

46

INCLUYE ACCESO
A LA VISUALIZACIÓN
ONLINE DEL FONDO
COMPLETO DE
LA REVISTA

HIS PRAX IDE ET PRO

Revista

Julio 2020

46

Revista Penal

Julio 2020

Penal



tirant
lo blanch

tirant
lo blanch

Revista Penal

Número 46

Sumario

Doctrina:

- ¿Una medición de la pena más uniforme y transparente a través de lineamientos para la medición de la pena? Las Sentencing Guidelines inglesas como objeto de investigación valioso, por *Kai Ambos*..... 5
- Luces y sombras de la transposición al ordenamiento español de la directiva 2008/99/CE, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal, por *María Ángeles Fuentes Loureiro* 17
- Delitos de odio, Discurso del odio y Derecho penal: ¿hacia la construcción de injustos penales por peligrosidad estructural?, por *Alfonso Galán Muñoz* 41
- El uso de ordenadores personales y de material informático por los internos en un centro penitenciario, por *Pablo García Molina*..... 67
- Tutela penal de la intimidad y grabación de la conversación por uno de los interlocutores, por *José Luis González Cussac* 95
- Documento, fotocopia y falsedad, por *Rubén Herrero Giménez*..... 109
- La “corrupción entre particulares”. Análisis crítico de la regulación italiana, por *Alessandro Melchionda*..... 127
- La difusa frontera entre la vida y la muerte. Reflexiones sobre el objeto material de los delitos contra la vida humana independiente, por *Clara Moya Guillem* 141
- El tratamiento penal del blanqueo urbanístico en tiempos de crisis económica, por *Miguel Ángel Núñez Paz* 157
- Las definiciones auténticas de la imprudencia en el ámbito de la seguridad vial, por *Inés Olaizola Nogales*.. 157
- España y Europa frente al discurso del odio: una aproximación comparativa a los límites a la libertad de expresión en la jurisprudencia española y en la del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, por *Marta Rodríguez Ramos* 169
- Crisis y transformación de los sistemas penales en Europa en el ámbito de la lucha contra el terrorismo internacional, por *Francesco Rossi*..... 190
- Neuroprevención: un nuevo paradigma para el estudio de la reincidencia delictiva, por *Aura Itzel Ruiz Guarneros y José M. Muñoz*..... 207
- Política criminal de exclusión: aporofobia y plutofilia, por *Juan M. Terradillos Basoco* 221
- Sistemas penales comparados:** La detención preventiva (*Pre-trial detention*)..... 230
- Especial:** Sul fondamento della responsabilità giuridica dell’estraneo che partecipi a reati propri nel pensiero di Aldo Moro, por *Marianna Pignata y Antonio Tisci*..... 312

Bibliografía:

- Recensión: “Delitos Acumulativos”, de Miguel Bustos Rubio (Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2017), por *Adrián Viejo Mañanes* 317

* Los primeros 25 números de la Revista Penal están recogidos en el repositorio institucional científico de la Universidad de Huelva Arias Montano: <http://rabida.uhu.es/dspace/handle/10272/11778>



Universidad
de Huelva



UNIVERSIDAD
DE SALAMANCA



Arias Montano
Repositorio Institucional
de la Universidad de Huelva

tirant lo blanch

Publicación semestral editada en colaboración con las Universidades de Huelva, Salamanca,
Castilla-La Mancha, y Pablo Olavide de Sevilla

Dirección

Juan Carlos Ferré Olivé. Universidad de Huelva
jcferreolive@gmail.com

Secretarios de redacción

Víctor Manuel Macías Caro. Universidad Pablo de Olavide
Miguel Bustos Rubio. Universidad Internacional de La Rioja

Comité Científico Internacional

Kai Ambos. Univ. Göttingen
Luis Arroyo Zapatero. Univ. Castilla-La Mancha
Ignacio Berdugo Gómez de la Torre. Univ. Salamanca
Gerhard Dannecker. Univ. Heidelberg
José Luis de la Cuesta Arzamendi. Univ. País Vasco
Albin Eser. Max Planck Institut, Freiburg
Jorge Figueiredo Dias. Univ. Coimbra
George P. Fletcher. Univ. Columbia
Luigi Foffani. Univ. Modena
Nicolás García Rivas. Univ. Castilla-La Mancha
Vicente Gimeno Sendra. UNED
Juan Luis Gómez Colomer. Univ. Jaume I^o
Carmen Gómez Rivero. Univ. Sevilla

José Luis González Cussac. Univ. Valencia
Victor Moreno Catena. Univ. Carlos III
Francisco Muñoz Conde. Univ. Pablo Olavide
Enzo Musco. Univ. Roma
Francesco Palazzo. Univ. Firenze
Teresa Pizarro Beleza. Univ. Lisboa
Claus Roxin. Univ. München
José Ramón Serrano Piedecabras. Univ. Castilla-La Mancha
Ulrich Sieber. Max Planck. Institut, Freiburg
Juan M. Terradillos Basoco. Univ. Cádiz
John Vervaele. Univ. Utrecht
Eugenio Raúl Zaffaroni. Univ. Buenos Aires
Manuel Vidaurri Aréchiga. Univ. La Salle Bajío

Consejo de Redacción

Miguel Ángel Núñez Paz y Susana Barón Quintero (Universidad de Huelva), Adán Nieto Martín, Eduardo Demetrio Crespo y Ana Cristina Rodríguez (Universidad de Castilla-La Mancha), Emilio Cortés Bechiarelli (Universidad de Extremadura), Fernando Navarro Cardoso y Carmen Salinero Alonso (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), Lorenzo Bujosa Badell, Eduardo Fabián Caparros, Nuria Matellanes Rodríguez, Ana Pérez Cepeda, Nieves Sanz Mulas y Nicolás Rodríguez García (Universidad de Salamanca), Paula Andrea Ramírez Barbosa (Universidad Externado, Colombia), Paula Bianchi (Universidad de Los Andes, Venezuela), Elena Núñez Castaño (Universidad de Sevilla), Carmen González Vaz (Universidad Complutense) Pablo Galain Palermo (Max Planck Institut - Universidad Nacional Andrés Bello de Chile), Alexis Couto de Brito y William Terra de Oliveira (Univ. Mackenzie, San Pablo, Brasil).

Sistemas penales comparados

Martin Paul Waßmer (Alemania)
Luis Fernando Niño (Argentina)
Alexis Couto de Brito (Brasil)
Jiajia Yu (China)
Angie A. Arce Acuña (Costa Rica)
Elena Valentini (Italia)
Manuel Vidaurri Aréchiga (México)
Sergio J. Cuarezma Terán (Nicaragua)

Carlos Enrique Muñoz Pope (Panamá)
Víctor Roberto Prado Saldarriaga (Perú)
Blanka Julita Stefańska (Polonia)
Frederico de Lacerda da Costa Pinto (Portugal)
Svetlana Paramonova (Rusia)
Volodymyr Hulkevych (Ucrania)
Pamela Cruz y Pablo Galain Palermo (Uruguay)
Jesús Enrique Rincón Rincón (Venezuela)

www.revistapenal.com

© TIRANT LO BLANCH
EDITA: TIRANT LO BLANCH
C/ Artes Gráficas, 14 - 46010 - Valencia
TELF.: 96/361 00 48 - 50
FAX: 96/369 41 51
Email: tlb@tirant.com
<http://www.tirant.com>
Librería virtual: <http://www.tirant.es>
DEPÓSITO LEGAL: B-28940-1997
ISSN.: 1138-9168
IMPRIME: Guada Impresores, S.L.
MAQUETA: Tink Factoría de Color

Si tiene alguna queja o sugerencia envíenos un mail a: atencioncliente@tirant.com. En caso de no ser atendida su sugerencia por favor lea en www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa nuestro procedimiento de quejas.

Responsabilidad Social Corporativa: <http://www.tirant.net/Docs/RSCtirant.pdf>



Las definiciones auténticas de la imprudencia en el ámbito de la seguridad vial

Inés Olaizola Nogales

Revista Penal, n.º 46. - Julio 2020

Ficha técnica

Autor: Inés Olaizola Nogales

Title: Authentic definitions of recklessness on road safety

Adscripción institucional: Universidad Pública de Navarra

Sumario: I. PLANTEAMIENTO. 1. Objeto de estudio. 2. Ámbito de aplicación: la seguridad vial. II. ACLARACIÓN DE CONCEPTOS. LA IMPRUDENCIA GRAVE Y LA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE. 1. La supresión de la imprudencia leve. 2. La imprudencia menos grave. 2.1. La imprudencia menos grave como categoría idéntica a la anterior imprudencia leve. 2.2. La imprudencia menos grave es una categoría diferente a la imprudencia leve y detrae supuestos de la imprudencia grave y de la imprudencia leve. 2.3. La imprudencia menos grave es una categoría diferente a la imprudencia leve y detrae supuestos solo de la imprudencia leve. 3. La imprudencia grave: factores que influyen en la gravedad de la imprudencia. III. ARTÍCULOS 142.1 Y 152.1 DEFINICIÓN AUTÉNTICA DE LA IMPRUDENCIA GRAVE. 1. Relevancia de los delitos de peligro en el juicio de la gravedad de la imprudencia. 1.1. Primera cuestión: Relevancia de los delitos de peligro en la valoración de la gravedad de la imprudencia. 1.2. Segunda cuestión: Necesidad de la definición auténtica de imprudencia grave. 1.3. Tercera cuestión: Posibilidad de considerar la imprudencia menos grave aun cuando se den las circunstancias del art. 379. 2. La infracción de normas extrapenales. Arts.142.2 CP y 152.2 CP Definición auténtica de la imprudencia menos grave. 2.1. Primera cuestión: Relevancia de las normas extrapenales en la determinación de la imprudencia. 2.2. Segunda cuestión: Necesidad de vincular expresamente la imprudencia menos grave con las infracciones graves de la normativa de tráfico. IV. Bibliografía.

Summary: I. APPROACH. 1. Object of study. 2. Scope of application: road safety. II. CLARIFICATION OF CONCEPTS. THE SERIOUS IMPRUDENCE AND THE LESS SERIOUS IMPRUDENCE. 1. The suppression of slight recklessness. 2. The less serious recklessness. 2.1. The less serious recklessness as an identical category to the previous slight recklessness. 2.2. Less serious recklessness is a different category than light recklessness and detracts from serious recklessness and light reckless assumptions. 2.3. Less serious recklessness is a different category than mild recklessness and detracts assumptions only from mild recklessness. 3. Serious recklessness: factors that influence the severity of recklessness. III. ARTICLES 142.1 AND 152.1 AUTHENTIC DEFINITION OF SERIOUS IMPRUDENCE. 1. Relevance of dangerous crimes in the judgment of the seriousness of recklessness. 1.1. First question: Relevance of dangerous crimes in assessing the seriousness of recklessness. 1.2. Second question: Need for the authentic definition of serious negligence. 1.3. Third question: Possibility of considering less serious recklessness even when the circumstances of art. 379. 2. Violation of extra-penal rules. Arts.142.2 CP and 152.2 CP Authentic definition of less serious recklessness. 2.1. First question: Relevance of extra-penal rules in determining recklessness. 2.2. Second question: Need to expressly link less serious recklessness with serious infringements of traffic regulations. IV. Bibliography.

Resumen: La LO 2/2019, de 1 de marzo ha modificado el CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotor. Entre las modificaciones destaca la introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave. En el trabajo se analiza la necesidad y la oportunidad de estas definiciones auténticas de la imprudencia grave y menos grave para llegar a la conclusión de que son innecesarias, inoportunas y que pueden dar lugar a generar confusión en la valoración de la gravedad de la imprudencia.

Palabras clave: Seguridad vial; imprudencia grave; imprudencia menos grave; delitos de peligro; normativa extrapenal.

Abstract: Organic Law (LO) 2/2019, of 1 March, modified the Criminal Code regarding reckless operation of motor vehicles and mopeds. Highlights among the related modifications include the introduction of three scenarios that will be considered serious recklessness under the law, as well as an authoritative interpretation of less serious recklessness. This work analyses the need and timeliness of authoritative definitions of serious and less serious recklessness, concluding that they are unnecessary, untimely and can generate confusion in the evaluation of cases of recklessness.

Key words: Road safety; serious recklessness; less serious recklessness; dangerous crimes; extra-penal regulation.

Rec: 23/12/19 **Fav:** 19/01/20

I. PLANTEAMIENTO

1. Objeto de estudio

La LO 2/2019, de 1 de marzo ha modificado el CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotor.

Entre las modificaciones destaca la introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.

Según señala el Preámbulo: “Esta modificación supone darle carta legal a la actividad que ya desde el Ministerio Fiscal y por la jurisprudencia se venía acordando, como resulta patente en la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial y la consideración de conducción temeraria cuando concurra un riesgo concreto para la integridad de las personas, si concurren los requisitos del artículo 379 del CP”. Al estudio de esta modificación voy a dedicar este trabajo. Hace unos años publiqué dos trabajos, uno centrado en las imprudencias cometidas en el ámbito de la seguridad vial y otro centrado en las imprudencias cometidas en el ámbito de la seguridad laboral. En ellos defendía que el encaje de una conducta imprudente en la descripción típica de un delito de peligro o en la descripción de una infracción extrapenal constituían indicios cualificados importantes para poder considerar el carácter grave de la imprudencia. Defendía que, cuando una conducta imprudente encajara en la descripción típica de un delito de peligro, la imprudencia debía considerarse grave siempre que se pudiera acreditar la autoría de la conducta y la imputación objetiva del resultado a la conducta. Así mismo entendía que

cuando la conducta imprudente encajara en una infracción extrapenal (por ejemplo, en una infracción muy grave de la normativa reguladora de la seguridad vial), esto constituía un indicio cualificado de la gravedad de la imprudencia, que solo en casos excepcionales podría considerarse leve¹.

