



COLECCIÓN DE **DERECHO PENAL**

SINIESTRALIDAD VIAL, DELITOS IMPRUDENTES Y FUGA

Rosario de Vicente Martínez

Catedrática de Derecho Penal
Universidad de Castilla-La Mancha

REUS
EDITORIAL

COLECCIÓN DE DERECHO PENAL

TÍTULOS PUBLICADOS

La discriminación hacia la mujer por razón de género en el Código penal, *María Acale Sánchez* (2006).

Derecho penal de la empresa e imputación objetiva, *Bernardo Feijoo Sánchez* (2007).

Punibilidad y delito, *Érika Mendes de Carvalho* (2007).

Los delitos de terrorismo: estructura típica e injusto, *Manuel Cancio Meliá* (2010).

La responsabilidad penal de los funcionarios por delitos ambientales, *Cristóbal Javier Cantero Cerquella* (2010).

La ocupación de inmuebles en el Código Penal español, *José Miguel Jiménez París* (2018).

Triple de la mayor y condenas eternas. A propósito del Acuerdo del TS de 27 de junio de 2018, *Puerto Solar Calvo* (2019).

Malversación y blanqueo en la contratación pública de abogados defensores, *Jordi Casas Hervilla* (2019).

Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga, *Rosario de Vicente Martínez* (2019).

COLECCIÓN DE DERECHO PENAL

Directora:

ROSARIO DE VICENTE MARTÍNEZ

Catedrática de Derecho Penal
Universidad de Castilla-La Mancha

**SINIESTRALIDAD VIAL,
DELITOS IMPRUDENTES
Y FUGA**

Rosario de Vicente Martínez

*Catedrática de Derecho Penal
Universidad de Castilla-La Mancha*

REUS
EDITORIAL

Madrid, 2019

© Editorial Reus, S. A.
C/ Rafael Calvo, 18, 2º C – 28010 Madrid
Teléfonos: (34) 91 521 36 19 – (34) 91 522 30 54
Fax: (34) 91 445 11 26
reus@editorialreus.es
www.editorialreus.es

1.ª edición REUS, S.A. (2019)
ISBN: 978-84-290-2132-5
Depósito Legal: M 11365-2019
Diseño de portada: María Lapor
Impreso en España
Printed in Spain

Imprime: Talleres Editoriales Cometa, S. A.
Ctra. Castellón, km 3,400 – 50013 Zaragoza

Ni Editorial Reus ni sus directores de colección responden del contenido de los textos impresos, cuya originalidad garantizan sus propios autores. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización expresa de Editorial Reus, salvo excepción prevista por la ley. Fotocopiar o reproducir ilegalmente la presente obra es un delito castigado con cárcel en el vigente Código penal español.

I. INTRODUCCIÓN

A pesar de las mejoras logradas en el ámbito de la seguridad vial —como mejores infraestructuras viarias, mejoras técnicas en los vehículos—, según el Informe Mundial sobre la situación de la seguridad vial elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), en el mundo fallecen anualmente 1.250.000 personas en accidentes de tráfico y entre 20 y 50 millones de personas padecen traumatismos no mortales. Como ha afirmado la Directora General de la OMS, Margaret Chan, los accidentes de tráfico se cobran un número inaceptable de víctimas especialmente entre las personas pobres de los países más pobres.

No obstante, aun cuando el número de vehículos motorizados en todo el mundo se ha incrementado, al igual que la población mundial, el número de muertes por accidentes se está estabilizando gracias a las mejoras en la legislación y su aplicación, así como a un fortalecimiento de la seguridad de las carreteras y de los vehículos.

En Europa, las últimas estadísticas sobre seguridad vial publicadas por la Comisión Europea correspondientes al año 2017, confirman que las carreteras europeas siguen siendo las más seguras del mundo¹, a pesar de la ralentización en la reducción del número de accidentes mortales de los años 2014 y 2015, la cifra de accidentes mortales se redujo en un dos por ciento en 2016 y en el mismo porcentaje en 2017.

