

LAS CLAVES DE LA LEY 2/2019, DE 1 DE MARZO: EL MAYOR REPROCHE PENAL DERIVADO DE LA IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR, Y EL ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE COMO NUEVO TIPO PENAL

EN BREVE

El 2 de marzo entró en vigor la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, 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 en el lugar del accidente.

SUMARIO

1. Introducción
2. La evolución normativa de los delitos contra la seguridad vial
3. La imprudencia grave y leve en los artículos 142 y 152 del Código Penal
4. El endurecimiento de las penas, el tan anhelado reclamo social
5. El nuevo delito de abandono del lugar del accidente
6. Formulario: Denuncia contra el conductor del vehículo y contra su entidad aseguradora por el atropello de varios ciclistas y abandono del lugar del accidente



**NATALIA
ASTIGARRAGA
BRONTE**

ASOCIADA
DE CREMADES
& CALVO-SOTELO

La modificación del Código Penal operada por esta ley se justifica en el notorio **incremento de los accidentes en los que resultan lesionados o fallecidos peatones y ciclistas** como consecuencia de la conducción de vehículos a motor, siempre con el objetivo prioritario de **incrementar la protección de las víctimas y condenar de manera más equitativa a quienes cometan delitos** haciendo uso de vehículos a motor.

En este sentido, la consolidada jurisprudencia del Tribunal Supremo ha fijado el **principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción como criterio de imputación de la responsabilidad por la causación de daños personales** (no materiales) con motivo de la circulación. Ese riesgo específico de la circulación se configura como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante



del resultado dañoso. Nos encontramos en este caso ante la **teoría del riesgo tolerable**.

Será precisa por tanto la **intervención penal** en aquellos **casos** en los que **exista un plus respecto al riesgo inherente a la conducción de vehículos a motor**, plus de riesgo que lo convierte en intolerable, siendo los bienes jurídicos protegidos la vida y la integridad física.

Y es en este contexto en el que la reforma introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, fundamenta su relevancia, introduciendo modificaciones en los artículos 142, 152 y 382 que analizaremos a continuación.

LA EVOLUCIÓN NORMATIVA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, los delitos contra la seguridad vial se limitaban al **delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes**, regulado en el artículo 340 bis a),

LEGISLACIÓN www.globaleconomistjurist.com

- Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, 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. (Legislación. Marginal: 70871831)
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. (Legislación. Marginal: 69726846). Arts.; 142, 142 bis, 147, 149, 150, 152, 152 bis, 195, 379, 382, 382 bis
- Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. (Legislación. Marginal: 24261)
- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. (Legislación. Marginal: 69885)
- 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. (Legislación. Marginal: 69456616). Arts.; 76, 77

JURISPRUDENCIA www.globaleconomistjurist.com

- Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 18 de mayo de 2017, núm. 312/2017, Nº Rec. 32/2015 (Marginal: 70380267)
- Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 29 de octubre de 2014, núm. 627/2014, Nº Rec. 1310/2012 (Marginal: 2464841)
- Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 16 de diciembre de 2008, núm. 1222/2008, Nº Rec. 615/2002 (Marginal: 373865)



y cuya pena comportaba el arresto mayor o multa de 100.000 a 1.000.000 de pesetas y privación, en todo caso, del permiso o la licencia de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años.

La Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, acogió la redacción de este precepto y reguló, bajo la rúbrica «**De los delitos contra la seguridad del tráfico**», en el artículo 379, el **delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas** sin modificaciones sustantivas relevantes, sin perjuicio de la necesaria acomodación penológica, castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana, o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

A la inicial redacción siguió la reforma operada por Ley orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, modificando las clases y extensión de las penas y por Ley orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que supuso una revisión plena de los delitos contra la seguridad del tráfico, que pasaron a denominarse “**De los delitos contra la seguridad vial**” y que mantiene su redacción actual dentro del Título XXVII del Libro II.

Así, el **artículo 379** castiga a quien condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la **pena de prisión de tres a seis meses** o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de **privación del derecho a conducir** vehículos a motor y ciclomotores por **tiempo superior a uno y hasta cuatro años**.

En su apartado segundo, señala que con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor **bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas**. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a **0,60 miligramos por litro** o con una tasa de alcohol en sangre superior a **1,2 gramos por litro**.

LA IMPRUDENCIA GRAVE Y LEVE EN LOS ARTÍCULOS 142 Y 152 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley 2/2019, como anticipábamos, introduce modificaciones relevantes en los artículos 142 y 152 del Código Penal. El **artículo 142** castiga a quien por **imprudencia grave** causare la muerte de otro como reo de **homicidio imprudente**. El tipo agravado del artículo 142 ya contemplaba la comisión utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, imponiéndose en este caso la pena accesoria de **privación del derecho a conducir** vehículos a motor y ciclomotores de **uno a seis años**.