En la LO 2/2019 los arts. 142.1 y 2 y 152. 1 y 2 parecen adoptar esta tesis cuando definen la imprudencia grave y la imprudencia menos grave, en el ámbito de la seguridad vial, haciendo remisiones expresas al art. 379 CP (delito de peligro) así como a las infracciones graves de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos motor y seguridad vial. Concretamente el art. 142.1 CP, que recoge el homicidio cometido por imprudencia grave, indica que cuando el homicidio se hubiera cometido utilizando vehículo a motor o ciclomotor 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*. En el apartado segundo del mismo precepto se indica que *se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal*.

Por su parte, el art. 152.1 que sanciona las lesiones cometidas por imprudencia grave —lesiones del art. 147.1², 149 y 150— recoge una cláusula idéntica a la del 142.1 indicando que se reputará *en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determine la producción del hecho*. En el apartado segundo del mismo precepto se indica

1 OLAIZOLA NOGALES, LH-Mir, 2010, 327 ss.; InDret 2/2010, 1 ss.

2 Es importante resaltar que esta reforma incluye la posibilidad de sancionar por imprudencia menos grave las lesiones del art. 147.1. La supresión de las faltas por la LO 1/2015, de 30 de marzo de reforma del CP y la no sanción de las lesiones del art. 147.1 CP por imprudencia menos grave fueron duramente criticadas tanto por las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, como por buena parte de la doctrina, que veían con ello una desprotección de las víctimas y un triunfo de las aseguradoras. Haré referencia a ello en el apartado II.1.

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

En este trabajo estudiaré la conveniencia y necesidad, ventajas y desventajas de tales remisiones expresas.

2. Ámbito de aplicación: la seguridad vial

Como cuestión previa, llama la atención que dichas interpretaciones auténticas se produzcan únicamente en el ámbito de la seguridad vial y no, por ejemplo, en el ámbito de la actividad laboral donde las características son similares.

Así, tanto en un ámbito como en el otro, el CP recoge delitos de peligro que tratan de evitar la realización de las conductas infractoras de normas de cuidado, así los arts. 379 y siguientes recogen delitos de peligro relacionados con la seguridad vial y los arts. 316 y 317 recogen los delitos de peligro relacionados con la actividad laboral. Igualmente, en ambos ámbitos hay una normativa exhaustiva extrapenal que recoge las medidas de seguridad y de precaución que se deben adoptar para evitar los resultados lesivos, así como las infracciones que en ambas materias son sancionables por infringir deberes de cuidado³.

En cuanto a la cifra de siniestralidad, en ambos ámbitos la cifra es preocupante, aunque es cierto que las víctimas mortales por accidentes de tráfico van descendiendo⁴. En el año 1989 se produjo la cifra más alta de mortalidad con 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos ha ido disminuyendo. En 2017 el número de fallecidos fue de 1.830 lo que supuso un incremento del 1% respecto del año 2016, pero en 2018 la cifra desciende a 1.188. En cuanto a los datos de accidentes laborales, correspondientes al año 2018, publicados por el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, el número de accidentes mortales en 2018 ascendió a 572 frente a 557 del año 2017.

Por tanto, y como primera cuestión, se puede plantear por qué el legislador, ante ámbitos con características tan similares, ha restringido las interpretaciones auténticas al ámbito de la seguridad vial y ha centrado la mayor parte de la reforma en este ámbito. Probablemente la respuesta la podamos encontrar en la presión de determinados colectivos de víctimas y concretamente en la campaña iniciada por Anna González el 7 de enero de 2016 bajo el título “Por una ley justa”, cuyo principal objetivo era la modificación del art. 142 —homicidio por imprudencia, pidiendo que se restaurase la sanción penal para el homicidio cometido por imprudencia leve— y la del 195 —delito de omisión del deber de socorro, promoviendo un delito de fuga—⁵. En marzo de 2017, tras obtener 200.000 firmas de apoyo a la campaña, Anna González entregó las firmas en el Congreso de los Diputados. Previamente había mantenido reuniones con todos los grupos políticos.

Lo anterior me lleva a una reflexión. La legislación y el Derecho penal no pueden estar de espaldas a la sociedad, sino que debe analizarse y estudiarse lo que los ciudadanos reclaman. Ahora bien, no se puede caer en la trampa o en el peligro de legislar *ad hoc*, para un caso concreto o como se suele decir “a golpe de telediarlo”. Ello, además de no ser consecuente en la mayoría de los casos con los principios y garantías del Derecho penal, provoca legislaciones técnicamente muy defectuosas y no satisface nunca plenamente, como es lógico, los intereses de las víctimas. Por ejemplo, como luego profundizaré, con las interpretaciones auténticas de la imprudencia grave y menos grave, puede lanzarse el mensaje de que se trata de definiciones completamente objetivadas, de aplicación automática y que en ningún caso, en estas circunstancias, cabrá la apreciación de la imprudencia leve y por tanto el archivo de la causa penal. Como luego se verá, ello no es así, lo que podrá llevar a la frustración de las expectativas de algunos colectivos.

Por otra parte, al centrarse la legislación en un ámbito concreto, fruto de las presiones de determinados colectivos (más fuertes o mejor organizados) quedan fuera otros, por ejemplo, en este caso el ámbito laboral, a pesar de tener características muy similares.

3 Sin ánimo de exhaustividad destacan el RD 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; RD 667/2015, de 17 de julio por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el RD 1428/2003, de 21 de noviembre. Por su parte, en el ámbito de la actividad laboral destaca la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales.

4 En todo caso, es verdad que las cifras de accidentes son preocupantes en el ámbito del tráfico, pero estoy de acuerdo con CASTRO MORENO, cuando afirma que estas cifras no pueden justificar la reforma penal porque no hay aumentos significativos que la justifiquen, La Ley Penal 138 (2019), 3 ss.

5 El marido de Anna González murió al ser atropellado por un vehículo y caer de la bicicleta en la que circulaba. El conductor se marchó del lugar del accidente y fue detenido horas después por el rastro de las piezas de su vehículo. El delito que se le imputó fue un homicidio por imprudencia leve y con la reforma del CP de 2015 la jueza archivó la causa. Tampoco imputó el delito de omisión de socorro porque se demostró que la víctima había muerto en el acto, por lo que no cabía hablar de persona desamparada.

II. ACLARACIÓN DE CONCEPTOS. LA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE Y LA IMPRUDENCIA GRAVE

1. La supresión de la imprudencia leve

La reforma del CP operada por la LO 1/2015 de 30 de marzo suprimió el Libro III del CP y con ello la sanción penal de los delitos de homicidio y de lesiones cometidos por imprudencia leve que constituían faltas⁶. Ello supuso la desaparición de la sanción de la imprudencia leve del CP.

La supresión de la imprudencia leve se explicó desde dos argumentos esgrimidos en dos enmiendas propuestas por el Partido Popular al Proyecto de reforma del CP de 2013. El primer argumento sostenía que con la supresión se garantizaba la correcta sanción de las imprudencias leves. La idea de la reforma era evitar que supuestos con resultados gravísimos fueran sancionados por imprudencia leve con penas de multa entre 50 y 200 euros. En la memoria de la Fiscalía General del Estado de 2005 se expresa la necesidad de combatir esta tendencia puesto que “casi todos los accidentes de tráfico —salvo en los que tiene influencia el alcohol o la imprudencia sea manifiestamente grave— son juzgados como faltas como consecuencia de una actitud excesivamente laxa de los órganos jurisdiccionales y del Ministerio Fiscal en la aplicación de estos tipos penales”⁷.

En mi opinión, resulta cuando menos curioso el hecho de que para corregir una determinada tendencia de los órganos jurisdiccionales que no se considera correcta haya que reformar el CP. Además, se vincula

la gravedad de la imprudencia con el desvalor de resultado, cuando lo correcto, en mi opinión, es vincular la gravedad o la levedad de la imprudencia con la mayor o menor infracción del deber de cuidado, el carácter elemental de las normas infringidas, las medidas de control adoptadas, la peligrosidad de la conducta o la previsibilidad de la lesión⁸.

El segundo argumento se basaba en que la reforma buscaba facilitar que los accidentes de menor gravedad, esto es, aquellos en los que el causante del accidente solo creó con su conducta un riesgo ligeramente superior al habitual y permitido quedaran fuera del Derecho penal. Así, por ejemplo, supuestos en los que el sujeto se despista al salir de una rotonda cerrando al motorista que circula a su lado o aquellos en los que, en la salida de un cruce, mientras comprueba que no viene ningún vehículo por la vía a la que quiere incorporarse, no advierte que el coche de delante ha frenado y lo golpea.

En mi opinión, la justificación o no de la supresión de estas faltas vendrá fundamentada en la interpretación que se haga de la imprudencia leve y de lo que se entiende por imprudencia menos grave. Por ejemplo, si se acepta que la imprudencia menos grave y la imprudencia leve son lo mismo o sólo no se habrá desprotegido a las víctimas, sino que la respuesta penal será más contundente, teniendo en cuenta además que la reforma de 2019 ha incluido las lesiones del art. 147.1 CP entre los supuestos que caben sancionar por imprudencia menos grave. Si se considera que la imprudencia menos grave no es exactamente lo mismo que la imprudencia leve, entonces habrá que delimitar los supuestos de una y otra. En la medida en que en la imprudencia leve se

6 Esta supresión fue criticada por buena parte de la doctrina. Así, entre otros, MANZANARES SAMANIEGO, La ley (8.171), 2013, 7; FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ/OLLOQUIEGUI SUCUNZA, en: ALVAREZ GARCÍA (dir.)/DOPICO GÓMEZ-ALLER (coord.), Notas críticas sobre la conversión de las faltas en delitos, 3ª 2013, 72; BOLDOVA PASAMAR, RECPC 16-12 (2014), 5; DOVAL PAÍS, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), Comentario a la reforma penal de 2015, 2015, 338 ss.; CASTRO CORREDOIRA/GUINARTE CABADA, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015, 2015, estos autores añaden además que la eliminación de la imprudencia leve puede generar una distorsión de la aplicación de la imprudencia grave y la pretendida reducción del alcance de lo criminal en realidad signifique una exacerbación de la punibilidad por los mismos hechos; DE VICENTE MARTÍNEZ, Revista Aranzadi Doctrinal 5/2017, 4; DELGADO SANCHO, Revista Aranzadi Doctrinal 11/2017, 9; TAMARIT SUMALLA, en: QUINTERO OLIVARES/MORALES PRATS/TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, Las Reformas penales de 2019, 22. También fue muy crítico con la supresión de las faltas penales el Dictamen del Consejo de Estado de 27 de junio de 2013. Por supuesto esta supresión también recibió duras críticas por parte de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, así, PÉREZ TIRADO, Revista de Derecho de la Circulación, 2019, 2. Las críticas básicamente se basan en la idea de que la supresión de las faltas de homicidio y de lesiones implica una desprotección de las víctimas al obligarles a litigar con abogado, procurador y con su perito médico cuando no estén de acuerdo con la indemnización que oferte la compañía de seguros. Además de que la conversión de la falta de homicidio y de lesiones por imprudencia leve en un ilícito civil da lugar a la desprotección de bienes jurídicos de máxima relevancia. Se entiende que esta reforma beneficia a las compañías aseguradoras y perjudica a las víctimas que ven reducida su protección en el ámbito judicial.

7 Memoria de la Fiscalía General del Estado, 2005, 518. Ampliamente, DE VICENTE MARTÍNEZ, Revista Aranzadi Doctrinal 5/2017, 8. Afirma esta autora: “Resulta innegable la existencia de una práctica judicial extendida dirigida a relegar al ámbito de la jurisdicción de faltas la mayoría de las muertes y lesiones causadas en accidentes de tráfico, reservando la calificación de delito para aquellos casos en que se detectaba *ab initio* un elemento de riesgo nitidamente delictivo como una especial o flagrante temeridad o la influencia de alcohol en la conducción”.

8 También muy crítico, DAUNIS RODRÍGUEZ, InDret 3/2018, 34.

incluyan los casos en los que la infracción del deber de cuidado consista en un mero descuido o pequeño despiste, podríamos concluir que, a pesar del resultado lesivo, la conducta no merece reproche penal. Ahora bien, en este caso yo también soy partidaria de que se articule un procedimiento civil no gravoso para las víctimas. Volveré sobre este tema cuando defina la imprudencia menos grave⁹.

2. La imprudencia menos grave

El concepto de imprudencia menos grave es nuevo en nuestra tradición legislativa.

En la definición de la imprudencia menos grave se manejan básicamente tres teorías.

2.1. La imprudencia menos grave como categoría idéntica a la anterior imprudencia leve

Afirma LUZÓN PEÑA que la actual imprudencia menos grave no es más que un cambio terminológico sin mayor trascendencia. Dicho cambio de denominación se debe a que al convertir las anteriores faltas en delitos resulta poco adecuado continuar con la denominación de imprudencia leve¹⁰.

2.2. La imprudencia menos grave es una categoría diferente a la imprudencia leve y detrae supuestos de la imprudencia grave y de la imprudencia leve.

Como defensor de esta teoría destaca LANZAROTE MARTÍNEZ, quien afirma que la imprudencia menos grave estaría conformada de forma conjunta tanto por supuestos antes calificados de imprudencia grave, los menos graves de estos, como por los casos más graves de la anterior imprudencia leve. La imprudencia grave, entiende este autor vendrá referida a la omisión de las medidas de previsión más elementales; la menos grave se nutriría de la idea de la diligencia media y se definiría en negativo o por exclusión (todas las conductas

que no pueden calificarse de graves o leves) y la leve se identificará con el simple descuido¹¹.

2.3. La imprudencia menos grave es una categoría diferente a la imprudencia leve y detrae supuestos solo de la imprudencia leve

Es la teoría más extendida en la doctrina, consistente en afirmar que la imprudencia menos grave es una categoría diferente a la imprudencia leve y que se nutre de los supuestos más graves de ella, pero no de los supuestos menos graves de la imprudencia grave. Creo que es la teoría más correcta por varios motivos.

