada tienen deberes normativos de cuidado derivados del ámbito de riesgo en el que se adentran y que conducen a la aplicación (...) de las normas de los arts. 10 a 52 LSV. (...) Habrá de estarse como complemento a las disposiciones de las correspondientes Ordenanzas Municipales que asimismo integran la normativa de los usuarios de VMP con los límites indicados de no poder contradecir la legislación estatal.” En el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, *por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico*, en su Preámbulo y en el art. 38.4 RGCir modificado de modo implícito se recoge esta obligación.

Los peatones son colectivo vulnerable ante ellos por lo que ante su presencia es de aplicación el art. 46.a) RGCir: “1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas (...)”. El art. 121.5 RGCir y Ordenanzas complementarias disponen que “La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso ha de efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales” que se definen en el Anexo I LSV 58 y 59 y que están reservadas exclusivamente a los peatones. La vulneración de los deberes normativos de cuidado



consagrados en estos preceptos con los resultados típicos de los arts. 142 y 152 puede dar lugar asimismo a la imprudencia grave o menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 tras la Reforma Penal. Las mismas consideraciones son aplicables a los ciclistas en el ámbito urbano.

Como dice el Dictamen “la movilidad sostenible impone, en particular en la ciudad, un modelo de armónica convivencia entre todos los usuarios de la vía que tiene como presupuesto ineludible el respeto conjunto de las normas con el fin de posibilitar el disfrute, seguridad y bienestar en las vías de los demás”.

2.5. LA MANIOBRA DE CAMBIO DE DIRECCIÓN DESDE EL PRISMA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA. IMPRUDENCIA GRAVE Y MENOS GRAVE POR INFRACCIÓN DEL ART. 76.C) LSV SEGÚN LA STS 421/2020, DE 22 DE JULIO

La clave diferenciadora es, como se ha razonado, atender a la configuración del deber normativo de cuidado y a su relevancia, al riesgo abstracto que trata de prevenir la concreta norma reguladora del supuesto contemplado, por lo que es preciso examinar el texto del art. 30 LSV que lo regula: “El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para incorporarse a otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, debe advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También debe abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente (...)”.

Debe recordarse que estos deberes son accesibles y conocidos por todos y al menos cuidadoso se le representa el riesgo muy elevado que deriva de su incumplimiento, tratándose de normas básicas o elementales, como antes se exponía, para la seguridad de la circulación en carretera y también en ciudad, donde son frecuentes los cambios de dirección y es conocida la siniestralidad de motoristas por esta causa, que constituyen colectivo vulnerable frente a los automóviles, y de ahí el fundamento tuitivo de la norma particularmente para ellos (en este sentido las valoraciones de la DGT de los últimos años en “Principales cifras de siniestralidad vial” disponible en su página web). Su incumplimiento merece la desaprobación jurídica como infracción grave en el art. 76.c) LSV y en el Anexo II 4 como supuesto generador de pérdida de puntos.

El elemento nuclear del precepto no es la advertencia a los que circulan detrás, sin perjuicio del porcentaje de riesgo que puede generar la infracción de esta prescripción, sino del muy elevado peligro abstracto que la maniobra supone para los que lo hacen en dirección contraria, similar a la de cambio de sentido



regulada en el art. 31. De ahí la necesidad o deber de cerciorarse de la velocidad y distancia. Se trata de un deber de prudencia en el sentido antes expuesto, que obliga a extremar las precauciones con el fin de comprobar estos dos extremos fundamentales para el que circula en dirección contraria, que desde la perspectiva de las representaciones del autor puede ser el conductor de una moto, imponiendo la obligación de mirar con detalle y profundidad en tal dirección.

Es tan significativa su entidad que el legislador, al igual que en la arriesgada maniobra de cambio de sentido del art. 31 y en otras como el adelantamiento en el art. 34.1.c), impone el deber de abstención al que aludimos si la comprobación no ha podido efectuarse o lo ha sido sin seguridad, y de ahí que se utilice la expresión “cerciorarse”, equivalente a estar seguro, tener la certeza. Los deberes de abstención en los tipos imprudentes en relación con la legislación de tráfico, como se dijo, comienzan por el de abstenerse de circular si no se encuentra el sujeto en las condiciones psico-físicas adecuadas y terminan con el de no realizar maniobras arriesgadas sin las adecuadas garantías de seguridad para los demás usuarios de las vías. En los arts. 30, 31, 34 y concordantes LSV se hallan normativizados. Son significativos del elevado riesgo que el legislador les atribuye y por eso el art. 30 habla expresamente de llevarla a cabo “sin peligro”.

Este especial y riguroso deber surge de modo subsidiario cuando no se ha cumplido el deber principal de comprobación y cautela ante las circunstancias concurrentes. El art. 75.1.b) RGCir lo subraya diciendo que “Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles”.

Cuando el art. 30 obliga a cerciorarse de la velocidad del contrario no se refiere a las velocidades máximas permitidas del art. 21 LSV sino asimismo a las que las exceden. En todo caso hay que degradar la gravedad o excluir la imputación por la concurrencia de imprudencias bajo el prisma de la imputación objetiva si el que se acerca en dirección contraria circula tan rápido que es imposible o muy difícil aperebirse de que se acerca (en este sentido, entre otras, la SAP Murcia 225/2019, Sección 3ª, de 25 de junio, que condena por imprudencia menos grave), pese a haber visibilidad suficiente. También la STS 421/2020, de 22 de julio, en sus FJ 3 y 7 valorando junto a otras circunstancias la velocidad inadecuada. En estos casos no es exigible el cumplimiento del



deber de cautela regulado o su incumplimiento no puede calificarse de grave, pero sí de menos grave.