En 2017 perdieron la vida en las carreteras de la Unión Europea 25.300 personas, 300 menos que en 2016 y 6.200 menos que en 2010, mientras que el número de heridos graves por accidentes de tráfico ascendió a 135.000 personas. El informe de seguridad en las carreteras europeas

¹ 49 muertes por cada millón de habitantes, frente a las 174 muertes por millón de habitantes en todo el mundo.

avisa de que, por cada vida perdida en accidente de tráfico, cinco personas resultan gravemente heridas, lo que ocasiona también un gasto valorado en, aproximadamente, 130.000 millones de euros a las Administraciones, sobre todo de recuperación médica, valorando que unas 135.000 personas sufren daños en carretera al año. La mayor parte de esta cifra corresponde a los usuarios más vulnerables —peatones, ciclistas y motoristas—, con una mayor proporción en las travesías urbanas, pueblos y ciudades.

La Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, ha declarado: «Cada muerto o herido grave es una víctima que debería haberse evitado. A lo largo de las últimas décadas hemos obtenido resultados impresionantes en la reducción de los accidentes de tráfico con víctimas mortales, pero el estancamiento actual es alarmante. Si Europa quiere alcanzar su objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí a 2020, es necesario hacer mucho más»². La Comisaria instaba a los Estados miembros a intensificar su labor coercitiva y de sensibilización.

Para alcanzar el objetivo estratégico de la Unión Europea de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en la carretera entre 2010 y 2020, es necesario realizar esfuerzos adicionales. El papel principal corresponde a los Estados miembros, ya que la mayoría de las acciones cotidianas se desarrollan a nivel nacional y local: hacer cumplir el Código de la circulación, construir y mantener las infraestructuras y realizar campañas de educación y sensibilización. La Comisión Europea interviene cuando existe un claro valor añadido de la Unión Europea, por ejemplo, promulgando legislación que permita la represión de infracciones de tráfico transfronterizas o estableciendo normas técnicas de seguridad para infraestructuras y vehículos.

En la última década, los avances tecnológicos han permitido reforzar considerablemente la seguridad de los vehículos. Esos importantes progresos en la innovación y la tecnología, en particular en el ámbito de la automatización y la conectividad de los vehículos, podrán mejorar la seguridad vial en el futuro, pero mientras tanto habrá que incidir en la necesidad de educar y sensibilizar a la población redoblando los esfuerzos en tres prioridades: un comportamiento seguro de los usuarios, carreteras seguras y vehículos seguros³.

² La Comisión Europea consciente de que el objetivo marcado de reducción del 50 por ciento entre 2010 y 2020 es imposible de lograr, ha decidido retrasar el mismo a la siguiente década marcando 2030 como año límite.

³ Vid. más ampliamente en DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Derecho Penal de la Circulación. Delitos de violencia vial*, Ed. Bosch. Barcelona, 2006, págs. 17 y ss.

En nuestro país, la evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013, con 1.680 fallecidos⁴.

En España, con un parque automovilístico que ha aumentado hasta alcanzar en 2017 la cifra de 34.430.815 vehículos y con un censo de conductores que alcanza la cifra de 26.649.453, según las principales cifras de siniestralidad vial de 2017, en este año se produjeron 102.233 accidentes con víctimas con un resultado de 1.830 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 9.546 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 129.616 resultaron heridas no hospitalizadas⁵.

Con respecto al año anterior, el número de accidentes de tráfico con víctimas ha disminuido en 129. Respecto a las víctimas, ha habido 20 fallecidos más que en 2016, lo que supone un aumento del 1%; 209 heridos hospitalizados menos, es decir, una reducción del 2%; y 1.019 heridos no hospitalizados menos, una reducción del 1%.

La mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose el 63% de los accidentes en este tipo de vías. Sin embargo, es en las vías interurbanas donde el número de fallecidos es mayor, el 72%. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en parecida proporción en vías interurbanas y vías urbanas. El tipo de accidente mortal más frecuente en 2017 fue la salida de vía, en el que se produjo el 33% de los fallecimientos, seguido del atropello a peatón y colisión frontal con un 18%.

⁴ Las principales cifras de siniestralidad vial, Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, 2017, pág. 9.