Por su parte, el **artículo 152** castiga a quien por **imprudencia grave** cause alguna de las **lesiones** previstas en el artículo 147 (lesión que menoscabe la integridad corporal o salud física o mental), artículo 149 (pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica o mutilación genital) o en el artículo 150 (pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal, de un sentido, impotencia, esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica). La **pena** se impondrá **en función tanto del riesgo creado como del resultado producido**.

En primer lugar, la Ley añade el siguiente párrafo a ambos artículos 142.1 y 152.1: “(...) **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”.

Se trata por tanto de un **injusto basado en un peligro concreto**, toda vez que se exige que la conducción con **exceso de velocidad** (379.1) **o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sustancias tóxicas o estupefacientes** (379.2) sea determinante en la producción del hecho.

No obstante, la norma no se estructura sobre la idea de un **numerus clausus**. No quiere decir que solo hay imprudencia grave cuando concurren las circunstancias del artículo 379, sino que siempre lo será en aquellos casos por su peligrosidad, lo que no impide que otras conductas, por sus circunstancias concretas, **puedan ser consideradas como imprudencia grave**.

En segundo lugar, se modifican, también en idénticos términos, los artículos 142.2 y 152.2, añadiéndose la siguiente concreción del tipo penal: “(...) **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 éstas por el Juez o Tribunal**”.

“LA JURISPRUDENCIA DEL SUPREMO HA FIJADO EL PRINCIPIO OBJETIVO DE LA CREACIÓN DE RIESGO POR LA CONDUCCIÓN COMO CRITERIO DE IMPUTACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR LA CAUSACIÓN DE DAÑOS PERSONALES, NO MATERIALES, CON MOTIVO DE LA CIRCULACIÓN”



En este sentido, encontramos en el artículo 76 del 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, aquellas infracciones a las que se dota de carácter de **graves** cuando no sean constitutivas de delito, y en el artículo 77 las consideradas **infracciones muy graves**.

“EL JUEZ O TRIBUNAL PODRÁ IMPONER MOTIVADAMENTE LA PENA SUPERIOR EN UN GRADO O EN DOS GRADOS, SI EL HECHO REVISTIERE NOTORIA GRAVEDAD, EN ATENCIÓN A LA RELEVANCIA DEL RIESGO CREADO Y DEL DEBER NORMATIVO DE CUIDADO INFRINGIDO”

Se concreta así la **interpretación de la imprudencia menos grave** de modo que la comisión de una infracción calificada de grave por las normas de tráfico siempre será constitutiva de un delito de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, a menos que tal conducta imprudente sea merecedora de mayor reproche penal al ser calificada de grave.

ENDURECIMIENTO DE LAS PENAS, EL TAN ANHELADO RECLAMO SOCIAL

En el ámbito de las penas, la Ley 2/2019 introduce los **artículos 142 bis, 152 bis y 382 bis del Código Penal**.

Los artículos 142 bis y 152 bis señalan: “**En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer**



motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado.”

Por tanto, **se exige la concurrencia de cuatro requisitos:** (i) Que nos encontremos en un caso subsumible en los artículos 142.1 o 152.1, (ii) que la decisión sea motivada, (iii) que el hecho revista notoria gravedad en atención al riesgo creado y deber normativo infringido y (iv) que el resultado de muerte de dos o más personas o bien la muerte de una y lesiones del artículo 152.1.2º o 3º, relativos a las lesiones previstas en el artículo 149 y 150 detalladas anteriormente.

EL NUEVO DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

Finalmente, **se introduce** en el capítulo IV de los delitos contra la seguridad vial **el delito por abandono del lugar del accidente** vía artículo 382 bis. Se justifica el tipo al considerar dicha conducta dolosa e independiente a la conducta previa, imprudente o fortuita, que ocasiona el accidente, con el objetivo de sancionar la falta de solidaridad con las víctimas cuando se ha tenido una implicación directa en el resultado.

Se configura por tanto como un nuevo tipo diferenciado del delito de omisión del deber de socorro (art. 195), castigando al **conductor que voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente** en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2 (remitiéndose a las lesiones del art. 149).