En los demás casos en que no hay concurrencia de imprudencia de la víctima, la vulneración del deber normativo de cuidado del art. 30 LSV es estimado como imprudencia grave, tanto en la jurisprudencia de Audiencias (entre otras, SAP Palencia, Sección 1ª, 42/2012, de 4 de junio) como del TS (SSTS de 3 de junio de 1991 y 1325/2000, 17 de julio) por las razones apuntadas de su elevado riesgo.

El principio de conducción dirigida de los arts. 10.2, 13.2 y concordantes LSV impone estas prescripciones y el principio de confianza examinado ayuda a la solución de los casos concretos. El conductor que dirige su vehículo por lugar en que es posible el cambio de dirección a la izquierda del que circula en dirección contraria lo hace con la expectativa de que nadie interceptará su trayectoria y de que el que pretenda hacerlo se ajustará a las normas reguladoras. La confianza está, por tanto, amparada normativamente en su preferencia frente a los que quieran atravesar la vía por la que circula y fundada en el propio y esencial cumplimiento de las normas reguladoras de velocidad. El que el hecho sea o no momentáneo carece de relieve para el injusto imprudente que no exige duración temporal como se dijo.

La STS 421/2020, de 22 de julio, ratifica estos entendimientos en el FJ 7: “pudiendo asegurarse que concurrió cierta imprudencia por parte del acusado no podemos catalogarla de grave en tanto algunas de las hipótesis posibles que admite la sentencia devalúan esa gravedad. (...) *ex ante* la previsibilidad de posibles resultados más graves obliga a redoblar el deber de cuidado. Y en la realización de esa concreta maniobra (giro a la izquierda atravesando el sentido contrario de la calzada) en ese concreto escenario, es alto el peligro y previsible la posibilidad de resultados más graves que en otro contexto (...). Pese a la fórmula tortuosa y negativa (*no consta...*) del hecho probado, la lectura íntegra de la sentencia abre paso a una versión que se considera acreditada: hubo cierta desatención. La Audiencia sostiene que concurrió necesariamente una imprudencia que no puede ser otra que algún grado de desatención. La lectura de la secuencia fáctica, ciertamente, genera cierto estado de confusión: no se puede saber exactamente qué pasó. Pero sí se llega a expresar que en ese no advertir la presencia de la moto jugó algún papel un descuido, por mínimo que fuese, del acusado. (...) Pero sostendrá que los hechos no se pueden explicar sin, al menos, un mínimo de desatención por parte del conductor (...) al menos concurrió cierta dosis de imprudencia. En ese contexto de la conducción (maniobra de giro a la izquierda), por el especial riesgo que comporta, es exigible no ya el cuidado ordinario, sino extremar las precauciones. Se impone una atención extrema. No haber empeñado esa atención superlativa, no puede calificarse nunca, por vía de principio, de imprudencia leve en ese marco viario específico de singular riesgo. En los casos en que la desatención sea mínima y confluyan otros



factores que degradan la propia imprudencia, estaremos, al menos, ante una imprudencia menos grave”.

Sigue diciendo la STS: “En el caso concreto hay una infracción que puede ser calificada de grave (art. 76 c) LSV) con lo que queda cubierta la exigencia del nuevo art. 142 CP. Esa infracción debe llevar a la calificación, al menos, como *imprudencia menos grave*, aunque no cabe un automatismo inmatizado. En este caso por las razones que acaban de apuntarse no podemos escapar del espacio de la imprudencia menos grave (si se acogen algunas de las hipótesis que maneja como probables la Audiencia Provincial. (...)) No podemos hablar por tanto como única hipótesis posible de absoluta falta de previsión y cuidado (imprudencia grave) por desprecio de las normas de cautela que aun la persona menos cuidadosa hubiera atendido. Pero sí resulta indudable, aún en la alternativa fáctica más favorable, de inobservancia de una diligencia de grado medio, no equiparable al estándar del más previsor, ni tampoco al del menos cuidadoso. Es una omisión de un deber de cautela y precaución medianamente exigible en las circunstancias concretas, que en este caso imponían una atención extrema. Estamos ante una imprudencia de grado medio (ni grave, ni leve) apta para ser encajada en el concepto penal de *imprudencia menos grave* (...).”.

Como se ve, el Alto Tribunal considera, además del riesgo real que es obligado siempre ponderar, un elevadísimo riesgo abstracto en la maniobra regulada en el art. 30 LSV, en línea con lo que se expone sobre criterios de imputación objetiva, lo que obliga a un deber de cautela reforzado (deber objetivo de cuidado), extremando la atención (deber subjetivo de cuidado), de modo que una mínima desatención puede fundar el injusto imprudente. En todo caso con una previsibilidad *ex ante* del peligro. Ello no quiere decir que siempre que se infringe objetivamente el art. 30 LSV haya infracción penal, pues el legislador obliga a apreciar la entidad de la vulneración del deber objetivo de cuidado, como se expuso. Pero sí que, a diferencia de otras maniobras, en éstas con elevado riesgo abstracto el incumplimiento del deber de cerciorarse de la velocidad y distancia y de abstención consecutiva, conllevará ordinariamente la calificación de imprudencia grave.