En primer lugar, no considero que pueda afirmarse que la imprudencia menos grave sea sinónima de la anterior imprudencia leve. Es verdad que los delitos leves tienen la misma estructura y procedimiento que las faltas derogadas, pero creo que no puede defenderse esa teoría, en primer lugar, por el cambio terminológico que implica en principio un cambio de concepto. Es claro el diferente significado gramatical de las expresiones menos grave y leve. En segundo lugar, por la diferente respuesta penal otorgada a los delitos leves frente a las antiguas penas, y no solo por la diferente entidad de la pena, sino por ejemplo en la más gravosa prescripción del delito y de la pena¹². Y siendo verdad, que esta mayor contundencia en la respuesta penal se puede ver en otras faltas convertidas en delitos, tales como el hurto o la estafa, es cierto también que, salvo que sea imposible hacer otra interpretación, habrá que pensar que una mayor respuesta punitiva supone un mayor desvalor de la conducta.

Por otro lado, considero que la imprudencia menos grave no detrae supuestos de la imprudencia grave, precisamente porque respecto a ella no ha habido cambios terminológicos ni de ninguna clase que hagan pensar que cambia de alguna manera esta clase de impruden-

9 Al respecto resulta interesante la reflexión de TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 6 cuando afirma que en el fondo de la controversia está la diferencia de la situación procesal de la víctima dependiendo de si acude a la vía penal o a la vía civil. Por ello, lo importante podría ser ver la posibilidad de reformular algún procedimiento especial con particularidades semejantes o idénticas a las que se ofrecen por el Derecho Procesal Penal. En este mismo sentido se manifiestan proponiendo distintas alternativas, VARGAS CABRERA, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2019, 27 s.; PALLÍN IBÁÑEZ, El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial 2018, 202.; FRIAS MARTÍNEZ, Tráfico y Seguridad vial 237 (2019), 4.

10 LUZÓN PEÑA, PG 3ª, 2016, 299.

11 LANZAROTE MARTÍNEZ, La Ley (8.600), 2015, 10 ss.; También, DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, REDS 13 (2018), 161; Por su parte, DAUNIS RODRÍGUEZ, InDret 3/2018, 39, define de forma similar a LANZAROTE la imprudencia menos grave, aunque este autor no considera correcta la tesis de detraer para la imprudencia menos grave supuestos de la imprudencia grave.

12 Son partidarios de esta teoría, entre otros, RAGUÉS I VALLÉS, en: SILVA SÁNCHEZ (dir.)/RAGUÉS I VALLÉS (coord.), Lecciones de derecho Penal, 2015, 36; SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015, 2015, 488; VARGAS CABRERA, Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial, 21 ss.; PALLÍN IBÁÑEZ, El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España, 2017, 213 ss.; DELGADO SANCHO, Revista Aranzadi Doctrinal 11/2017, 8; DAUNIS RODRÍGUEZ, InDret 3/2018, 37 s.

cia. Los arts. 142.1 y 152.1 reiteran literalmente sin modificaciones el texto legal anterior¹³.

El TS en la sentencia 805/2017, de 11 de diciembre —caso Arena— sigue esta tesis. Afirma que “la imprudencia menos grave no puede equipararse a la antigua imprudencia leve. Por otra parte, la nueva imprudencia menos grave no se nutre de las conductas más leves de la imprudencia grave, sino que constituye una nueva categoría conceptual. La vulneración del deber de cuidado en una y otra es idéntica y la diferencia está en la intensidad o relevancia. 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.....La imprudencia grave no ha sufrido modificación alguna”. Continúa la STS afirmando que “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. 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 la causalmente determinante con el resultado producido, de tal manera que puede afirmarse que la creación del riesgo le es imputable al agente...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 dañosos, en la imprudencia menos grave, el acento debe ponerse 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)”.

Otras Sentencias han seguido también esta tesis¹⁴. Así la SAP Castellón 18/2018, de 19 de enero considera la imprudencia menos grave por haber concurrencia de imprudencias (conducta negligente de la víctima); SAP Madrid 446/2018, de 29 de junio, que se remite expresamente a la sentencia del caso Arena.

Sin embargo, la SAP Girona 485/2017, de 26 de septiembre, anterior a la sentencia del caso Arena, equipara la imprudencia menos grave con la imprudencia leve. El imputado conducía con sueño y no pudo controlar el vehículo, invadiendo el carril izquierdo, chocando con otro vehículo, y causando lesiones. La sentencia afirma “que los hechos denunciados resultarían totalmente incardinables en la falta del anterior art. 621.3 CP o en la imprudencia menos grave del art. 152.2 CP”.

La SAP de Córdoba 356/2018, de 19 de septiembre, siendo posterior a la sentencia del caso Arena, considera que la imprudencia menos grave recoge los casos menos graves de la imprudencia grave. Así afirma que “resulta clara en la interpretación de la voluntad del legislador que de la anterior imprudencia grave resultan dos modalidades, creando una nueva —la imprudencia menos grave— para los supuestos en los que la omisión de la diligencia debida no resulte tan extrema”.

Para terminar este apartado es importante decir que algún autor ha indicado que quizás la imprudencia menos grave sería equiparable a la antigua imprudencia simple con infracción de reglamentos como forma de concretar más las definiciones. De esta manera la anterior imprudencia temeraria sería la actual imprudencia grave, la imprudencia simple con infracción de reglamentos sería la actual imprudencia menos grave y la imprudencia simple sin infracción de reglamentos sería la actual imprudencia leve (sin relevancia penal). Con la matización de que, en los supuestos de imprudencia menos grave, es preciso que se trate de una infracción relevante de reglamentos que se realice en el resultado, esto es, es preciso que se cumplan los criterios de imputación objetiva¹⁵. Yo no comparto esta tesis y estoy de acuerdo con VARGAS CABRERA cuando afirma que ello supondría vaciar de contenido la despenalización de la imprudencia leve, ya que en un sector tan normativizado como el del tráfico resulta cuando menos difícil imaginar supuestos de acciones imprudentes que no vayan acompañadas de alguna infracción normativa o reglamentaria de la normativa de seguridad vial. Se volvería a identificar por tanto la imprudencia menos grave con la imprudencia leve¹⁶. Además, entiendo que la identificación de la imprudencia menos grave con

13 VARGAS CABRERA, Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial, 21. En el mismo sentido, LUZÓN PEÑA, PG 3ª, 2016, 299.

14 Más referencias jurisprudenciales, LANZAROTE MARTÍNEZ, La Ley (8.600), 2015, 10 ss.

15 PALLÍN IBÁÑEZ, El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España, 2017, 237. En sentido similar, TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 14.

16 VARGAS CABRERA, Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial, 22. También crítico con esta idea LANZAROTE MARTÍNEZ, La Ley (8.600), 2015, 13 quien afirma que si el legislador hubiera querido equiparar la imprudencia menos grave con la anterior simple antirreglamentaria lo habría dicho así expresamente, con mayor razón en la medida que este grado de conducta imprudente consistente en la culpa leve con infracción de reglamentos ha sido un concepto tradicional en nuestro Derecho penal histórico. Además, afirma este autor que carece de sentido pretender rescatarlo cuando fue reduciéndose su ámbito de aplicación hasta desaparecer.

la imprudencia simple con infracción de reglamentos podría llevar a una distorsión y a una aplicación desigual de la imprudencia menos grave según el ámbito de actividad de que se trate. Así, efectivamente, en un ámbito tan normativizado como el de la seguridad vial, cualquier conducta negligente podría considerarse imprudencia menos grave, en tanto que, en otros ámbitos, por ejemplo, el de la actividad médica, con mucha menos reglamentación, las conductas negligentes podrían configurarse como imprudencia leve y por tanto sin respuesta penal. Ello supondría dotar a la existencia o no de normativa extrapenal de una relevancia penal inadecuada.

En conclusión, en mi opinión, la imprudencia menos grave es una categoría nueva, diferente, a la que habrá que dotar de contenido. Entiendo que la imprudencia grave y la menos grave no se diferencian desde un punto de vista cualitativo, sino únicamente cuantitativo. Si esto era así ya con la anterior distinción entre imprudencia grave y leve, más lo será ahora cuando la valoración de la imprudencia se expresa en términos comparativos tales como grave y *menos* grave. Dependiendo del carácter más o menos elemental de la norma de cuidado infringida, de la repetición de la conducta,

del número de normas de cuidado infringidas y del nivel de superación del riesgo permitido se podrá afirmar que estamos ante una imprudencia grave o menos grave. Se excluirán las meras desatenciones o despistes que constituirían imprudencias leves.

3. La imprudencia grave: factores que influyen en la gravedad de la imprudencia

Antes de la reforma operada por la LO 1/2015, la valoración sobre cuándo una imprudencia debía ser considerada grave o leve no era demasiado clara. La jurisprudencia y la doctrina interpretaban que la imprudencia grave suponía la omisión de todas las precauciones o medidas de cuidado o al menos una grave infracción de normas elementales de cuidado, mientras que la imprudencia leve suponía una infracción más leve o una pequeña desatención a normas importantes de cuidado, o una infracción de normas de cuidado no elementales, sino secundarias¹⁷.

La jurisprudencia utilizaba criterios muy semejantes a los manifestados por la doctrina¹⁸.

En mi opinión, los factores manejados para diferenciar la imprudencia grave de la imprudencia leve sirven

17 Los factores que manejaban la doctrina era el del grado de peligro en relación con la clase de bien jurídico y el grado de control o descontrol. Así afirma LUZÓN PEÑA que habrá una infracción total o al menos grave de normas básicas o elementales de cuidado, cuando la conducta cree u opere ante un elevado peligro, bien incontrolable o controlable pero sin emplear ninguna o con muy escasas e insuficientes medidas de control (pues en estos casos tanto la norma de cuidado como su infracción son clarísimas, elementales y asequibles para cualquiera); y teniendo en cuenta que para determinar el grado de peligrosidad puede combinarse lo cuantitativo con lo cualitativo, se puede concluir que un grave peligro para un bien jurídico de media o baja importancia requerirá un número bastante elevado de posibilidades de lesión, mientras que no hará falta que sea cuantitativamente tan elevada esta posibilidad de lesión si el peligro afecta a bienes jurídicos básicos. Habrá, por otra parte, imprudencia leve, cuando se produzca una infracción de normas no elementales de cuidado o una infracción pequeña de normas básicas de cuidado, en la medida en que se concreta en una actuación con un peligro superador del riesgo permitido, pero no elevado, o en una actuación con un peligro en principio alto, pero efectuada con cierto grado de control, aunque insuficiente para evitar el riesgo de la actuación. LUZÓN PEÑA, PG I, 1996, 515 ss.; CEREZO MIR, PG II, 5ª, 1997, 165; COBO DEL ROSAL/VIVES ANTÓN, PG, 5ª, 1999, 633 ss.; QUINTERO OLIVARES, PG, 2005, 351; RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, en: FERNÁNDEZ (dir.), Responsabilidades por riesgos laborales en la edificación, 1999, 193 s. Por su parte, MIR PUIG afirmaba que deberán tenerse en cuenta tanto la peligrosidad de la conducta como la valoración social del riesgo. Para determinar la peligrosidad de la conducta deben combinarse dos variables fundamentales: el grado mayor o menor de probabilidad de la lesión y la mayor o menor importancia del bien jurídico afectado (a igual probabilidad de lesión, mayor gravedad si se refiere a un bien jurídico más importante). La valoración social del riesgo depende de si se produce en ámbitos en que se admiten determinados grados de riesgo permitido, porque un grado de peligrosidad que podría ser grave fuera de uno de estos ámbitos puede ser leve dentro de ellos. MIR PUIG, PG, 8ª, 2008, 287 ss. PG 10ª, 2015, 295. En sentido similar, TENCKHOFF, ZStW 88 (1976), 900 ss.; VOLK, GA 1976, 161 ss.; WECHSCHEIDER, ZStW 98 (1986), 630 ss.; CORCOY BIDASOLO, El delito imprudente, 1989, 367 ss.; El delito imprudente, 2ª, 2005, 357 ss.; SILVA SÁNCHEZ, en: COBO (dir.), Comentarios CP I, 1999, 613. En contra de entender relevante el bien jurídico para valorar la gravedad de la imprudencia COBO DEL ROSAL/VIVES ANTÓN, PG, 5ª, 1999, 633 ss.; BACIGALUPO ZAPATER, PG, 4ª, 1997, 249 quien se muestra bastante crítico con las posiciones anteriores y afirma que la vinculación entre la gravedad de la imprudencia y la importancia del bien jurídico significa caracterizar la gravedad de la imprudencia atendiendo a la gravedad del hecho. Por otro lado, en relación con el criterio de la creación de un peligro elevado no seguido de suficientes medidas de control entiende que se trata en realidad de un único elemento, la creación de un peligro elevado, dado que la insuficiencia del control es, precisamente, lo que define la imprudencia como tal. Por ello, propone otro posible criterio consistente en analizar el grado de desinterés revelado por el autor respecto a bienes ajenos. Reconoce que de esta forma no se alcanza un concepto preciso, pero, al menos, puede situarse la cuestión en el lugar que le corresponde sistemáticamente, que según este autor son las perspectivas de la prevención especial. En sentido similar, MAURACH, FS-Hienitz, 1972, 430 s.; MAIWALD, GA 1974, 275 s.

18 Por ejemplo, el nivel de cuidado exigido es mayor cuanto más importantes sean los bienes jurídicos en juego (STS 2445/2001, de 22 de diciembre); la infracción de normas elementales de cuidado (STS 1082/1999, de 28 de junio; 1188/1999, de 14 de julio; 1611/2000, de 19 de octubre; 208/2001, de 16 de febrero; 291/2001, de 27 de febrero; 561/2002, de 1 de abril); la naturaleza extraordinaria del riesgo,

para diferenciar la imprudencia grave de la menos grave, así como para dotar a ésta de contenido.