“SE INTRODUCE EL DELITO POR ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE CASTIGANDO AL CONDUCTOR QUE VOLUNTARIAMENTE Y SIN QUE CONCURRA RIESGO PROPIO O DE TERCEROS, ABANDONE EL LUGAR DE LOS HECHOS TRAS CAUSAR UN ACCIDENTE”

Es precisamente ese desvalor, la expectativa de la víctima de ser atendido en caso de accidente de tráfico lo que justifica la introducción del tipo y la agravación de las penas respecto al delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3 CP. ■

DENUNCIA CONTRA EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO Y CONTRA SU ENTIDAD ASEGURADORA POR EL ATROPELLO DE VARIOS CICLISTAS Y ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

AL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN DE

D., mayor de edad, con D.N.I., actuando en su propio nombre y representación, con domicilio en, ante el Juzgado comparezco y como mejor proceda en Derecho, atenta y respetuosamente DIGO:

Que mediante el presente escrito vengo a formular **DENUNCIA** contra, con D.N.I....., como conductor del vehículo, y contra su entidad aseguradora, con domicilio en

.....como responsable civil directa y todo ello conforme a los hechos que a continuación se relatan:

HECHOS

PRIMERO.- Que el pasado día de de , sobre las mi padre D..... circulaba en bicicleta junto a un pelotón formado por otras tres personas (*indicar nombres*) por el margen derecho de la calzada de la carretera, cuando de forma repentina, el vehículo matrícula..... modelo que se aproximaba por la misma vía en sentido de circulación inverso, perdió el control de su vehículo al conducir a una velocidad excesiva, saliéndose de la vía y arrollando a todo el pelotón de ciclistas.

Como consecuencia del accidente D., D., D. y D. fallecieron en el acto.

SEGUNDO.- Tras la colisión con el pelotón de ciclistas el conductor del vehículo continuó la marcha, abandonando el lugar del siniestro sin detenerse a asistir a las víctimas, o solicitar la ayuda de los servicios de emergencia.

TERCERO.- En la fecha del siniestro, el vehículo causante del accidente se encontraba asegurado por la entidad con número de póliza

CUARTO.- La presente denuncia se interpone contra D. , al poder ser constitutiva su conducta de una infracción penal por imprudencia grave con resultado de muerte del artículo 142.1, así como de un delito de abandono del lugar del accidente del 382 bis del Código Penal.

QUINTO Se encuentra legitimado el denunciante como hijo del fallecido D., según se acredita por certificados de defunción y nacimiento que se acompañan como documentos números

Por razón de lo expuesto, y pudiendo ser los hechos relatados constitutivos de un delito de homicidio por imprudencia grave, de conformidad con lo establecido en el artículo 142.1 del Código Penal, así como de la infracción tipificada en el artículo 382 bis relativo al delito de abandono del lugar de los hechos tras causar un accidente con resultado de muerte.

SUPLICO AL JUZGADO, que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo junto con los documentos que lo acompañan y por hechas las anteriores manifestaciones, acuerde tener por formulada denuncia frente a D., como conductor causante del accidente; y contra, entidad aseguradora, como responsable civil directa.

Es Justicia que respetuosamente se solicita en

PRIMERO OTROSÍ DIGO, que designamos para nuestra representación y defensa en las diligencias previas al Procurador D. y al Letrado D. , a cuyo efecto acompañamos escrituras de poder.

SUPLICO AL JUZGADO, se tenga por designados a los citados profesionales.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO, que se requiera a la entidad aseguradora para que facilite al Juzgado los datos personales y el domicilio del tomador del seguro y asegurado de la póliza relativa al vehículo

SUPlico AL JUZGADO, tenga por realizada la anterior manifestación y en su virtud acuerde de conformidad con lo interesado.

Por ser de Justicia que reitero en el lugar y fecha más arriba indicado.

BIBLIOGRAFÍA www.globaleconomistjurist.com

ARTÍCULOS JURÍDICOS

- ASTIGARRAGA BRONTE, NATALIA. *La cuantificación de las indemnizaciones derivadas de accidentes de tráfico*. Marzo 2018. Economist&Jurist N° 218 (www.economistjurist.es)
- ASTIGARRAGA BRONTE, NATALIA. *La configuración de los delitos contra la seguridad vial*. Diciembre-enero 2018. Economist&Jurist N° 216 (www.economistjurist.es)

CONCLUSIONES

- En conclusión, la reforma operada por la Ley Orgánica 2/2019 supone un aumento de la respuesta penal ante conductas de riesgo no tolerables en el tráfico viario, en aras de reforzar la tutela de bienes jurídicos fundamentales como son la vida e integridad física
- Para ello introduce presunciones respecto a aquellos supuestos que son considerados imprudencia grave, así como respecto de aquellos otros que se considerarán como imprudencia menos grave, si bien lo cierto es que su encaje final en una u otra categoría dependerán, en la mayoría de los casos, de los hechos concretos
- Por otro lado, se amplían las penas, de modo que a mayor desvalor de la conducta mayor sanción. Así el artículo 142 bis supone adecuar la pena a la gravedad del hecho, no teniendo en consecuencia la misma respuesta penal que se provoque la muerte por una conducción imprudente a una persona que a dos o más (o a una y con lesiones constitutivas de delito del art. 152.1.2º del Código Penal). También en este sentido la introducción del párrafo segundo del artículo 382, imponiendo la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor cuando la conducta lo fuese con temerario desprecio a la vida de los demás