2.6. EXAMEN CONCRETO DE INFRACCIONES DE LOS ARTS. 76, 77 Y CONCORDANTES LSV QUE OBLIGAN A INSTRUCCIÓN DE DILIGENCIAS A QUE SE REFIERE LA STS 421/2020, DE 22 DE JULIO, Y POR TANTO A LA FORMACIÓN DE ATESTADO E INCOACIÓN DE DILIGENCIAS PREVIAS, ASÍ COMO DE SUS EXCEPCIONES

La regla ordinaria puede ser excepcionada según la STS estudiada. Aun cuando subraya que la principal relevancia es la del desvalor de la acción, el de resultado tiene un papel delimitador de la intervención penal.



En este apartado hay que precisar esos supuestos que integran la regla general de incoar diligencias previas del art. 774 LECrim y por tanto obligan a instruir atestado.

Es necesario desde este punto de vista evitar, sin desconocer las valoraciones casuísticas, que lo que se investiga como delito en un territorio y origina la formación de atestado y remisión al Juzgado incidiendo en la tutela penal de la vida e integridad física en el tráfico viario, no tenga lugar en otro ante casos idénticos, dando lugar a una intolerable desigualdad ante la relevante potestad de investigación de accidentes de tráfico e infracciones penales, ligada al *ius puniendi* del Estado, a la que más adelante se aludirá.

De otra parte y de cara a la negociación entre perjudicados y entidades aseguradoras conforme al art. 7 LRCSCVM con mayor fundamento cuando se forma atestado e inicia proceso penal en el que las víctimas gozan de los derechos examinados en el apartado 9, es preciso asimismo que se realice en condiciones de seguridad jurídica para las partes de modo que no estén al albur de los criterios de la instrucción policial en uno u otro punto del territorio nacional.

Como se recordó en el Dictamen 2/2016, desde que las Policías de Tráfico se desplazan al lugar del accidente y detectan indicios de delito, son Policía Judicial de Tráfico en sentido no orgánico sino funcional y dependen de los Jueces y del MF (arts. 283 y ss. LECrim y art. 547 LOPJ), y de ahí estas indicaciones.

Ello no quita para considerar que los procedimientos relativos a homicidios y lesiones imprudentes de tráfico no tengan la misma entidad que los demás, teniendo en cuenta los bienes jurídicos, vida e integridad física, de la máxima relevancia, protegidos en los tipos penales. En todo caso la STS que venimos comentando trata de poner freno a las irregulares praxis procesales despenalizadoras que se vienen produciendo, y de ahí la significación de estas pautas o criterios.

En este punto y en general es preciso remitirse a las págs. 37 a 59 del Dictamen 2/2016 citado, que conservan plena vigencia al haber sido ratificados sus criterios del modo expresado por la STS 421/2020 que examinamos con las precisiones que se hacen.

Debe recordarse que para valorar la gravedad de la imprudencia ha de atenderse a la entidad de la vulneración del deber objetivo de cuidado y al riesgo creado, conceptos explicitados en los arts. 142 y 152 bis y subyacentes en los arts. 142 y 152 CP. Abordamos los distintos supuestos:



2.6.1. Colisiones por alcance. Infracción de la distancia de seguridad (art. 76.ñ LSV).

A ellas se refiere expresamente la STS y no fue objeto de especial estudio en el Dictamen, por lo que es preciso resaltar la relevancia de la norma reguladora de la regla general del art. 22.2 y 3 LSV y 54 RGCir. No puede devaluarse porque su vulneración conlleva, Anexo II. apartado 14, la pérdida de 4 puntos. “El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenada brusca, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado (...) Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar el conductor de un vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento debe ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad”.

El encuadramiento sistemático lo es dentro de la regulación de la velocidad, principal factor de siniestralidad. Es un precepto de orden tuitivo para el que circula delante y para posibilitar el adelantamiento al que circula detrás, aunque fijaremos la atención en el primer enfoque de la prescripción, de mayor antijuridicidad y que es origen de una multiplicidad de accidentes con lesiones, especialmente del llamado latigazo cervical, algunas de ellas graves, y de fallecimientos. Su vulneración conforme a lo prescrito en el art. 76.ñ) obliga a levantar atestado e incoar procedimiento sólo cuando se trate de colisión cuyos resultados materiales de importancia, junto a los personales, son reveladores de una elevada velocidad e intenso riesgo con infracciones concomitantes (especialmente en vías interurbanas, siendo de más difícil apreciación en colisiones por alcance en vías urbanas, generalmente de baja intensidad).

2.6.2. Adelantamientos (art. 76.c) LSV)

Como se dijo en el Dictamen 2/2016, “Los adelantamientos con grave vulneración de sus normas reguladoras contenidas en los arts. 33-38 LSV (82-89 RGCirc.) y muy en especial de las prohibiciones del art. 37 LSV, son indiciariamente constitutivos de imprudencia grave como dijimos. No obstante, podría apreciarse la menor gravedad, dependiendo de las circunstancias concretas, cuando no se haya llegado a producir invasión del sentido contrario o una vez finalizado el adelantamiento no hay espacio suficiente entre el vehículo adelantado y los que le preceden (...)”.

En atención a la necesaria aclaración de supuestos sólo se levantará atestado cuando se trata de adelantamiento de varios vehículos o de uno sólo en que se infringen de modo manifiesto las normas citadas, reiterando lo dicho en el Dictamen, en particular la del art. 34, creando intenso riesgo (por ejemplo obligando a salidas peligrosas de la calzada) y, en todo caso, en las prohibiciones del art. 37.a) y b) y las correlativas del art. 87.a) RGCir, con



particular resalte de las que determinan las señales R.305 y 306 del art. 154 RGCir y la marca longitudinal continua del art. 167.a) RGCir. El riesgo siempre es normativamente intenso en la infracción del art. 35.4 atinente a

adelantamiento a ciclistas y 37.b) a peatones por su vulnerabilidad y, por ello, hay que tramitar diligencias en todos los casos.