⁵ En 2017, la siniestralidad en la ciudad se saldó con 64.740 accidentes, 509 fallecidos, 4.780 heridos hospitalizados y 77.276 no hospitalizados. Estas altas cifras de siniestralidad urbana llevaron al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado a remitir a todas las Policías Locales del país un escrito para recordar, en el ejercicio de sus funciones, en primer lugar las pautas de legalidad que ya están articuladas en la Circular 10/2011 de la FGE y en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial sobre la distinción entre imprudencia grave y menos grave de los artículos 142 y 152 del Código penal y hacerlas extensivas a los ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal. El escrito puede leerse en: VARGAS CABRERA, «Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal», en *Diario La Ley*, núm. 9333, de 9 de enero de 2019.

En cuanto a las causas, hay que señalar que los accidentes de tráfico constituyen eventos de naturaleza multicausal, que muy raramente pueden ser relacionados con una única causa. Considerando los factores concurrentes en los accidentes mortales, las distracciones estuvieron presentes en un 33% de los accidentes mortales, la velocidad excesiva concurrió en un 29% y el consumo de alcohol y drogas en un 26%. En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes. Se observa que, en el caso de los accidentes con víctimas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (29%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (18%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (10%).

Según los datos que obran en la última Memoria de la Fiscalía General del Estado, el volumen de actividad judicial y del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia vial en España en 2017, sea cual fuere el repunte de siniestralidad final de ese año, permanece, en esencia, constante y estabilizado, con un leve descenso del número de procedimientos penales y escritos de acusación del Ministerio Fiscal, y un incremento, aún más ligero, en la cifra de sentencias condenatorias por los delitos viales de peligro de los artículos 379-385 del Código penal⁶.

Por lo que se refiere a los escritos de acusación presentados por el Ministerio Fiscal y sentencias condenatorias recaídas: en 2017 se constata una nueva disminución del número de acusaciones (aproximadamente un 4% menos que el año anterior), pero, al contrario de lo que ocurría el año pasado, el número de sentencias condenatorias se incrementa —muy ligeramente— en un 1,3% respecto de 2016⁷.

Comparativa 2015-2017	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015	Acusaciones MF 2016	Sentencias 2016	Acusaciones MF 2017	Sentencias 2017
379.1 CP	426	477	514	450	517	445
379.2 CP	50.740	52.523	48.857	50.552	46.057	51.085
380 CP	1.731	1.683	1.826	1.661	1.887	1.817
381 CP	150	129	162	101	147	102
383 CP	2.325	2.501	2.155	2.384	2.199	2.441
384 CP	26.115	25.923	25.909	25.652	25.418	26.032
385 CP	42	47	40	31	35	29
Total	81.529	83.283	79.463	80.831	76.260	81.951

⁶ Memoria de la Fiscalía General del Estado, Madrid, 2018, pág. 656.

⁷ Memoria de la Fiscalía General del Estado, Madrid, 2018, pág. 658.

En cuanto a la cifra de internos que cumplen condena «sólo» por delitos contra la seguridad vial según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias, con el mismo matiz de todos los años de que se trata de «instantáneas» a determinada fecha que no permiten formular un balance definitivo sobre el número de internos por delitos viales y su evolución, se constata:

Penas privativas de libertad:

Fecha	Penados (Judiciales)	Preventivos	Localización permanente	Liberados condicionales	Fin semana	Total
15/4/2016	899	5	3	76	5	988
15/1/2017	688	2	3	64	5	762
1/5/2017	774	7	3	51	5	840
15/12/2017	740	6	3	58	5	812

Penas no privativas de libertad:

Según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias en el año 2017 se gestionaron 25.938 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las que 25.494 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 441 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad, a las que se une el dato puramente anecdótico de 3 entradas para gestionar la regla de conducta del artículo 83.1.8.ª CP —medidas *alcoholock*— introducida por la reforma de la LO 1/2015. Continúa, por tanto, la tendencia descendente de años anteriores:

Año	Entrada sentencias
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066
2015	31.889
2016	28.332
2017	25.938

Respecto a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, en 2017 se han impuesto aproximadamente 55.890 penas de este tipo, en cifra casi idéntica a las 55.148 del año 2016, fruto de la estabilización de las sentencias condenatorias por los tipos citados.

De ellas han accedido al Registro de Conductores e Infractores 2.075 de duración superior a dos años, con pérdida de vigencia del permiso por aplicación del artículo 47.3 del Código penal⁸.