Entiendo que el juicio sobre la gravedad de la imprudencia es un juicio en el que se valora el desvalor de acción, que repercute en la clase de tipo. Se trata de un problema de grado de injusto, por tanto, objetivo-general, que se analizará desde una perspectiva *ex ante*.

La conducta imprudente es una conducta que infringe una norma objetiva de cuidado, peligrosa para un determinado bien jurídico y superadora del nivel de riesgo permitido. El mayor o menor grado en el que se constate la existencia estos requisitos es lo que determinará la gravedad de la imprudencia.

Por tanto, para que la conducta constituya una infracción del cuidado *debido* es necesario que supere el nivel de riesgo permitido y la mayor o menor superación de dicho riesgo será un criterio para valorar la gravedad de la imprudencia. Los límites del riesgo permitido varían de unas actividades a otras, pero son bastante claros cuando la ponderación de intereses en juego¹⁹ la plasma el legislador en leyes o reglamentos escritos que regulan la correspondiente actividad. Así ocurre precisamente en el tráfico rodado. En este caso los límites de las conductas permitidas en abstracto vienen marcados por el propio legislador²⁰.

Otro factor relevante en el juicio de gravedad de la imprudencia será el de la mayor o menor peligrosidad de la conducta. La peligrosidad implica la probabilidad de lesión de un bien jurídico y la lesión es más o menos probable dependiendo del ámbito de actividad donde se desarrolle la conducta. Serán muy importantes las medidas de control con las que opere el sujeto, en tanto en cuanto sirvan para neutralizar el peligro, aunque finalmente sean insuficientes. Pero la peligrosidad no sólo debe analizarse desde un punto de vista cuantitativo, es decir, desde el estudio de si la probabilidad de lesión es baja, media o alta, sino desde un punto de vista cualitativo, en este sentido se afirma que, dependiendo

de cuál sea el bien jurídico puesto en peligro, se podrá valorar que una conducta es más o menos peligrosa. Así, cuando el bien jurídico que está en juego es un bien fundamental (como la vida, la salud o la integridad de las personas) el nivel de cuidado que se exige es mayor y, en este sentido, las medidas de control que se exigen al sujeto en su actuación son mayores, porque la superación del riesgo permitido en estos casos es menos aceptable²¹.

Por otro lado, así como la mayor o menor previsibilidad de los resultados dañosos también sería un criterio de determinación de la gravedad de la imprudencia, no así la efectiva previsión. Desde mi punto de vista, la efectiva conciencia que del peligro tenga el sujeto no afecta a la gravedad de su imprudencia. Entiendo que la conducta es objetivamente igual de grave tanto si el sujeto conoce que está infringiendo una norma de cuidado o no lo conoce, pero debería conocerlo. Desde luego, el sujeto que, sabiendo que está infringiendo una norma de cuidado, realiza la conducta demuestra un mayor desprecio del riesgo, que, en algún caso, podría tenerse en cuenta en la determinación de la pena²², pero no en la valoración de la imprudencia como más o menos grave. Al contrario, sin embargo, si el sujeto que conoce la situación toma medidas de control, para intentar neutralizar el riesgo, podremos afirmar que reduce las probabilidades de lesión y, por tanto, la peligrosidad de su conducta será menor, aunque finalmente se produzca el mismo resultado y, por tanto, la imprudencia podría considerarse menos grave. Pero ello en este caso no se debe a que el sujeto sea o no consciente de la peligrosidad de su conducta, sino al hecho de haber tomado medidas de control, criterio que sí hemos admitido como relevante para juzgar la gravedad de la imprudencia²³.

Un último factor para determinar la gravedad de la imprudencia será el de la clase de norma infringida, pues no todas las normas de cuidado que rigen en el

es decir, la peligrosidad de la propia actividad también influye en la exigencia de mayor nivel de cuidado (STS 1646/1998, de 22 de diciembre; 1233/2002, de 29 de julio).

19 La ponderación de intereses en juego es un presupuesto para la delimitación del riesgo permitido e implica una decisión política, pues supone aceptar o rechazar riesgos que afectan al conjunto de la sociedad. Ampliamente, CORCOY BIDASOLO, El delito imprudente, 1989, 308 ss.; El delito imprudente, 2ª, 2005, 324 ss.

20 RUEDA MARTÍN, InDret, 4/2009, 5.

21 En este sentido, creo que tiene razón DAUNIS RODRÍGUEZ, InDret 3/2018, 26 cuando afirma que tanto la importancia del bien jurídico como la valoración social del riesgo son elementos importantes para delimitar los límites o contornos del riesgo permitido. Según este autor son factores que influyen indirectamente en la gravedad de la imprudencia, porque cuanto más importante sea el bien jurídico comprometido, menor será el riesgo que pueda emprender el agente de la conducta y cuanto mayor sea la utilidad social de la conducta, mayor será el riesgo permitido.

22 En este sentido, ROXIN, AT I, 4ª, 2006, 1086 ss. (= PG I, 1997, 1019 ss.).

23 Sigo en este punto a LUZÓN PEÑA, PG I, 1996, 514 s; Lecciones, 3ª, 2016, 294; CEREZO MIR, PG II, 5ª, 1997, 165; SILVA SÁNCHEZ, en: COBO (dir.), Comentarios CP I, 1999, 612 s.; MIR PUIG, PG, 10ª, 2016, 294; MUÑOZ CONDE/GARCÍA ARÁN, PG, 10ª, 2019, 277. En contra FEIJÓO SÁNCHEZ, Resultado lesivo e imprudencia, 2001, 260 s., quien afirma que la imprudencia consciente es más grave que la inconsciente, en el sentido de que cuantos más datos objetivos tenga el autor para ser cuidadoso más evidente y grave será la falta de cuidado

ámbito de una actividad peligrosa tienen la misma importancia de cara a evitar la lesión del bien jurídico. Deberá tenerse en cuenta también la gravedad de la infracción de dicha norma de cuidado. Es en este punto donde enlazo con la reforma operada por la LO 2/2019, que explico en el siguiente apartado. No obstante, criterios como el de la frecuencia, la reiteración o la duración en el tiempo de la infracción también pueden ser relevantes.

III. ARTÍCULOS 142.1 Y 152.1 DEFINICIÓN AUTÉNTICA DE LA IMPRUDENCIA GRAVE

1. Relevancia de los delitos de peligro en el juicio de la gravedad de la imprudencia

Los arts. 142.1 y 152.1 modificados por la LO 2/2019, de 1 de marzo incorporan, como hemos visto, una definición auténtica de la imprudencia grave cuando el homicidio o las lesiones se cometan utilizando un vehículo a motor o ciclomotor. “Se reputará en todo caso imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho”.

Por su parte, el art. 379 CP tipifica la conducción cuando se superen determinados límites de velocidad, la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas y la conducción cuando se superen determinadas tasas de alcohol.

Se puede afirmar, siguiendo a RODRÍGUEZ MONTAÑÉS²⁴ que existen ciertos ámbitos de la actividad social en los que la norma de cuidado no es absolutamente indeterminada, sino que es susceptible de una cierta tipificación, por la naturaleza de la actividad y la experiencia acumulada, lo cual, unido al alto riesgo que tales conductas representan para bienes jurídicos esenciales, lleva al legislador a su punición expresa, sin esperar a la producción de un resultado lesivo. Surgen así los delitos de peligro, y, en este proceso de creación de delitos de peligro, el legislador debe atender a tres criterios: el grado de riesgo e importancia del bien jurídico, la naturaleza de la actividad (que permite “la tipificación” de la norma de cuidado, lo que se pone de relieve en la existencia de una normativa que las regula) y la experiencia acumulada, que permite constatar la potencialidad lesiva de ciertas conductas, contribuyendo a la tipificación de la norma de cuidado. Estos requisitos parecen propios de la actividad rodada, y, efectivamente, el legislador ha optado por la tipificación expresa de los delitos de peligro.

Hay acuerdo doctrinal y jurisprudencial sobre la necesidad de la intervención penal en esta materia, teniendo en cuenta la importancia del vehículo a motor como medio de transporte, el notable incremento del parque automovilístico y del correlativo tráfico viario que ha generado un crecimiento constante del riesgo de accidentes, poniendo en peligro bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad de las personas.

Dicho lo anterior, procede plantear tres cuestiones. La primera cuestión será si debe considerarse relevante para la valoración de la gravedad de la imprudencia el hecho de que la conducta, de la que se deriva un resultado lesivo, esté tipificada como delito de peligro.

La segunda cuestión será si es necesario que el CP recoja expresamente la consideración de imprudencia grave en los casos en que una conducta encaje en un tipo de un delito de peligro.

La tercera cuestión responderá a la cuestión de si cabe, a pesar de la cláusula, considerar la imprudencia como menos grave aun cuando se den las circunstancias del art. 379 CP.

1.1. Primera cuestión: relevancia de los delitos de peligro en la valoración de la gravedad de la imprudencia

Desde mi punto de vista, cuando un sujeto ha cometido un delito de peligro y el peligro se materializa en un resultado lesivo se podrá afirmar siempre que se den determinados requisitos, que dicho resultado lesivo será imputable como imprudencia grave y no será posible la imputación a título de imprudencia menos grave.

Los requisitos para poder afirmar lo expuesto son:

1º) Que el sujeto cumpla los criterios para poder ser considerado autor del resultado lesivo que se haya producido. Es decir, siempre que con su conducta haya determinado objetiva y positivamente el hecho.

2º) Que se pueda afirmar la imputación objetiva entre el resultado lesivo y la conducta tipificada como delito de peligro. Esto es, que el resultado sea concreción de la conducta realizada.

3º) Que no haya dolo eventual, esto es, cuando el sujeto no pueda confiar racional y fundadamente en la no producción del resultado²⁵.

Una vez cumplidos los anteriores requisitos, la conducta debería poder calificarse de imprudencia grave. Ello, porque cumplirá las características que con carácter general he mencionado que debía reunir la imprudencia para ser calificada de grave. La conducta habrá rebasado el riesgo permitido y será peligrosa puesto que el propio legislador penal la ha escogido y tipificado como delito de peligro precisamente por la

24 RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, Delitos de peligro, 1994, 135; DE VICENTE REMESAL, Revista Derecho y Proceso Penal 36 (2014), 125.

25 LUZÓN PEÑA, PG I, 1996, 418 ss.; Lecciones, 3ª, 2016, 288.

constatación de que se trata de un tipo de conducta especialmente peligrosa, tanto cuantitativa como cualitativamente. En cuanto a la clase de norma que el sujeto transgrede, se trata de una norma penal, por lo que se podrá afirmar que el propio CP considera dichas conductas graves.

La previsibilidad objetiva del resultado tampoco será discutible, porque precisamente para cualquier sujeto deberá ser previsible que de una conducta tipificada como peligrosa en el CP se pueden derivar resultados lesivos, en la medida en que se tipifiquen como delitos de peligro aquellas conductas en las que se constata su potencialidad lesiva. El CP ejerce, en este sentido, una importante función de llamada de atención para los ciudadanos.

Lo anterior me parece indiscutible desde luego en los supuestos en los que el sujeto haya cometido el delito del art. 380.1, esto es cuando haya conducido de manera manifiestamente temeraria. Por conducción temeraria debe entenderse precisamente aquella en la que el sujeto transgrede normas elementales de cuidado²⁶.

En el supuesto en que el sujeto haya conducido bajo la influencia del alcohol o de otras sustancias tóxicas, art. 379.2 CP, también se podrá afirmar que el sujeto ha infringido una norma elemental de cuidado y que por tanto ha infringido gravemente el deber de cuidado, puesto que partimos de que las conductas tipificadas en el CP son conductas graves. Si el resultado lesivo es imputable a esa infracción podrá catalogarse la conducta como imprudencia grave.

No creo que sea relevante a estos efectos el hecho de que en el primer caso se trate de un delito de peligro concreto y en el segundo de un delito de peligro abstracto, puesto que estamos ante supuestos en los que el peligro —concreto o abstracto— ya se ha materializado en un resultado lesivo imputable al riesgo creado por el sujeto.

Lo mismo sería trasladable a la conducción superando los límites de velocidad indicados en el art. 379.1 CP o superando las tasas de alcohol recogidas en el art. 379.2 segundo inciso.

Se puede plantear algún ejemplo con el que aclarar esta cuestión. Supongamos que un sujeto (A) va con-

duciendo por una autovía a 202 Kms/h y debido a ese exceso de velocidad no puede frenar a tiempo cuando un coche (B), que iba delante de él, se pone a adelantar a otro vehículo. Se produce un choque en el que fallece el conductor del coche (B) ¿Cómo calificaremos la conducta del conductor (A)? Desde luego, conforme a la regulación actual se puede afirmar que A ha cometido un delito contra la seguridad vial del art. 379.1 CP, puesto que superaba los límites de velocidad establecidos en tal precepto²⁷. Es a su vez autor del delito de homicidio imprudente²⁸, porque con su conducta ha determinado objetiva y positivamente el hecho y se puede afirmar también que el resultado lesivo es imputable a la conducta de A. ¿Cómo calificaremos la imprudencia? En mi opinión lo coherente será calificarla de grave, puesto que el sujeto ha transgredido una norma de cuidado que el ordenamiento jurídico —criticable o no— considera elemental, puesto que la ha tipificado como delito. Sería, desde mi punto de vista contradictorio, alegar por un lado que determinadas conductas constituyen delito y por otro, cuando a esa conducta le es imputable un resultado lesivo, afirmar que no se ha infringido una norma elemental de cuidado, porque no hay normas más elementales que las incluidas en el CP. Otra cuestión es si determinadas conductas que se tipifican no cumplen los requisitos necesarios para ser tipificadas, pero eso es una cuestión de mejor o peor técnica legislativa y habrá que pedir que se excluyan del CP aquellos delitos que no cumplan con los principios básicos del Derecho penal, tales como el principio de ofensividad, subsidiariedad, *ultima ratio*, etc. En mi opinión, sólo en aquellos casos en los que la legislación fuera tan nefasta que se pudiera afirmar que la conducta tipificada como delito de peligro no constituye en realidad ningún peligro, ni siquiera remoto, se podría cuestionar la tesis que sostengo²⁹.