2.6.3. Excesos de velocidad (arts. 76 y 77.a) LSV)

Según el texto del Dictamen "(...) las infracciones por excesos de velocidad se hallan graduadas en el Anexo IV LSV. Las graves o muy graves que llevan aparejada la detracción de seis puntos generalmente conducirán, sin automatismos, a la imprudencia grave en caso de colisión con resultados lesivos. De ahí y hacia abajo se abre un abanico de opciones no fácil de delimitar, debiendo estarse al caso concreto: en el límite mínimo, los excesos de velocidad sin detracción de puntos, cuando aparecen aislados y no concurren con otras infracciones, podrían dar lugar a conductas imprudentes de carácter leve, dependiendo del lugar o vía en que se cometan. Existe un campo intermedio -las infracciones con detracción de dos a cuatro puntos- que parece abonado a la apreciación de la imprudencia menos grave, sin descartar en uno y otro caso la imprudencia grave, pues puede incurrirse en excesos de velocidad, aun sin detracción de puntos, que por las circunstancias concurrentes signifiquen la vulneración de elementales deberes de cuidado, por ejemplo, en curvas cerradas sin visibilidad. En cualquier caso, insistimos, debe procederse a la valoración casuística (...)"

Al margen del supuesto ya excluido de exceso de velocidad sin pérdida de puntos y por las mismas razones, no será precisa la instrucción de atestado cuando se trate de exceso de velocidad generador de pérdida de 2 puntos, siempre que no haya otras infracciones o riesgos de entidad concomitantes o se trate de colectivos vulnerables a los que nos referiremos.

2.6.4. Las maniobras de marcha atrás (art. 76.c) LSV).

Según el Dictamen "(...) las que están específicamente prohibidas por el art. 32.3 LSV (arts. 80.3 RGCir), serán indiciariamente constitutivas de imprudencia grave por el deber esencial de cuidado infringido. En el resto de vulneraciones a los mandatos del precepto se atenderá a la entidad de la infracción, según los datos circunstanciales sobre la vía y del tráfico. La clave interpretativa es que la maniobra se halla rigurosamente regulada, dada su peligrosidad inherente, en el art. 32 LSV que la prohíbe como regla general -con determinadas excepciones- y exige singulares cautelas cuando se realice, llegando a imponer la obligación de apearse del vehículo en caso necesario. Habrá indicios de imprudencia grave asimismo si se trata de vías interurbanas o si la maniobra se efectúa a gran velocidad y afluencia de personas con riesgo de atropello en



vías urbanas. Son apreciables, sin embargo, supuestos de menor gravedad cuando, cumpliéndose las cautelas prescritas en la norma –maniobra lenta y debidamente señalizada- se incumpla de forma menor la obligación de cerciorarse de la inexistencia de peligro para terceros o éstos incidan en infracciones de cierta entidad. En el límite inferior, cabe la imprudencia atípica en los casos de muy leve distracción o desatención momentánea, el mero “despiste”, una vez iniciada la maniobra con las prescripciones señaladas, o si la imprudencia del tercero es de suficiente relieve para diluir la imputación causal al agente desde el fin de protección de la norma”.

La maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías en todo caso y en vías urbanas o interurbanas a elevada velocidad en función de las circunstancias (art. 21.1 LSV y 45 RGCir) o con intenso riesgo por la presencia de personas de colectivos vulnerables eventualmente conocida por el autor o por la densidad del tráfico, llevará a la incoación de atestado y procedimiento consecutivo.

2.6.5. Preferencia de paso. Infracción de las señales de stop, ceda el paso y semáforo en rojo (art. 76.c) LSV).

Dice el Dictamen “Los comportamientos en los que se infringe la señal de stop o se rebasan semáforos en fase roja colman con claridad, generalmente, los requisitos de la imprudencia grave según lo expuesto. Pero también puede valorarse con carácter residual la imprudencia menos grave. El juicio de reproche no es el mismo en el hecho de rebasar una señal de stop a gran velocidad, sin detenerse y sin adoptar ningún tipo de prevención, que al respetarla, detenerse y cometer un error de cálculo en la reincorporación. O la no detención ante semáforo en ámbar que se rebasa ya en fase roja. Como en toda infracción son apreciables grados de gravedad, debiendo hacerse una ponderación circunstancial, aunque en estos casos por la gravedad de la vulneración resulta de más difícil construcción la imprudencia leve. Similares razonamientos se pueden trasladar a la señal de “ceda el paso”, con el matiz de que la prescripción es menos exigente al no imponer indefectiblemente la detención del vehículo (...)”.

Respecto a las señales de stop (arts. 151.2 R-2 y 169.b RGCir) y ceda el paso (art. 58.1, 151.2 R-1 y 169.a RGCir) dice el art 151: “Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretenda incorporarse. (...) Detención obligatoria o stop. Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime”.

En cuanto al semáforo en rojo prescribe el art. 146.a): “Una luz roja no intermitente prohíbe el paso. Mientras permanece encendida, los vehículos no



deben rebasar el semáforo ni, si existe, la línea de detención anterior más próxima a aquél. Si el semáforo estuviese dentro o al lado opuesto de una

intersección, los vehículos no deben internarse en ésta ni, si existe, rebasar la línea de detención situada antes de aquélla (...)."