Finalmente, según datos del Instituto Nacional de Estadística en 2017 se inscribieron 394.301 delitos cometidos, un 8,0% más que el año anterior. Atendiendo a su tipología, los que tuvieron mayor incidencia fueron los delitos contra la seguridad vial (23,8% del total), los de lesiones (16,6%) y los de hurtos (16,2%). Del total de 394.301 delitos, 86.200 correspondían a delitos contra la seguridad vial, 65.519 a lesiones, 63.721 a hurtos y 27.713 a robos.

A pesar de todos los datos anteriores y las cifras espeluznantes que arrojan, en los barómetros oficiales de opinión del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) no aparece la siniestralidad vial reflejada entre las preocupaciones de los ciudadanos. En el último barómetro publicado, de enero de 2019, el paro, los/as políticos/as en general, los partidos y la política, la corrupción y el fraude, la inmigración, la independencia de Cataluña, los problemas de índole económica, la violencia contra la mujer, etc., son las principales preocupaciones de los españoles. En el estudio del CIS no hay ni rastro de los accidentes de tráfico, una de las primeras causas de muerte en las sociedades modernas, y ello a pesar de que los mismos constituyen, junto a los accidentes laborales, una auténtica plaga de los países industriales⁹.

⁸ Memoria de la Fiscalía General del Estado, Madrid, 2018, págs. 664 y 665.

⁹ Tan solo en el barómetro de mayo de 2016 se incluyó una variable sobre la seguridad vial en nuestro país. La encuesta se interesó por las medidas que tomarían los españoles para reducir los accidentes. El barómetro señaló que el 28% de los sondeados apunta como primera solución el aumento del control y de la presencia policial en las carreteras; el 21,2% se decantó por el incremento de las campañas de sensibilización y el 14,2% en la mejora de las vías y de la señalización.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	5
II. EL TRÁMITE PARLAMENTARIO DE LA LEY ORGÁNICA 2/2019, DE 1 DE MARZO, DE MODIFICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL, EN MATERIA DE IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR Y SANCIÓN DEL ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE	11
III. LOS DELITOS DE IMPRUDENCIA GRAVE Y MENOS GRAVE EN EL ÁMBITO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL	33
1. EVOLUCIÓN DE LA IMPRUDENCIA Y SUS CLASES	33
1.1. De la imprudencia temeraria y simple a la imprudencia grave y leve	35
1.2. De la imprudencia grave y leve a la imprudencia grave y menos grave	41
1.3. La imprudencia grave y menos grave en el ámbito de la siniestralidad vial	54
2. EL HOMICIDIO IMPRUDENTE COMETIDO CON VEHÍCULO A MOTOR O CICLOMOTOR: EL ARTÍCULO 142 DEL CÓDIGO PENAL	56
2.1. La imprudencia grave: el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 142 del Código penal	59
2.1.1. La conducción a velocidad excesiva	69
2.1.2. La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas	74
2.1.3. La conducción etflica	79

2.1.4. La conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas	84
2.1.5. La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.....	90
2.2. La imprudencia menos grave: el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 142 del Código penal	93
2.3. El nuevo artículo 142 bis del Código penal	98
3. LAS LESIONES IMPRUDENTES COMETIDAS CON VEHÍCULO A MOTOR O CICLOMOTOR: EL ARTÍCULO 152 DEL CÓDIGO PENAL.....	103
3.1. La imprudencia grave: el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 152 del Código penal	105
3.2. La imprudencia menos grave: el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 152 del Código penal	109
4.3. El nuevo artículo 152 bis del Código penal	112
IV. EL NUEVO PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 382 DEL CÓDIGO PENAL.....	113
1. LA REGLA CONCURSAL DEL ARTÍCULO 382 DEL CÓDIGO PENAL	113
2. EL NUEVO PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 382 DEL CÓDIGO PENAL	121
V. EL NUEVO ARTÍCULO 382 BIS DEL CÓDIGO PENAL.....	123
1. EL NACIMIENTO DEL DELITO DE FUGA.....	123
2. EL OCASO DEL DELITO DE FUGA	127
3. EL RESURGIR DEL DELITO DE FUGA	129
4. EL DELITO DE FUGA VS. EL DELITO DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO	137
BIBLIOGRAFÍA.....	141