Por supuesto, que en todos los casos habrá que estar al hecho concreto, sobre todo para valorar si el resultado lesivo es concreción del riesgo generado por el autor —a través de la realización de un delito de peligro— o es la concreción de otros riesgos, porque en ese caso quizás no le sea imputable el resultado a ese riesgo o al menos no completamente y ya he expuesto que uno

26 Igual, CORCOY BIDASOLO, en: MIR/CORCOY (dirs.), Seguridad vial, 2008, 91.

27 No se debe olvidar además que conforme al art. 380.2 dicha conducta se calificará como manifiestamente temeraria. Para la aplicación de este precepto puede parecer necesario que se den las dos circunstancias conjuntamente, esto es, la superación de la tasa de alcohol y la superación del límite de velocidad. Aunque la literalidad del precepto no hace obligatoria esta interpretación, puesto que la conjunción “y” puede considerarse como acumulativa o disyuntiva, hubiera sido mejor que se utilizase la conjunción “o”. Debe tenerse en cuenta que la jurisprudencia considera que existe temeridad manifiesta cuando se dan cualquiera de las dos condiciones sin que sea preciso que se produzcan a la vez, y además en muchas resoluciones se considera manifiestamente temeraria la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas independientemente de la tasa de alcohol.

28 Por ende, la conducta encajaría en el art. 380.1 porque parece evidente la puesta en peligro del conductor del coche (B)

29 Ya me manifesté en este sentido, OLAIZOLA NOGALES, LH-Mir, 2010, 352 ss. En sentido similar, DE VICENTE REMESAL, Revista Derecho y Proceso Penal 36 (2014), 126 ss.; LANZAROTE MARTÍNEZ, La Ley (8.600), 2015, 19; TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 12.

de los requisitos es que el resultado sea imputable a la conducta del autor. Al hilo de esta cuestión adquiere especial relevancia la conducta de la víctima, ya que dicha conducta puede tener el efecto de que una imprudencia *a priori* grave del autor pueda rebajarse a menos grave. Sobre esta cuestión profundizaré más abajo.

1.2. Segunda cuestión: Sobre la necesidad de que el CP recoja expresamente la consideración de imprudencia grave en los casos en que la conducta encaje en el art. 379 CP

En mi opinión la inclusión de esta definición auténtica de la imprudencia no es necesaria tampoco es idónea y es incompleta. Lejos de aclarar conceptos, puede tener un efecto contraproducente como a continuación señalaré.

En primer lugar, no es necesaria porque, como ya se ha visto más arriba, la propia Exposición de Motivos reconoce que con esta cláusula se trata de dar carta legal a lo que la jurisprudencia venía aplicando. Por tanto, si la jurisprudencia ya reconocía que las conductas incluidas en el art. 379 CP daban lugar a una imprudencia grave, creo que no es necesario incluirlo expresamente. Además, el art. 380 ya define como temeridad manifiesta la superación de velocidad y de las tasas de alcohol, poniendo en concreto peligro a las personas, por lo que, si derivada de esta conducta se produce un resultado lesivo, la imprudencia se deberá calificar de grave.

En segundo lugar, la inclusión no es idónea porque puede generar confusión. Como he tratado de explicar en la respuesta a la cuestión anterior, la realización de una conducta que encaja en un delito de peligro del que se deriva un resultado lesivo, traerá como consecuencia la valoración de la imprudencia como grave. Sin embargo, como también he indicado, hará falta analizar la situación concreta y confirmar tanto la autoría del sujeto como la imputación objetiva del resultado, por lo que la inclusión de una cláusula que parece de aplicación automática genera distorsión. Efectivamente la redacción de la reforma quedó mejor que el proyecto. En este se decía: “A los efectos de este apartado se re-

putará, en todo caso, como imprudencia grave la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias del art. 379 CP” Esta cláusula suponía una presunción *iuris et de iure*” y como indicó ÁLVAREZ GARCÍA una barbaridad que podría llevar a un planteamiento de inconstitucionalidad³⁰. La cláusula mejora en la versión definitiva de la reforma al añadirse como requisito que “la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el art. 379 determinara la producción del hecho”. Este requisito entiendo que debe interpretarse como la exigencia de que el resultado lesivo producido sea imputable (imputación objetiva) a la concurrencia de alguna de las circunstancias del art. 379 CP³¹. En todo caso, estoy de acuerdo con DAUNIS RODRÍGUEZ, cuando afirma que proponer reglas inamovibles que sean capaces de determinar la gravedad o menor gravedad de la imprudencia puede chocar con las características del caso concreto y acabar invalidándolas³².

En tercer lugar, la remisión es incompleta porque solo se refiere al art. 379 CP. No se remite al resto de delitos de peligro. Esto puede llevar a interpretar que únicamente los excesos de velocidad o la superación de las tasas de alcohol pueden dar lugar a la calificación de grave del comportamiento imprudente y esto es un error, puesto que son imaginables otros supuestos como se refleja en algunas sentencias. Así, SSTs 1553/1999, de 22 de febrero —saltarse un semáforo en rojo—; 25 de febrero 2000 —adelantamiento en un lugar prohibido—; 1325/2000, de 17 de julio —girar en lugar prohibido, invadiendo el carril contrario—; 857/2001, de 10 de mayo —velocidad desproporcionada con pavimento mojado y en zona de obras—; 491/2002, de 18 de marzo —saltarse la señal de ceda al paso en cruce—; SAP Sevilla 4/2004, de 21 de mayo —no utilizar debidamente los medios de protección con una menor en el vehículo—; SAP Soria 18/2010 —ejecución irregular de un cambio de sentido—; SAP Burgos 244/2013, de 16 de mayo —saltarse un paso de cebra—; SAP Pontevedra 268/2014 —saltarse una señal de ceda el paso—; SAP Soria 48/2015 —realización irregular de maniobra de marcha atrás con un vehículo especial—; SAP Barcelona 409/2017 —conducción sin carnet de un camión-butano—; SAP Segovia 5/2018, de 22 de febrero

30 ÁLVAREZ GARCÍA, Comparecencia celebrada el 21 de febrero. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados XII Legislatura, 2018, sesión núm. 34. En el mismo sentido, VARGAS CABRERA, Comparecencia celebrada el 21 de febrero. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados XII Legislatura, 2018, sesión núm. 34, quien recomendó la supresión de estas cláusulas porque los comportamientos punibles del art. 379 se vienen considerando en inveterada doctrina jurisprudencial y de la fiscalía como imprudencia grave. Además, añadía que la cláusula interpretativa podría ser perturbadora al poderse entender, *sensu contrario*, que las conductas de conducción temeraria del art. 380 quedaban excluidas del concepto. Asimismo, recomendaba la supresión de la cláusula porque podía interpretarse que bastaba con que el exceso de velocidad punible y la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas meramente concurrieran sin que fueran causantes o determinantes de homicidio o lesiones.

31 CASTRO MORENO, La Ley penal 138 (2019), 8; TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 15 s. TAMARIT SUMALLA, en: QUINTERO OLIVARES/MORALES PRATS/TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, Las Reformas penales de 2019, 24.

32 DAUNIS RODRÍGUEZ, InDret 3/2018, 41.

—saltarse un paso de cebra—. En resumen, podemos pensar en supuestos en los que cabe la consideración de imprudencia grave, a pesar de no concurrir las circunstancias del art. 379³³.

Igualmente, en cuarto lugar, la remisión en exclusiva al art. 379 CP, puede dar lugar a pensar que la conducta imprudente que encaje en infracciones graves (art. 76) o muy graves (art. 77) de la Ley de Tráfico no puede calificarse como grave, cuestión también en mi opinión errónea. Sobre ello volveré más abajo, cuando analice la imprudencia menos grave, pero ya adelanto que en la definición de imprudencia menos grave la cláusula indica que “se reputará menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico”. Esta redacción creo que debe interpretarse en el sentido de que también la constatación de una infracción grave (o muy grave) de las normas de tráfico puede dar lugar a una imprudencia grave y solo en el caso de que no se considerara grave, se podrá pasar a considerar menos grave³⁴.

A este respecto, en opinión de CASTRO MORENO, podrán considerarse imprudencia grave la realización de conductas imprudentes que encajen en infracciones muy graves o graves de la Ley de Tráfico, salvo aquellos casos en los que la infracción consista en superar los límites de velocidad o las tasas de alcohol. En estos dos supuestos cuando se superen las tasas, pero sin llegar a los niveles exigidos en el tipo penal del art. 379 CP, habrá de entenderse que la imprudencia es menos grave (no grave)³⁵. En mi opinión, de la lectura de la ley no tiene por qué derivarse esta interpretación. Es decir, a mi modo de ver cuando la conducta imprudente encaje en una infracción muy grave o grave de la Ley de Tráfico deberá valorarse si la conducta constituye una imprudencia grave o menos grave, conforme a los criterios explicados más arriba. Y esto también es aplicable a aquellas conductas que consistan en superar los límites de velocidad o las tasas de alcohol. En primer lugar, porque la ley no las excluye y, en segundo lugar, porque puede ocurrir que, sin superar estos límites, pero atendiendo a la situación concreta (situación del

tráfico, climatología, estado del vehículo, etc.) la conducta pueda considerarse imprudencia grave. Es decir, considero que la remisión que hacen los arts. 142.1 y 152.1 CP al art. 379 es meramente ejemplificativa no excluye ningún otro supuesto que, atendiendo a los criterios generales, pueda considerarse como una imprudencia grave. Probablemente el legislador se ha remitido al art. 379 por considerar que estadísticamente son las conductas más frecuentes y las que más accidentes producen³⁶.

1.3. Tercera cuestión: sobre la posibilidad de considerar la imprudencia menos grave aun cuando se den las circunstancias del art. 379

Como última crítica a las cláusulas de los arts. 142.1 y 152.1 CP puede indicarse la posible interpretación en el sentido de que, cuando concurren las circunstancias del art. 379 CP, la imprudencia no podrá considerarse en ningún caso como menos grave. Esta interpretación también constituiría un error. Es verdad que la cláusula, con una redacción criticable expresa que “se reputará **en todo caso** como imprudencia grave...” ¿Significa esto que no puede considerarse menos grave? Entiendo que no. Como ya he explicado más arriba, para que pueda reputarse la imprudencia como grave será necesario, además de poder confirmar la autoría del sujeto, que las circunstancias del art. 379 determinen la producción del hecho. Esto significa que deberá analizarse el supuesto concreto y sobre todo se deberá confirmar que el resultado es imputable a la conducta imprudente.

Uno de los factores que precisamente pueden dar lugar a que el resultado no sea “totalmente” imputable a la conducta imprudente del autor es la concurrencia de una conducta también imprudente de la víctima.

El TS a partir de los años 70 inicia la denominada doctrina de la “concurrencia de culpas”, en virtud de la cual considera que debe medirse la incidencia causal de cada conducta (la del autor y la de la víctima) en el resultado para atribuir éste al autor y a la víctima en proporción a la diferente contribución de cada una en la producción del daño³⁷. A través de esta doctrina el TS

33 Ve también este riesgo, TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 17.

34 De esta opinión, DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, REDS 13 (2018), 167.

35 CASTRO MORENO, La Ley Penal 138 (2019), 9; en parecido sentido, TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 19.

36 GARCÍA EGIDO/SÁNCHEZ PÉREZ, Educación vial, Factores y valores de riesgo. En este trabajo de la Dirección General de Tráfico se hace un recorrido por los principales factores que influyen en los accidentes de tráfico. El consumo elevado de alcohol y el exceso de velocidad se reconocen como los factores que más habitualmente influyen en los accidentes de tráfico. Concretamente el alcohol está implicado, según este estudio, en el 30-50% de los accidentes mortales, lo que le convierte en uno de los principales factores de riesgo en la conducción (8). El consumo de drogas está relacionado con el 10% de los accidentes de mayor gravedad (32). Respecto al exceso de velocidad se calcula que está relacionado con 1 de cada 5 accidentes con víctimas. Cuando existe exceso de velocidad, la proporción de accidentes mortales es un 60% superior a cuando no lo hay. Además, la probabilidad de morir o de sufrir lesiones graves es mucho mayor cuanto más alta es la velocidad (48).

37 Extensamente sobre esta doctrina del TS y sus inicios, LUZÓN PEÑA, Derecho penal de la circulación, 2ª, 1990, 73 ss.

considera la posibilidad de rebajar una imprudencia, en principio grave, a leve³⁸.

Una parte muy importante de la doctrina acepta la posibilidad de que una imprudencia *a priori* grave pueda rebajarse a leve (habrá que entender ahora que la imprudencia se rebajará a menos grave) cuando la conducta imprudente de la víctima haya sido relevante en la producción del resultado lesivo, atendiendo, por un lado, a que en la conducta del autor pudiera concurrir una menor previsibilidad, probabilidad y aun evitabilidad del accidente y, por otro, entendiendo que no todo el riesgo que se realiza en el resultado es imputable al autor, lo que determina que, aun cuando su infracción de cuidado hubiera podido calificarse como grave, no toda ella se ha realizado *ex post* en el resultado y por tanto deberá calificarse como leve (ahora, en su caso, menos grave)³⁹.