La vulneración de más gravedad en este régimen de preferencia es la del semáforo en rojo por su naturaleza tuitiva de los peatones -colectivo vulnerable- que circulan por el paso que tienen habilitado en las vías públicas con mayor protección. Por ello la infracción con claridad de la norma obliga siempre a incoar atestado e iniciar procedimiento. Asimismo, cuando se trata de la preferencia de paso de vehículos por la terminante prescripción reseñada y concurre intenso riesgo. La inobservancia de la prescripción referente al stop cuando se atravesase sin detención ni cuidado alguno en lugares o circunstancias asimismo de intenso riesgo por el tráfico existente y la de ceder el paso cuando no se reduzca en nada la velocidad excesiva ni se respete en modo alguno la preferencia en idénticas circunstancias, conducirán a la formación de atestado.

2.6.6. Preferencia de paso. Regla general (art. 76.c) LSV)

Sobre ella dice el Dictamen "(...) En cuanto a la preferencia de paso, fuera de los casos en que estén implicados colectivos vulnerables –art. 25 LSV- a los que luego nos referimos (...) las normas de preferencia de paso en glorietas y utilización de sus carriles, que en la mayor parte de los casos nutrirá la calificación de imprudencia menos grave o leve, también sin automatismos. (...) En materia de incorporaciones –art. 28 LSV- también podemos encontrar una variada tipología comenzando por la incorporación antirreglamentaria desde el arcén de una autopista, autovía o carretera convencional sin cerciorarse de la inexistencia del peligro para el resto de usuarios –norma elemental y maniobra de gran peligrosidad-, que puede conducir a la imprudencia grave, y ponderando la similar maniobra al salir desde el estacionamiento de una vía urbana, tributaria generalmente y según las circunstancias, de la imprudencia leve por desatenciones momentáneas o "meros despistes" a que alude el Preámbulo de la LO 1/2015 (...)."

La vulneración de la prescripción de la regla de preferencia del art. 23.2 LSV, salvo que haya señalización semaforica antes referenciada (art. 23.1 y 146.a RGCir), por lo general y si no concurren otras infracciones o riesgos de relieve concomitantes no originará la incoación de diligencias. Tampoco en los mismos casos, salvo maniobras de extremado peligro por su modo de ejecución e intensidad del tráfico en los términos del Dictamen, la infracción del art. 28 sobre incorporación a la circulación, dado que según el art. 29 "Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás



conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada (...).

Se incoarán, en definitiva, diligencias cuando se vulnere con claridad la preferencia señalizada por semáforo en las circunstancias a que se refiere el apartado anterior o el art. 28 en los casos expresados.

2.6.7. Cambios de dirección o sentido (art. 76.c) LSV)

Según el Dictamen "(...) parecidas reflexiones caben para los cambios de dirección y sentido: los arts. 30 y 31 LSV que exigen rigurosas cautelas en los cambios de sentido y giros a la izquierda que pueden comprometer el sentido contrario de circulación, llegando a imponer la abstención de esta última maniobra si no existe visibilidad suficiente, en definitiva, esenciales deberes de diligencia cuyo incumplimiento puede conducir a una valoración de gravedad. Los deberes normativos de cuidado son menos rigurosos en cambios de dirección a la derecha que no afecten a los vehículos del sentido contrario o de otras vías, o en los meros desplazamientos laterales con cambio de carril, conducentes a formas menos graves o leves de imprudencia, examinando como siempre los datos que arroja la investigación policial y sumarial (...).

El incumplimiento del deber de abstención en el cambio de dirección a la izquierda y en el cambio de sentido -como se dijo al comentar la STS 421/2020- y en particular cuando la maniobra esté prohibida (art. 31.2 LSV) o exista señalización que la prohíba directa o indirectamente (arts. 154 R-302, 303, 304, 305, 155 R-400, 167.a RGCir y concordantes) originarán la instrucción de oficio del atestado e incoación de diligencias previas. En el mismo sentido la maniobra de cambio de carril sin respetar la preferencia del que circula por él (art. 30.2) cuando se vulnera el art. 169.d) inciso 1 RGCir, siempre que se trate de casos de intenso riesgo (velocidad, circunstancias del tráfico y del lugar, etc.).

2.6.8. Sentido de la circulación (art. 76.c) LSV)

Conforme a lo previsto en el art. 15 LSV y 29 RGCir la invasión de la izquierda de la marcha en cambios de rasante y curvas de reducida visibilidad y en particular cuando haya marca longitudinal continua del art. 167.a) RGCir, originando riesgos graves en función de las circunstancias concurrentes, significará la incoación de diligencias.



2.6.9. Alumbrado (art. 76.e) LSV)

Expresa el Dictamen "(...) Las infracciones a las normas sobre utilización del alumbrado también son susceptibles de graduaciones para configurar la gravedad de los deberes infringidos, de carácter elemental cuando se omite cualquier alumbrado en condiciones nocturnas, túneles o circunstancias

meteorológicas o ambientales con visibilidad sensiblemente disminuida –art. 43 LSV-, pudiendo distinguirse otros casos de menor relieve”.

Se incoarán diligencias en las omisiones absolutas del alumbrado en casos de ausencia de visibilidad con riesgo grave y atendiendo a lo prescrito en los arts. 98-107 RGCir.

2.6.10. Deficiencias técnicas (arts. 76.o) y 77.II) LSV)

Como dice el Dictamen “La circulación de vehículos sin las condiciones técnicas adecuadas puede dar lugar a la infracción grave del art. 76.o) LSV, o bien a la muy grave del art. 77.II) LSV cuando hay afectación a su vez grave de la seguridad vial. Desde el punto de vista de la imputación objetiva, una vez verificada la causalidad natural, sólo cuando el incumplimiento de esas condiciones ha supuesto un incremento del riesgo permitido y el resultado producido sea concreción de ese riesgo podrá ser imputado al agente. Cumplidos tales presupuestos, pueden servir como criterios orientadores para graduar el título de imputación -imprudencia grave, menos grave o leve- la entidad del incumplimiento, de la afectación de órganos o elementos del vehículo y de la relevancia causal en la producción del resultado, así como su grado de previsibilidad”.

Los criterios han de ser similares a los de apartados anteriores. Salvo las que sean creadoras de un elevado riesgo traducido en el resultado indicado en los anteriores apartados, en vía de ejemplo, circular con los neumáticos con banda de rodadura muy inferior a 1’3 mm y tratarse de conductores profesionales sobre los que pesan especiales deberes normativos de cuidado, las demás causantes del accidente, no generarán la formación de atestado. Cuando se trate de conductores profesionales por cuenta ajena que conduzcan con deficiencias técnicas generadoras de elevado riesgo y concurren indicios de explotación laboral generadora del accidente investigado, se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado de Seguridad Vial para que, en conexión con el Fiscal de Siniestralidad Laboral, coordinen las investigaciones, pues el titular de la empresa puede ser indiciariamente autor -conforme a los criterios de imputación objetiva- de los delitos de los arts. 142 y 152 CP examinados, así como de los delitos de los arts. 316 y concordantes CP.



2.6.11. Distracciones, fatiga, sueño (arts. 76.f), g) y m) en relación con los arts. 10.2 y 13.2 y art.77.i) LSV)

Reza el Dictamen “Cuando se trata de distracciones habrá que atender a su entidad para graduar la gravedad de la imprudencia, siendo la pauta general que las desatenciones absolutas conducirán a la imprudencia grave, mientras que las meras desatenciones momentáneas, aisladamente consideradas y según concurren o no otras infracciones, podrán justificar la imprudencia menos grave o leve. Siempre teniendo en cuenta los mayores deberes que pesan sobre los conductores profesionales en el deber de concentración y atención a la conducción y sobre todo ante personas integradas en colectivos vulnerables. En materia de estados de sueño, cansancio o fatiga nos remitimos a lo dicho supra, de suerte que serán indiciarios de la gravedad de la imprudencia, sin descartar la imprudencia menos grave cuando se producen minoraciones no esenciales o relevantes de las facultades psicofísicas del sujeto o surgen déficits no significativos en el cumplimiento del deber de advertencia. La infracción muy grave del art. 77.i) LSV por el incumplimiento en más del 50% de los tiempos de conducción o descanso, cuando va acompañada de cansancio, sueño o fatiga generadora del accidente, es asimismo indiciaria, según lo dicho, de imprudencia grave, y en los demás casos de las otras modalidades imprudentes (...).”

Cuando se trate de conductores profesionales las desatenciones absolutas y los estados de cansancio, sueño o fatiga relevantes por incumplimiento de los necesarios tiempos de conducción y descanso originarán la incoación de diligencias. En correlación con el citado Oficio de 2 de marzo de 2020 enviado a todas las Policías de Tráfico del país sobre manipulación de tacógrafos y otras materias relacionadas, cuando se trate de vehículos -como furgonetas- no sometidos a la legislación europea sobre tacógrafos y haya indicios de una situación de explotación laboral relacionados con los horarios de trabajo y descanso de los conductores profesionales por cuenta ajena generadora del accidente investigado, se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado de Seguridad Vial para que, en conexión con el Fiscal de Siniestralidad Laboral, coordinen las investigaciones, pues el titular de la empresa puede ser indiciariamente autor -conforme a los criterios de imputación objetiva- de los delitos de los arts. 142 y 152 CP examinados, así como de los de los arts. 316 y concordantes CP.

En los estados de cansancio, sueño o fatiga relevantes del resto de conductores en todo caso cuando se trate de maniobras de salidas de la vía, por ser expresivas de que el conductor no se halla en condiciones de controlar el vehículo (arts. 13.1 LSV y 17.1 RGCir) circulando de modo prohibido fuera de la calzada (arts. 2 y concordantes LSV y RGCir) y por el riesgo que representan para los ocupantes.



2.6.12. Colectivos vulnerables (art. 76 h), i), m) en relación con los arts. 13.1, 25, 35 LSV y 46 RGCir)

Dice el Dictamen “Finalmente, 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. 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 (...)”.

Cuando se trate de infracciones del art. 25.1.a) y 4.a) LSV sobre preferencias en pasos, carriles bicis y arcones de uso exclusivo de peatón y ciclista se iniciarán las diligencias instructoras. Del mismo modo se procederá en las infracciones claras y de entidad de los deberes tuitivos correlativos del art. 46 RGCir en torno a niños, ancianos y discapacitados, peatones y ciclistas, cuando el conductor los ha visualizado a tiempo de realizar la maniobra de elusión o podido visualizar por ser razonablemente previsible su presencia y siempre que no haya por parte del peatón o ciclista incumplimiento acreditado y con significación causal de los deberes que sobre ellos pesan (págs. 49, 50, 52 y 53 del Dictamen).