En contra, otros autores consideran que la imprudencia grave del autor seguirá siendo grave, independientemente de cuál haya sido la conducta de la víctima⁴⁰. Según estos autores, si una conducta imprudente es grave se debe a que la propia conducta tenía un alto grado de peligrosidad y de previsibilidad objetiva en cuanto a la producción del resultado, por lo que la entrada de un nuevo riesgo, como puede ser la conducta de la víctima, no hará que la primera conducta deje de ser grave. Ahora bien, algunos de estos autores reconocen que, cuando se pueda comprobar que, a pesar de ser el resultado imputable a la conducta del autor, la conducta de la víctima no permita hablar en puri-

dad de una total imputación del resultado concreto a la conducta imprudente del autor, podrá tenerse en cuenta esta circunstancia en la medición de la pena, pudiendo apreciarse, incluso, una atenuante analógica. Según ROSO CAÑADILLAS, dicha analogía sería con aquellas atenuantes que se basan en una disminución del injusto, no por su parecido morfológico a ellas, sino por su *telos*⁴¹.

Yo estoy de acuerdo con el sector doctrinal mayoritario, pero quizás se pueda matizar, entendiendo que habrá que diferenciar en cada supuesto si la conducta imprudente de la víctima, a su vez, es grave o menos grave. Me explico: si la conducta imprudente de la víctima es menos grave o leve es probable que se pueda afirmar que la conducta imprudente grave del autor siga siéndolo, porque cuanto más leve sea la imprudencia de la víctima menos habrá contribuido al resultado concreto, tal y como se produjo, y más previsible será el accidente para el autor. Sin embargo, a medida que la imprudencia de la víctima sea más grave, más habrá influido en la producción del resultado y menos previsible será para el autor el resultado, por lo que la imprudencia de éste habrá influido poco en el resultado lesivo, siendo este concreción de la conducta de la víctima⁴². Resulta interesante en este punto el ejemplo que señala ROXIN. Es el caso de un conductor borracho que choca, contra otro vehículo, debido a que este último se salta un cruce. En el ejemplo, ROXIN añade que se hubiera producido el accidente también en el caso de que el conductor borracho hubiera estado sobrio⁴³.

38 El TS va cambiando su fundamentación, trasladando la cuestión del análisis de la relación de causalidad al ámbito de la imputación objetiva. La objeción más importante que se efectuaba a la primera doctrina es que reducía el problema de la relevancia de la conducta de la víctima a un problema de causalidad, y ello resultaba erróneo porque la importancia de la contribución de una conducta al resultado para nada afecta a la relación de causalidad, es decir, la relación de causalidad existirá o no independientemente de lo mínima que sea la contribución, puesto que una acción es o no causal para el resultado, pero no es más o menos causal. Así, LUZÓN PEÑA, Derecho penal de la circulación, 2ª, 1990, 75.

39 Así, LUZÓN PEÑA, Derecho penal de la circulación, 2ª, 1990, 77 ss; PJ 21, (1991), 134 s.; PG I, 1996, 527 s.; Lecciones, 3ª, 2016, 302 s.; CANCIO MELIÁ, Conducta de la víctima, 1998, 124 s. (aunque este autor lo fundamenta en la tesis de la competencia por organización); BONET ESTEVA, La víctima del delito, 1999, 136 ss; COBO DEL ROSAL/VIVES ANTÓN, PG, 5ª, 1999, 633; RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, en: FERNÁNDEZ (dir.), Responsabilidades por riesgos laborales, 1999, 204 s.; CORCOY BIDASOLO/CARDENAL MONTRAVETA/HORTAL IBARRA, PJ 21 (2003), 61 ss.; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO/PAREDES CASTAÑÓN, Relevancia de la actuación de la víctima, 2004, 63; CORCOY BIDASOLO, en: CORCOY/MIR (dirs.), Seguridad vial, 2008, 97; DE VICENTE REMESAL, Revista Derecho y Proceso Penal 36 (2014), 142; PALLÍN IBÁÑEZ, El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España, 2017, 237, esta autora indica que no se trata en realidad de una degradación de la imprudencia, sino de ver si a la conducta imprudente le es o no imputable totalmente el resultado lesivo.

40 CEREZO MIR, PG II, 5ª, 1997, 175 s.; GRACIA MARTÍN, Comentarios PE, 1997, 100 s.; ROSO CAÑADILLAS, PJ 46 (1997), 282 ss.; GIMBERNAT ORDEIG, EP-Ruiz Antón, 2004, 447; Cobo del ROSAL/SÁNCHEZ VERA, CPC 82 (2004), 15 s.; ROPERO CARRASCO, en: CUERDA (dir.), La respuesta del Derecho penal, 2005, 135 ss.

41 ROSO CAÑADILLAS, PJ 46 (1997), 282. También GIMBERNAT ORDEIG, EP-Ruiz Antón, 2004, 447 se muestra partidario de modular la pena.

42 Es interesante en este sentido la matización que realiza LUZÓN PEÑA, Lecciones, 3ª, 2016, 303, indicando que podrá ser la víctima la que determine objetiva y positivamente el hecho, por lo que la conducta del "autor" será de mera participación y por tanto impune. O incluso, puede haber casos en los que la conducta del agente puede ser de autoría y sin embargo resultar su conducta también impune por faltar la imputación objetiva por ser inadecuado el curso causal o por no realizar el resultado el peligro que trataba de evitar la norma de cuidado.

43 ROXIN, AT I, 4ª, 2006, 1070 (= PG / 1997, 1004).

Se puede entender entonces que el hecho de conducir borracho constituye una conducta que encaja en el art. 379 CP, pero, sin embargo, no ha sido esta circunstancia la que ha determinado el hecho. Esta conclusión irá variando en la medida en que en el ejemplo propuesto se dijera que si el conductor hubiera estado sobrio no se habría producido el choque o que la víctima superaba el límite de velocidad de forma muy tenue.

Volviendo a la cuestión que nos ocupa en este epígrafe, entiendo que cabrá apreciar una imprudencia menos grave, incluso leve en los supuestos en los que a pesar de encajar la conducta del autor en el art. 379 CP y pudiendo constatar que las circunstancias del art. 379 CP han sido determinantes para el resultado lesivo, se pueda afirmar también que la conducta imprudente de la víctima ha sido grave y el resultado también es imputable a su conducta⁴⁴.

Como conclusión de este apartado entiendo que las cláusulas de los arts. 142.1 y 152.1 CP en los que se define la imprudencia grave no son necesarias ni resultan idóneas, porque lejos de aclarar o facilitar la interpretación del concepto de imprudencia grave, generan confusión y distorsión.

2. La infracción de normas extrapenales. Arts. 142.2 y 152.2 Definición auténtica de la imprudencia menos grave

En los arts. 142.2 y 152.2 CP se incluye la definición auténtica de la imprudencia menos grave a través de la siguiente cláusula: “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 Tribunal”.

Antes de entrar a valorar esta cláusula, conviene indicar que la reforma de 2019 incluye la sanción penal de conductas cometidas por imprudencia menos grave constitutivas de lesiones del art. 147.1. Hasta esta reforma, la imprudencia menos grave solo tenía sanción penal cuando se hubiera cometido un delito de homicidio o de lesiones graves de los arts. 149 y 150 CP. La exclusión de las lesiones constitutivas del art. 147.1 había sido criticada por la mayoría de la doctrina, que consideraba que quedaban fuera del ámbito pena la ma-

yor parte de las lesiones que se producían en los accidentes de tráfico⁴⁵.

Centrándonos ya en la cláusula, se advierte que el legislador ha vinculado el concepto de imprudencia menos grave a la realización de una infracción grave de las normas de tráfico. Por ello, se pueden plantear dos cuestiones. La primera versará sobre la posible relevancia de la normativa extrapenal tanto en la determinación de la imprudencia como en la calificación de su gravedad. En la segunda cuestión trataré de responder nuevamente a si era necesaria y oportuna la inclusión de esta cláusula.

2.1. Primera cuestión: Sobre la relevancia de las normas extrapenales en la determinación de la imprudencia

He afirmado que los delitos de peligro son actuaciones imprudentes graves en los que la naturaleza de la actividad y la experiencia acumulada han permitido “tipificar” la norma de cuidado, la descripción legal de la acción típica es expresión de la valoración del riesgo. Por tanto, en los delitos de peligro, la descripción de la acción típica nos da la pauta del deber objetivo de cuidado. Pero junto a las conductas tipificadas como delitos de peligro habrá otro elenco de conductas imprudentes no tipificadas como delito de peligro a las que se les pueda imputar un resultado lesivo.

El ámbito de la circulación rodada está sujeto a una exhaustiva regulación extrapenal. El papel que esa normativa extrapenal cumple en relación con la determinación y concreción de la medida de cuidado debido y del riesgo permitido es un tema ampliamente discutido. La doctrina dominante entiende que la existencia de normas especiales no modifica el hecho de que el juicio sobre la infracción del deber de una conducta dependa de la concreción judicial de la medida general de cuidado, porque lo peligroso en abstracto puede no serlo en concreto y, por muy perfecta que sea una reglamentación, sólo puede hacer referencia a los supuestos más usuales, sin tener en cuenta otras circunstancias concurrentes que pueden ser relevantes en el caso concreto y que pueden hacer que la infracción de la norma extrapenal no suponga una infracción del deber de cuidado o incluso que el cumplimiento de la norma extrapenal suponga una infracción del deber de cuidado. Sin embargo, dado el alto grado de precisión y detalle de

44 TAMARIT SUMALA plantea la posibilidad de que la presunción de gravedad de la imprudencia introducida en el art. 142.1 pueda ser interpretada por los tribunales como una barrera infranqueable a la posible aplicación de criterios de degradación de la imprudencia basados en la responsabilidad de la víctima, si el hecho ha sido provocado por la concurrencia de alguna de las circunstancias del art. 379, en: QUINTERO OLIVARES/MORALES PRATS/TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, Las Reformas penales de 2019, 21.

45 DOVAL PAÍS, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), Comentario a la reforma penal de 2015, 2015, 342; LANZAROTE MARTÍNEZ, la Ley (8.600), 2015, 15; DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, REDS13 (2018), 160 ss. LÓPEZ CERRÓN, Comparecencia celebrada el 21 de febrero. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados XII Legislatura, 2018, sesión núm. 34; PÉREZ TIRADO, Revista de Derecho de la Circulación, 2019, 2.

estas normas, frente a la gran imprecisión del criterio relativo a la medida general de cuidado, suele decirse que tienen un valor indiciario del deber de cuidado⁴⁶. Por el contrario, BINA VINCE afirma que si el sujeto cumple lo que él denomina “regla de conducta” no cabe calificar la conducta como realización típica⁴⁷. También en España GIL GIL ha manifestado que una conducta cuidadosa para el Derecho administrativo no puede ser descuidada para el Derecho penal y viceversa⁴⁸.

En mi opinión, en las situaciones normales, en las que la conducta ostenta cierta peligrosidad, aunque sea remota, la infracción de esas normas, cuya finalidad consista en la evitación de la producción de resultados lesivos para un bien jurídico penalmente protegido, implicará la creación de un riesgo no permitido que servirá de base a la imputación por imprudencia⁴⁹.

Habrà que atender al conjunto normativo en materia de circulación vial, distinguiendo del conjunto de normas, aquellas cuya finalidad directa es la evitación del resultado dañoso de aquellas otras que tienen finalidades organizativas o políticas⁵⁰.

Pues bien, cuando se infringen reglas de cuidado provenientes del legislador, por tanto, normas jurídicas cuya finalidad es evitar el resultado dañoso, deberá reconocerse la peligrosidad, al menos en abstracto, de dicha conducta. La unidad y la coherencia intrasistémica del ordenamiento jurídico exigen hacerlo⁵¹. Y, desde mi punto de vista, no es un simple indicio, sino que será

un indicio bastante cualificado de la posible infracción imprudente. Es verdad que estas reglas se establecen para casos *estándar* y que deberá analizarse el caso concreto para comprobar otros factores concurrentes y la influencia de la infracción de la regla en la creación del peligro, pero podemos afirmar que la infracción de una regla técnica, que tenga como finalidad la evitación del resultado producido creará un peligro que, al menos probabilísticamente, se constata como relevante, lo que quiere decir, a su vez, que en la mayoría de los casos dichas conductas son peligrosas en el ámbito de la actividad de que se trate. Y que, a la inversa, cuando un sujeto actúa conforme a las reglas de cuidado establecidas, por ejemplo, respetando todas las normas de circulación, serán muy excepcionales los casos en que podamos afirmar la infracción imprudente. Esto sobre todo es trasladable a ámbitos de actividad donde las reglas que regulan dicha actividad son exhaustivas, por ejemplo, el ámbito de la circulación.

Además de comprobar la presencia de la infracción de la regla extrapenal, para poder sancionar a un sujeto por un delito imprudente, será preciso comprobar que se cumplen los demás elementos objetivos del tipo de injusto, en particular los requisitos necesarios para afirmar la autoría y la imputación objetiva del resultado a la acción, especialmente importante en los delitos imprudentes, en los que sólo se castiga la infracción cuando está consumada. Por ello, en el siguiente ejem-

46 WELZEL, Das Deutsche Strafrecht, 11ª, 1969, 134; SCHÜNEMANN, FS-Lackner, 1987, 367 ss. (= ADP 1994, 307 ss.); CORCOY BIDASOLO, El delito imprudente, 1989, 107 ss.; El delito imprudente, 2ª, 2005, 73 ss.; Delitos de peligro, 1999, 305 ss.; CÓRDOBA RODA, CDJ-1993-I, 204; PAREDES CASTAÑÓN, El riesgo permitido, 1995, 112, ss.; LUZÓN PEÑA, PG I, 1996, 504; BUSTOS RAMÍREZ/HORMAZÁBAL MALARÉE, Lecciones II, 1999, 176; JESCHECK/WEIGEND, PG 2002, 626; ROXIN AT I, 4ª, 2006, 1068 ss. (= PG I 1997, 1001 ss.); RUEDA MARTÍN, InDret 4/2009, 5 s.; DE VICENTE REMESAL, Revista Derecho y Proceso Penal 36 (2014), 132.