2.6.13. Tasas de alcoholemia y presencia de drogas (art. 77.b) LSV)

Hace alusión a ellas como vimos el art. 77.b) LSV al que sin duda remiten implícitamente los arts. 142.2 y 152.2 CP. La Circular 10/2011 FGE -pág. 17- indica que las tasas superiores a 0´4 mg de alcohol por litro de aire espirado en función de los signos y maniobras concurrentes pueden constituir delito del art. 379.2 CP. Por ello las tasas superiores a esta cifra, aún sin signos, y las inferiores previstas en el art. 20 RGCir o la presencia de drogas (generadora de la pérdida de 6 puntos, Anexo II LSV), cuando se objetive indiciariamente que la distracción o desatención concurrente puede ser consecuencia de ellas, deben llevar a instruir diligencias.

2.6.14. Concurso con imprudencia de la víctima

Cuando en los casos anteriores esta última tiene claro y notorio valor causal de modo que absorbe la plena realización del riesgo creado, pese a la vulneración formal del deber objetivo de cuidado, no es preciso instruir diligencias.



2.6.15. Cuestiones generales

Aun cuando no se trate de los supuestos de los apartados anteriores, en todo caso se levantará atestado e incoarán diligencias cuando el resultado sea el fallecimiento o lesiones del art. 149 CP. Generalmente para las Policías de Tráfico la cuestión es, tras personarse y examinar el lugar del accidente, cómo constatar que las lesiones padecidas son de las subsumibles en los arts. 147, 149 o 150, a efectos de la obligada remisión en todo caso (art. 149) o sólo en los apartados 2.6.1. a 2.6.13 citados (art. 147 y 150). Cuando se trata de lesiones del art. 149, por su singular gravedad, por lo general tendrán conocimiento de ella y remitirán atestado con la diligencia de comunicación con el ente hospitalario o el parte inicial expresivo al respecto. En los demás casos puede acudir al dato del ingreso hospitalario o al informe que pueda solicitarse.

Las Policías de tráfico actuarán conforme a los arts. 282, 292 y 293 LECrim (en ellos se prescribe la recogida en el atestado de toda clase de pruebas incluidos los informes periciales) y sobre todo en los términos del art. 796.1.1ª que, en consonancia con el art. 770.1ª LECrim y en relación con el art. 795.1º, 2º.e) o 3º, expresa que la Policía Judicial "(...) solicitará del facultativo o del personal sanitario que atendiere al ofendido copia del informe relativo a la asistencia prestada para su unión al atestado policial (...)". Por ello, en el atestado inicial o ampliatorio puede adjuntarse copia del informe médico inicial del servicio de urgencias u hospitalario, asistencial o de alta, en todo caso con los datos relativos al tratamiento médico prescrito, esencial para la calificación de los hechos en el art. 147 CP y con sujeción a la Ley Orgánica de Protección de Datos 3/2018, de 5 de diciembre (LOPD), que permitan al Juzgado la indiciaria calificación de los hechos. Siempre es preciso adjuntar copia del parte hospitalario inicial para evitar la duplicidad de procedimientos judiciales. En los tipos de injusto imprudente, el Juez no puede incoar procedimiento si no se le ofrecen por la Policía los datos atinentes al desvalor de resultado, sin el que no puede procederse aun cuando quede claro el desvalor de la acción. En particular en los resultados del art. 147.1 con imprudencia grave del art. 152.1.1º aquí examinada que deben encajar de modo indiciario en el concepto jurisprudencial de tratamiento médico o quirúrgico al que más adelante nos referimos y delimitan la frontera con los resultados atípicos del art. 147.2 CP. También para vislumbrar si hay indicios médicos de lesiones del art. 150, en su caso tipificable en el art. 152.1.3º. Los preceptos procesales mencionados, arts. 282, 292 y 293 LECrim facultan a ello, y asimismo el art. 796.1, pues bien por la vía del art. 795.1º, 2º.e) o 3º podría plantearse el procedimiento de juicio rápido en casos del art. 152.1.1º en supuestos de gran simplicidad probatoria, de calificación y responsabilidad civil. Debe ponderarse que en el art. 147.1 tienen encaje lesiones de singular entidad por el tiempo de curación, intervenciones médicas, secuelas o incapacidades generadas, en tanto que en el art. 150 por la configuración normativa de los resultados típicos pueden ser subsumibles otras de menor entidad como las cicatrices en zonas no visibles sin las incapacidades referidas.



En todo caso, los Fiscales Delegados, de modo flexible y operativo, con las opciones referidas darán instrucciones a las Policías de Tráfico, previa reunión con sus Jefes y, en su caso y si lo estiman oportuno, con reunión informativa a la que asistan representantes de entidades hospitalarias. Si las Policías locales, autonómicas o estatales hubieran transmitido a los agentes indicaciones o pautas operativas al respecto, se las remitirán al Fiscal de Enlace, Fiscal Delegado Provincial, Fiscal Delegado Autonómico o Fiscal de Sala (en este último caso cuando se trate de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) a los fines de la unificación de criterios y seguridad jurídica antes reseñada.

Este listado que con fecha de hoy remito a las Policías de Tráfico del país no excluye la valoración por el Fiscal actuante de todas las circunstancias concurrentes, conforme a los criterios del Dictamen 2/2016 citado en la STS, objeto de examen en sus pretensiones en fase instructora, en el trámite del art. 780 LECrim o en el juicio oral, ante la singularidad de cada accidente, pero tiene carácter vinculante en la formación de atestados que originen la incoación de diligencias previas para tratar de unificar criterios con fines de seguridad jurídica y a la necesaria selectivización a que se hacía referencia.