47 BINA VINCE, Der vier Momente der Fahrlässigkeitdelikte, 1969, 77 s.

48 GIL GIL, El delito imprudente, 2007, 265 ss. Esta autora entiende que entre la infracción penal y la infracción administrativa existe sólo una diferencia cuantitativa y afirma en que los únicos casos en los que la infracción de la norma extrapenal no suponga a su vez una infracción penal serán 1) los casos en que la infracción de la norma extrapenal no tenga la suficiente gravedad para constituir un ilícito penal; 2) aquellos supuestos en los que la infracción de una cautela extrapenal haya sido sustituida por otra cautela también admitida en la normativa extrapenal; c) la tercera posibilidad vendría integrada por aquellos casos en los que la norma infringida fuera una norma antepuesta de las que darían lugar, si el legislador hubiera decidido castigar estas modalidades, a una participación o un acto preparatorio imprudente. Según GIL GIL, la idea de que la infracción de la normativa extrapenal es sólo un indicio para la constatación de un injusto penal es sólo cierta si se está pensando en que además debe comprobarse la gravedad del injusto penal, y, desde luego, no podrá excluirse la tipicidad penal con el argumento de que se trata de un riesgo permitido.

49 ROXIN, AT I, 4ª, 2006, 1068 (= PG I 1997, 1001).

50 PAREDES CASTAÑÓN, El riesgo permitido, 1995, 112; RUEDA MARTÍN, InDret 4/2009, 51; DE VICENTE REMESAL, Revista Derecho y Proceso Penal 36 (2014), 127 s. VARGAS CABRERA, Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial, 29.; TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019), 23.

51 SCHÜNEMANN, FS-Lackner, 1987, 367 ss.; ROXIN, AT I, 4ª, 2006, 1068 ss. (= PG I, 996 ss.). Habrá otro grupo de reglas que se crean por asociaciones o consorcios de intereses privados, por ejemplo, en el terreno técnico, deportivo, etc. o, por ejemplo, a través de protocolos médicos a los que, en mi opinión, no se les puede atribuir la misma trascendencia que a las prohibiciones provenientes del legislador, puesto que las instituciones que los crean pueden tener otros intereses distintos, en los que influyan determinados grupos de presión. En contra GIL GIL, El delito imprudente, 2007, 273 s. Opina esta autora que es indiferente el carácter normativo o no de las regulaciones extrapenales porque estas reglas se incorporan al tipo para integrar el elemento normativo “conducta descuidada” y el ordenamiento da por buena la realización de tal manera de la actividad al admitirla. Según GIL GIL, las reglamentaciones extrajurídicas de determinadas actividades implican también la ponderación de intereses en juego.

plo propuesto por CORCOY BIDASOLO⁵², referido al ámbito de la circulación no me acaban de convenir en todos sus extremos sus conclusiones y su fundamentación⁵³: “A, conduciendo atentamente, observa que saltándose un semáforo en rojo no crea ningún peligro efectivo y evita, al mismo tiempo, que el coche que le sigue —del que ha advertido que no tiene tiempo de frenar— le embista por detrás. En este caso, afirma CORCOY, el sujeto pese a infringir el deber de cuidado genérico —no detenerse ante un semáforo en rojo— no ha infringido el deber objetivo de cuidado”. Desde mi punto de vista este ejemplo es problemático por diversas razones: (a) En primer lugar, porque es discutible si realmente no se infringe el deber (penal) de cuidado con tal conducta; CORCOY no plantea el caso con resultado lesivo, lo cual en principio parece confirmar que era correcta la apreciación de que no se creaba ningún peligro efectivo, pero en determinadas circunstancias sí habrá pese a todo peligrosidad en tal conducta, aunque sea más remota en tal conducta, —por ejemplo, personas cerca del semáforo que de pronto se dirigen hacia él—, por lo que se podrá afirmar la existencia de infracción del deber de cuidado frente a bienes jurídicos. En estos casos, existe *ex ante* peligrosidad no totalmente excluida ni controlada, lo que demuestra que la prohibición general de pasar con los semáforos en rojo tiene el sentido no sólo de evitar atropellos o choques en los casos en que es visible que otros participantes en la circulación viaria cruzan la calzada amparados por el semáforo en verde para ellos, sino también tiene la finalidad y la virtualidad de evitar esos otros peligros más remotos con peatones o vehículos más alejados del cruce. Por ello, si no está totalmente excluida la presencia de peatones o vehículos que pudieran llegar al cruce, aunque sea corriendo o acelerando, habrá una infracción material del deber (penal) de cuidado para evitar homicidios, lesiones o daños. (b) No obstante, aunque haya infracción del deber de cuidado, si seguimos operando con un caso sin resultado lesivo, difícilmente podremos hablar de una infracción penalmente relevante como delito imprudente de resultado consumado. (c) Por el contrario, si se apreciara infracción del deber de cuidado en alguna hipótesis y variamos el caso de modo que haya algún resultado lesivo, entonces sí podrá haber un delito imprudente siempre que se den los restantes elementos del tipo objetivo, especialmente la relación de imputación objetiva. (d) Por último, es discutible el planteamiento del ejemplo porque para confirmar que el conductor

no infringe el deber objetivo de cuidado, en el ejemplo no se opera únicamente con la hipótesis de que no era peligroso rebasar el semáforo en rojo, sino que se le añade una circunstancia que opera como explicación/justificación de la infracción reglamentaria: el peligro de que el vehículo de atrás choque al frenar el de delante; pero la discusión inicial del supuesto debería hacerse prescindiendo de este factor añadido. A mi juicio, las cuestiones anteriores deben discutirse previamente de modo independiente, es decir si puede haber o no un delito imprudente en rebasar un semáforo en rojo cuando el conductor ve que no va a crear peligro, prescindiendo de que lo haga por un motivo como el de evitar otro choque que pudiera constituir una causa de justificación o una modificación para el caso concreto del alcance del deber de cuidado y aquí cobra especial relevancia determinar el alcance del fin de protección de la norma, en este caso la norma de prudencia consistente en no rebasar los semáforos con luz en rojo, y si (a efectos penales) pretende abarcar también los casos en que por ejemplo se acaba atropellando a un peatón que venía a cierta distancia y que corre al ver el semáforo verde para él⁵⁴.

En conclusión, en mi opinión, en los supuestos normales, la infracción de una norma extrapenal, cuya finalidad sea la evitación de resultados lesivos, constituirá una conducta peligrosa que superará el riesgo permitido. Si a dicha conducta peligrosa le es imputable un resultado lesivo y el sujeto es autor se habrá producido, salvo que la conducta esté justificada, un delito imprudente.

Por otro lado, entiendo además que algunos factores relacionados con las normas de tráfico pueden ofrecer criterios indicativos de la gravedad de la imprudencia.

Así, el carácter más o menos elemental de la regla infringida puede ser una pauta. Cuanto más básica o elemental sea una norma, más previsible será que de su incumplimiento se derive un resultado lesivo. Las normas serán a su vez más o menos elementales en función del tipo de actividad o del tipo de situación y, esto, en muchas ocasiones también lo marca la normativa extrapenal. Por ejemplo, no se exige el mismo nivel de cuidado en una zona escolar que en otras vías.

Influirá también, a los efectos de enjuiciar la gravedad de la imprudencia, el número de normas infringidas, que seguramente se encontrará en relación inversa con el número de medias de control adoptadas. No será lo mismo, por ejemplo, saltarse un semáforo en rojo a

52 CORCOY BIDASOLO, El delito imprudente, 1989, 108 s.; El delito imprudente, 2ª, 2005, 93 ss.

53 En las argumentaciones que expongo sigo las indicaciones que en diversas conversaciones me ha dado el Prof. LUZÓN PEÑA. Desde aquí mi agradecimiento por sus importantes sugerencias.

54 Ampliamente, OLAIZOLA NOGALES, LH-Mir, 2010, 368 ss.

una velocidad lenta, incluso muy lenta, que saltárselo a una velocidad por encima de los límites permitidos⁵⁵.

Otra posible circunstancia a la que se deberá atender será la forma en que se produzca el incumplimiento de las normas. Así, la reiteración de la infracción o el carácter permanente o puntual de la misma pueden influir en la mayor o menor peligrosidad de la conducta. También la intensidad o el nivel de incumplimiento de la norma.

Una vez constatado que una conducta es imprudente, se plantea la segunda cuestión.

2.2. Segunda cuestión: Sobre la necesidad de vincular expresamente la imprudencia menos grave con las infracciones graves de la normativa de tráfico

Considero que no cabe equiparar las infracciones muy graves a la imprudencia grave y las infracciones graves a la imprudencia menos grave⁵⁶. De ningún modo creo que dicha trasposición pueda realizarse automáticamente. Por ello, la cláusula incorporada me parece criticable, porque puede dar lugar a interpretar dicha equiparación.

En mi opinión, la cláusula que incluye la definición de la imprudencia menos grave no es necesaria e, igual que la cláusula que incorpora la definición de imprudencia grave, creará distorsión⁵⁷.

En primer lugar, la cláusula exige, para poder considerar que la imprudencia es menos grave, “que no sea grave”. Considera CASTRO MORENO que esto es una obviedad⁵⁸, sin embargo, a mí no me parece una obviedad, antes bien, al contrario, como he mencionado al tratar la cláusula anterior, esta salvedad permite que determinadas conductas que infrinjan la normativa administrativa puedan ser calificadas de imprudencia grave. Por otra parte, evita cierto riesgo de automatismo y permite, atendiendo al hecho concreto, que una infracción de la normativa de tráfico, tanto muy grave

como grave, pueda constituir una imprudencia grave penal.

En segundo lugar, algunos autores afirman que lo que se puede deducir de esta cláusula cuando el propio precepto exceptúa “cuando no sea calificada de grave” es que las infracciones graves de la normativa de tráfico no podrán ser calificadas de imprudencia leve y relegadas al ámbito civil⁵⁹. Tampoco estoy de acuerdo con esta idea. En primer lugar, porque si se analiza la normativa de tráfico se verá que se equiparan conductas de muy distinta gravedad⁶⁰. Pero incluso, como indica CASTRO MORENO, dentro de la misma infracción, puede haber distintos niveles. Así, superar los límites de velocidad en 1km/h constituye una infracción grave de las normas de tráfico⁶¹, pero no podrá ser considerada más allá de una infracción leve del deber de cuidado y, por tanto, en su caso, una imprudencia leve⁶². Como he señalado más arriba, la intensidad en la infracción también es un factor relevante para valorar la peligrosidad de la conducta y en consecuencia la posible gravedad de la imprudencia. La propia cláusula termina indicando que la entidad de la infracción grave de las normas de tráfico “será apreciada por el Juez o Tribunal”.

En tercer lugar, debe repetirse que el delito imprudente requiere de la consideración, además de la infracción del deber de cuidado, del resto de elementos que configuran el tipo de injusto. Al igual que ocurre con la cláusula anterior, será preciso, por ejemplo, que el resultado lesivo sea imputable a la conducta imprudente, por lo que, de no serlo, no podrá considerarse que la infracción grave de la normativa de tráfico pueda considerarse relevante penalmente (más allá, de que la propia conducta pueda considerarse delito de peligro). La no imputación del resultado puede provenir bien de la ausencia total de influencia de la conducta en el resultado producido, o de una posible concurrencia de imprudencias, que hagan que la imprudencia *a priori* menos grave pueda ser considerada leve y por tanto

55 En este sentido, PALLÍN IBÁÑEZ, El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España, 2017, 234.

56 En el mismo sentido, PALLÍN IBÁÑEZ, El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España, 2017, 216 ss; DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, REDS 13 (2018), 167.; CASTRO MORENO, La ley Penal 138 (2019), 10.; TRAPERO BARREALES, REPC 21-11 (2019), 22. A favor de la equiparación, MAGRO SERVET, que marcó esta línea jurisprudencial en el Auto de AP Madrid nº 165/2017, de 23 de febrero donde exponía la necesidad de objetivar las conductas de la imprudencia menos grave para considerar, al menos, las que estuvieran incluidas en la redacción del art. 76 RDLeg 6/2015; La Ley (9.730), 2019, 4 s.

57 Así, en las enmiendas 2 y 4 presentadas por el grupo parlamentario en el Congreso de Unidos Podemos- En Comú Podem-En Marea pedían la supresión de esta definición de la imprudencia menos grave alegando que se producía un exceso de objetivización de la definición y que podría suponer el regreso a la imprudencia simple con infracción de reglamentos y a una equiparación de conductas de muy diversa gravedad (Boletín Oficial del Congreso de los Diputados, Senado, XII Legislatura, núm. 322, 21 de diciembre de 2018).

58 CASTRO MORENO, La Ley penal 138 (2019), 8.

59 DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, REDS 13 (2018), 167.

60 Habrá que analizar el caso concreto, pero en principio no parece igual de grave circular en sentido contrario —art. 77f) Ley de Tráfico— que minorar en un 50% el tiempo de descanso en la conducción de transporte terrestre —art. 77 i) Ley de Tráfico—.

61 Art. 77 a) d Ley de Tráfico

62 CASTRO MORENO, La Ley penal 138 (2019), 10.

irrelevante a efectos penales, en el sentido en que ya se ha visto más arriba.

Entiendo, por tanto, que la cláusula, al igual que la cláusula anterior, debe considerarse orientadora para el juez, pero en ningún caso cabrá interpretarla de manera automática equiparando la infracción grave de la normativa de tráfico con la imprudencia menos grave. De la misma manera que tampoco los delitos de peligro o las infracciones muy graves de las normas de tráfico implican automáticamente la existencia de imprudencia grave.

En conclusión, la definición de imprudencia menos grave, igual que la cláusula relativa a la imprudencia grave, incorporada en la reforma del CP 2/2019, de 1 de marzo es innecesaria y genera posibles interpretaciones que distorsionan la esencia del delito imprudente⁶³.

IV. BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ GARCÍA, Javier: Comparecencia en relación con la proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y de sanción del abandono del lugar del accidente, en: Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. XII Legislatura, núm. 439. Sesión núm. 34 celebrada el 21 de febrero de 2018, 9-18.
- BACIGALUPO ZAPATER, Enrique: Principios de Derecho Penal. Parte General, 4ª ed., Madrid, 1997.
- BINAVINCE, Emilio: Die vier Momente der Fahrlässigkeitsdelikte, Bielefeld, 1969.
- BOLDOVA PASAMER, Miguel Ángel: la desaparición de las faltas en el proyecto de reforma del Código Penal de 2013, en: RECPC 16-12 (2014), 1-20.
- BONET ESTEVA, Margarita: La víctima del delito (La autopuesta en peligro como causa de exclusión del tipo de injusto), Madrid, 1999.
- BUSTOS RAMÍREZ, Juan/HORMAZÁBAL MALARÉE, Hernán: Lecciones de Derecho penal. Teoría del delito, teoría del sujeto responsable y circunstancias del delito, Volumen II, Madrid, 1999.
- CANCIO MELIÁ, Manuel: Conducta de la víctima e imputación objetiva en Derecho penal. Estudio sobre los ámbitos de responsabilidad de víctima y autor en actividades arriesgadas, Barcelona, 1998.
- CASTRO CORREDOIRA, María/GUINARTE CABADA, Gumersindo, La reforma de las lesiones imprudentes del artículo 152 del Código Penal, en:

- GONZÁLEZ CUSSAC (dir.), Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015, 2ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, 495-500.
- CASTRO MORENO, Abraham: Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente, en: La Ley Penal 138 (2019), 1-43.
- CEREZO MIR, José: Curso de Derecho Penal Español. Parte General II. Teoría jurídica del delito/I, 5ª ed., Madrid, 1997.
- COBO DEL ROSAL, Manuel/VIVES ANTÓN, Tomás: Derecho Penal Parte General, 5ª ed., Valencia, 1999.
- COBO DEL ROSAL, Manuel/SÁNCHEZ-VERA GÓMEZ-TRELLES, Javier: Responsabilidad Penal por accidentes laborales: riesgo permitido y autopuesta en peligro, en: CPC 82 (2004), 5-18.
- CORCOY BIDASOLO, Mirentxu: El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado, PPU, Barcelona, 1989; 2ª ed., IBdeF, Buenos Aires, 2005.
- Homicidio y lesiones en el ámbito del tráfico vial. Problemática concursal entre los delitos contra la seguridad en el tráfico y los resultados lesivos a ellos imputables, en: MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (dirs.)/CARDENAL MONTRAVETA (coord.), Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, 73-120.
- CORCOY BIDASOLO, Mirentxu/CARDENAL MONTRAVETA, Sergi/HORTAL IBARRA, Juan Carlos: Protección penal de los accidentes laborales, en: PJ 71 (2003), 39-67.
- CÓRDOBA RODA, Juan: Los delitos culposos, en: CDJ 1993-I, 195-220.
- DAUNIS RODRÍGUEZ, Alberto: La imprudencia menos grave, en: InDret 3/2018, 1-48.
- DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, Miguel: Autoría mediata, coautoría y autoría accesoría, en: EPB 2002, 160-181.
- DELGADO SANCHO, Carlos David: Los delitos imprudentes tras la reforma de la Ley Orgánica 1/2015, especial referencia al homicidio y las lesiones, en: Revista Aranzadi Doctrinal 11/2017, 1-26.

63 También muy crítica con esta cláusula, TRAPERO BARREALES, RECPC 21-11 (2019) 22 ss. Con razón afirma esta autora que “La existencia de la normativa administrativa puede ser utilizada por el Juez como indicador o criterio a la hora de valorar si se ha producido una grave o menos grave infracción del deber de cuidado objetivamente debido, pero hasta ahí puede llegar la conexión o vinculación entre la clasificación de la infracción administrativa y la valoración de la conducta infractora a efectos penales”.

- DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, Miguel/PAREDES CASTAÑÓN, José Manuel: Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de septiembre de 1999, en: DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO/PAREDES CASTAÑÓN (coords.), *Relevancia de la actuación de la víctima para la responsabilidad del autor*, Universidad de León, 2004, 45-86.
- DOMINGUEZ IZQUIERDO, Eva M^a: Reflexiones sobre la técnica legislativa y la reforma penal de la imprudencia en supuestos de conducción de vehículos a motor, en: *Revista de Derecho Empresa y Sociedad (REDS)* 13 (2018), 158-175.
- DOVAL PAÍS, Antonio: El nuevo régimen penal de las imprudencias menos graves y leves, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentario a la reforma penal de 2015*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, 333-344.
- FEIJOO SÁNCHEZ, Bernardo: Resultado lesivo e imprudencia. Estudio sobre los límites de la responsabilidad penal por imprudencia y el criterio del “fin de protección de la norma de cuidado”, Barcelona, 2001.
- FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Antonio/OLLOQUIEGUI SUCUNZA, Idoia: Homicidio por imprudencia leve, en: ÁLVAREZ GARCÍA (dir.)/DOPICO GÓMEZ ALLER (coord.), *Estudio crítico sobre el Anteproyecto de reforma penal de 2012*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, 87-88.
- FRÍAS MARTÍNEZ, Emilio: Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente, en: *Tráfico y Seguridad Vial* 237 (2019), 1-11.
- GARCÍA EGIDO/SÁNCHEZ PÉREZ, Educación vial, Factores y valores de riesgo. Trabajo editado por la Dirección General de Tráfico, 2018.
- GIL GIL, Alicia: El delito imprudente. Fundamentos para la determinación de lo injusto imprudente en los delitos activos de resultado, Barcelona, 2007.
- GIMBERNAT ORDEIG, Enrique: Imputación objetiva, participación en una autopuesta en peligro y heteropuesta en peligro consentida, en: *EP-Ruiz Antón*, Valencia, 2004, 431-457.
- GÓMEZ MARTÍN, Victor: Artículo 142, en: CORCOY BIDASOLO/MIR PUIG (dirs.), *Comentarios al Código Penal. Reforma LO1/2015 y LO 2/2015*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, 503-510.
- JESCHECK, Hans-Heinrich/WEIGEND, Thomas: *Tratado de Derecho Penal Parte General*, 5ª ed. Alemana, Comares, Granada, 2002. Traducción de Miguel Olmedo Cardenete.
- LANZAROTE MARTÍNEZ, Pablo: la imprudencia: el concepto de imprudencia menos grave, en: *La Ley diario* 8600/2015, 1-17.
- LÓPEZ CERRÓN, José Luis: Comparecencia en relación con la proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y de sanción del abandono del lugar del accidente, en: *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*. XII Legislatura, núm. 439. Sesión núm. 34 celebrada el 21 de febrero de 2018, 2-9.
- LUZÓN PEÑA, Diego-Manuel: *Derecho Penal de la Circulación*, 2ª ed., PPU, Barcelona, 1990.
- Conducción con influencia de bebidas: concurso con el delito imprudente y posible degradación como imprudencia por culpa concurrente, en: *PJ* 21 (1991), 129-138.
 - La “determinación objetiva del hecho”. Observaciones sobre la autoría en delitos dolosos e imprudentes de resultado, en: LUZÓN PEÑA, *Estudios penales*, Barcelona, 1991, 197-221.
 - *Curso de Derecho Penal Parte General I*, Madrid, 1996.
 - *Lecciones de Derecho Penal, Parte General*, 3ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- MAIWALD, Manfred: Der Begriff der Leichtfertigkeit als Merkmal erfolgsqualifizierten Delikts, en: *GA* 1974, 257-289.
- MANZANARES SAMANIEGO, José Luis: La supresión de las faltas penales, en: *La Ley diario* 7858/2013, 1-6.
- MAURACH, Reinhart: Probleme des erfolgsqualifizierten Delikts beim Menschenraub Geiselnahme und Luftpiraterie, *Fs- Hienitz*, 1972, 403-439.
- MIR PUIG, Santiago: *Derecho Penal Parte General*, 8ª ed., Reppertor, Barcelona, 2008.
- *Derecho Penal Parte General*, 10ª ed., con la colaboración de Victor Gómez Martín y de Vicente Valiente Iváñez, Reppertor, Barcelona, 2016.
 - Presentación, en: MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (dirs./CARDENAL MONTRAVETA (coord.), *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, 13-18.
- MUÑOZ CONDE, Francisco/GARCÍA ARÁN, Mercedes: *Derecho Penal Parte General*, 10ª ed., Valencia, 2019.

- OLAIZOLA NOGALES, Inés: La relación entre los delitos de peligro y la graduación de la imprudencia en los delitos contra la seguridad vial, en: LUZÓN PEÑA (dir.), Derecho penal del estado social y democrático de derecho: Libro Homenaje a Santiago Mir Puig, 2010, la Ley, Madrid, 2010, 327-380.
- Delitos contra los derechos de los trabajadores (arts. 316 y 317 CP) y su relación con los resultados lesivos, en: InDret 2/2010, 1-52.
- ORTIZ DE URBINA GIMENO, Íñigo: Homicidio imprudente, en: SILVA SÁNCHEZ (dir)/RAGUÉS I VALLÈS (coord), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial, 4ª ed., Atelier, Barcelona, 35-37.
- PALLÍN IBÁÑEZ, Gabriela: El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España. Especial referencia a la LO1/2015 y su nueva clasificación de la imprudencia, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2017.
- PAREDES CASTAÑÓN, José Manuel: El riesgo permitido en Derecho Penal (Régimen jurídico-penal de las actividades peligrosas), Madrid, 1995.
- PÉREZ TIRADO, José: La reforma del Código Penal por LO 2/2019 en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente: un movimiento social en busca de la justicia, en: Revista del Derecho de la Circulación, 2019, 1-9.
- QUINTERO OLIVARES, Gonzalo, con la colaboración de MORALES PRATS, FERMÍN: Parte General del Derecho Penal, Pamplona, 2005.
- RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, Teresa: Delitos de peligro, dolo e imprudencia, Madrid, 1994.
- RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, Teresa: Responsabilidades penales: análisis jurisprudencial, en: FERNÁNDEZ PASTRANA (dir.), Responsabilidades por riesgos laborales en la edificación, Madrid, 1999, 193-291.
- ROPERO CARRASCO, Julia: ¿Hay que “merecer” la protección del Derecho penal?: Derechos y deberes de las víctimas, en: CUERDA RIEZU (dir.), La respuesta del Derecho penal ante los nuevos retos. IX Jornadas de profesores y estudiantes de Derecho Penal de las Universidades de Madrid, celebradas en la Universidad Rey Juan Carlos los días 8,9 y 10 de marzo de 2005, Madrid, 2006, 115-136.
- ROSO CAÑADILLAS, Raquel: La concurrencia de imprudencias. Sus efectos en la teoría del delito, en: PJ 46 (1997), 273-286.
- ROXIN, CLAUS: Strafrecht Allgemeiner Teil Band I, 4ª ed., München, 2006. También, traducción de la 2ª ed. alemana por LUZÓN PEÑA/DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO/DE VICENTE REMESAL, Derecho Penal Parte General Tomo I, Madrid, 1997.
- RUEDA MARTÍN, Mª Ángeles: La concreción del deber objetivo de cuidado en el desarrollo de la actividad médico-quirúrgica curativa, en: InDret 4/2009, 1-57.
- SCHÜNEMANN, Bernd: Die Reglen der Technik im Strafrecht, en: FS-Lackner 1987, 367-398. También, traducción de PÉREZ MANZANO/CANCIO MELIÁ, Las reglas de la técnica en Derecho Penal, en: ADP 1994, 307-341.
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús María: Comentario al artículo 12 CP, en: COBO DEL ROSAL (dir.), Comentarios al Código Penal Tomo I, Madrid, 1999, 569-625.
- SUAREZ-MIRA RODRÍGEZ, Carlos: Homicidio imprudente, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.), Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015, 2ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, 485-488.
- TAMARIT SUMALLA, Josep.Mª: El nuevo tratamiento de la imprudencia y el delito de abandono del lugar del accidente, en: QUINTERO OLIVARES/MORALES PRATS/TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, las reformas penales de 2019, Aranzadi, Cizur menor, 2019, 17-25.
- TENCKHOFF, Jörg: Die leichtfertige Herbeiführung qualifizierter Tatfolgen, en: ZStW 88 (1976), 897-921.
- TRAPERO BARREALES, María: Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.
- Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos, en: RECPC 21-11 (2019), 1-61.
- VARGAS CABRERA, Dictamen 2/216 del Fiscal de la Sala Coordinador de Seguridad Vial. La Ley orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el CP. 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 protección penal de la seguridad vial, 1-70.
- Comparecencia en relación con la proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y de sanción del abandono del lugar del accidente, en: Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. XII Legislatura, núm. 439. Sesión núm. 34 celebrada el 21 de febrero de 2018, 19-32.
- VICENTE MARTÍNEZ DE, Rosario: La reforma penal de 2015 y su incidencia en los accidentes de

circulación, en: Revista Aranzadi Doctrinal 5/2017, 1-13.

VICENTE REMESAL DE, Javier: Dos propuestas legislativas antagónicas sobre el homicidio por imprudencia leve: referencia especial al ámbito de la seguridad vial, en: Revista Derecho y Pproceso Penal 36 (2014), 121-169.

VOLK, Klaus: Reformüberlegungen zur Strafbarkeit der fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr, en: GA 1976, 161-181.

WEGSCHEIDER, Herbert: Zum Begriff der Leichtfertigkeit, en: ZStw 98 (1986), 624-643.

WELZEL, Hans: Das Deutsche Strafrecht, 11ª ed., Berlin, 1969. También, traducción de la misma edición por JUAN BUSTOS RAMÍREZ Y SERGIO YÁÑEZ PÉREZ, *Derecho Penal Alemán. Parte General*, 4ª ed. castellana, Santiago de Chile, 1993.