Los Fiscales Delegados deben velar por su cumplimiento evitando desigualdades en la investigación de las infracciones penales de tráfico con repercusión en los derechos resarcitorios de las víctimas, y a estos efectos les remitirán a las Policías de Tráfico cuantas instrucciones y aclaraciones fueran precisas. Al mismo tiempo velarán porque se incoen y tramiten las diligencias previas del art. 774 LECrim y, en función de su resultado, por la aplicación de lo previsto en el art. 780 LECrim a que se hace más adelante referencia.

En todo caso se trata de reglas mínimas de unificación de criterios policiales y actuaciones procesales consecutivas. No debe descartarse que las Policías de Tráfico levanten atestado en casos no expresamente incluidos que revistan la suficiente gravedad en la vulneración del deber objetivo de cuidado infringido y riesgo creado.

2.6.16. Investigados no domiciliados en territorio nacional.

Cuando desde el comienzo de la instrucción de diligencias policiales concurren indicios claros de la comisión de delitos de los arts. 142.1 y 152.1.2º contra persona no domiciliada en territorio nacional, se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado y, en su caso, al Fiscal de Guardia, para coordinar su pronta comparecencia en el Juzgado como investigado y dar cumplimiento a lo prescrito en el art. 765.2 LECrim. Los Fiscales Delegados promoverán protocolos o fórmulas de coordinación a estos efectos en la Fiscalía y con las Policías de Tráfico y Juzgados de Instrucción. Todo ello para evitar los retrasos



y perjuicios en la eficacia de los procedimientos y evitar situaciones de impunidad y desprotección de las víctimas de accidentes, que es la intención del legislador en este precepto cuya aplicación es muy escasa.

2.7. LAS DILIGENCIAS PREVENTIVAS O INFORMES DEL ART. 7.1 LRCSCVM EN LA REDACCIÓN DADA POR LA LEY 35/2015. LA DENUNCIA DEL PERJUDICADO

Cuando no procede levantar atestado conforme a los criterios expresados, las Policías de tráfico inician las llamadas en los arts. 105.2 y 282 LECrim diligencias a prevención y en el art. 7.1 LRCSCVM -según redacción dada por la Ley 35/2015- interpretado en el Dictamen 3/2016 citado (pág. 8), informes frente a la alternativa atestados. En ocasiones se incorporan a las bases policiales en cuyo caso han de someterse a la LOPD. Ha de decirse que estas diligencias no pertenecen al ejercicio de las potestades estatales de investigación de delitos y son de naturaleza diferente por cuanto en ellas no rigen las garantías procesales de los arts. 282 y ss. con la intervención del Juez y del Fiscal. En todo caso pueden ser un paso previo a este último. Por ello se deben documentar con todos los datos necesarios (relación de testigos, croquis, fotos, etc.) y en ellas no pueden solicitarse por las Policías datos sanitarios o asistenciales sin sujeción a la LOPD.

A efectos del debido ejercicio de los derechos resarcitorios, a los implicados o a los que aparecen como perjudicado o su representante o como sujeto activo de la infracción, se les debe facilitar el contenido íntegro de las diligencias de prevención y en los mismos términos a las entidades aseguradoras para asegurar la igualdad de armas en el eventual proceso negociador del art. 7 LRCSCVM, pero sólo en referencia a los hechos relativos al accidente, no en los datos sanitarios que puedan circunstancialmente obrar en ellas, en los que ha de estarse a la tan citada LOPD. Las tasas que por ello se cobran y que pueden encarecer el coste del procedimiento en personas económicamente vulnerables deben estar debidamente justificadas en la realidad y objetividad del servicio prestado y en la correspondiente Ordenanza o normativa, conforme al principio de legalidad tributaria, dando justificación de ello a quien se le cobrara.

Los arts. citados, 105.2 y 282.2 LECrim, obligan a instruir estas diligencias preventivas sin necesidad de denuncia, y conforme a los arts. 142.2 y 152.2 el perjudicado ha de formularla, si lo estima oportuno ante el Juzgado, ajustándose a los términos de estos tipos conforme a la interpretación ofrecida para evitar el archivo *a limine* del art. 269 LECrim. Por ello resulta conveniente describir en la denuncia con toda precisión y amplitud los hechos, es decir, la maniobra generadora del accidente, lugar, fecha y circunstancias, con cuantos datos sean precisos para permitir la subsunción en los arts. 76 y 77 LSV, aportando, en su caso, las pruebas, como testigos e informes periciales y, en particular, copia de las diligencias de prevención, razonando sobre todo ello,



describiendo el resultado lesivo producido y adjuntando, en su caso, los informes médicos. Sin ellos el Juez no puede apreciar la “entidad de la infracción”.

Como acertadamente razonan las resoluciones judiciales (entre otras muchas SAP Las Palmas, Sección 2ª, 38/2014, de 12 de marzo, y auto del Juzgado de Instrucción nº4 de Sta. Cruz de Tenerife de 16 de abril, DP 824/2019), en el procedimiento por delito leve de los arts. 962 y ss. LECrim, la denuncia tiene valor preliminar de acta de acusación y conforme al art. 969.2 la declaración del denunciante lo formaliza, por lo que es la clave del sistema de garantías de este procedimiento.

2.8. LA NUEVA INCRIMINACIÓN DE LOS RESULTADOS LESIVOS DEL ART. 147.1 EN LA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE. DOCTRINA JURISPRUDENCIAL DEL TS

Ha sido sin duda un acierto del legislador que estos resultados lesivos 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. Como se decía en el Dictamen 2/2016 “(...) En las lesiones imprudentes del derogado art. 621.3 se produce una extensa despenalización al excluirse del correlativo delito leve del art. 152.2 los resultados lesivos del art. 147.1, quedando limitado su ámbito normativo a los