

# TESIS DOCTORAL

AÑO 2020

## LA IMPRUDENCIA CON RESULTADO DE MUERTE Y LESIONES EN LOS SINIESTROS VIALES: APROXIMACIÓN JURÍDICO-PENAL Y CRIMINALÍSTICA.

JUAN FRANCISCO COCAÑA ROSCO

PROGRAMA DE DOCTORADO EN DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

DIRECTORES.

Dr. D. ANSELMO DEL MORAL TORRES

Dr<sup>a</sup>. D<sup>a</sup> CLARIBEL DE CASTRO SÁNCHEZ

# **TESIS DOCTORAL**

**AÑO 2020**

**LA IMPRUDENCIA CON RESULTADO DE  
MUERTE Y LESIONES EN LOS SINIESTROS  
VIALES: APROXIMACIÓN JURÍDICO-PENAL  
Y CRIMINALÍSTICA.**

**JUAN FRANCISCO COCAÑA ROSCO**

**PROGRAMA DE DOCTORADO EN DERECHO Y CIENCIAS  
SOCIALES**

**DIRECTORES.**

**Dr. D. ANSELMO DEL MORAL TORRES**

**Dr<sup>a</sup>. D<sup>a</sup> CLARIBEL DE CASTRO SÁNCHEZ**

*A mi esposa, Isabel Victoria, por sus inestimables e incondicionales muestras de apoyo y ánimo, que siempre me ha transmitido en todos los proyectos que he realizado. A mis hijos, Borja y Javier.*

#### Agradecimientos.

A mis directores de tesis, Dr<sup>a</sup> Claribel de Castro Sánchez y Dr. Anselmo Del Moral Torres, por su ayuda, dedicación y recomendaciones, inspiradas en sus amplios conocimientos y buenos criterios, que me han facilitado hacer posible la realización del presente trabajo.

A la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a la que pertenezco, y a la que agradezco los conocimientos y experiencias que me ha aportado a lo largo de más de veinte años de servicios y, en particular, al Departamento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico (DIRAT), de la Escuela de Tráfico, en el que desarrollé mi actividad profesional, como docente e investigador. Al teniente coronel Dr. José Andrés Campón Domínguez, quién me ofreció la oportunidad de emprender esta aventura académica, y cuya metodología de investigación ha sido el instrumento fundamental en esta tesis doctoral.



---

**ÍNDICE**

ABREVIATURAS.	9
TABLAS Y FIGURAS.	11
	13
<b>CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN</b>	
1. INTRODUCCIÓN	15
2. PLANTEAMIENTO Y JUSTIFICACIÓN DE LA TESIS	19
3. INTERÉS Y GRADO DE INNOVACIÓN	23
3.1 Interés.	23
3.2 Grado de innovación previsto.	26
4. OBJETIVOS DE LA TESIS	29
4.1 Objetivo general.	29
4.2 Objetivos específicos.	29
5. METODOLOGÍA DE LA TESIS.	31
5.1 Objeto de la investigación.	31
5.2 Metodología de la tesis.	31
6. ESTRUCTURA DE LA TESIS	33
	41
<b>CAPÍTULO II. LA IMPRUDENCIA</b>	
1. INTRODUCCIÓN	43
2. EL DELITO IMPRUDENTE EN EL CÓDIGO PENAL.	45
2.1 Concepto de imprudencia.	46
2.2 La norma de cuidado.	50
2.3 Infracción del deber de cuidado.	53
2.3.1. El deber objetivo de cuidado.	57
2.3.2. El deber subjetivo de cuidado.	63
2.4 Conducta peligrosa y previsibilidad.	66
2.5 La imputación del resultado.	69
2.6 Previsibilidad y “evitabilidad”.	70
2.7 Adecuación social.	73
2.8 Riesgo permitido.	75
2.9 El principio de confianza.	78
2.10 Prohibición de regreso.	81
2.11 Concurrencia de culpas.	83
3. IMPUTACIÓN OBJETIVA	85
4. CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA IMPRUDENCIA.	91
4.1 La imprudencia grave y leve, hasta la reforma de la L.O. 1/2015	91
4.2 La imprudencia grave y menos grave en la actualidad.	96
	101
<b>CAPÍTULO III. SINIESTRO VIAL Y CÓDIGO PENAL</b>	
1. SINIESTRO VIAL	103
1.1 Concepto de siniestro vial.	103
1.2 Consecuencias de los siniestros viales.	106

2. DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES	111
2.1 El homicidio y las lesiones en la reforma del Código Penal.	115
2.1.1. Homicidio imprudente	124
2.1.2. Las lesiones graves y muy graves.	125
2.1.2.1. Tratamiento médico.	128
2.1.2.2. Tratamiento quirúrgico	140
2.1.2.3. Lesiones más graves	144
3. LA NUEVA GRADUACION DE LA IMPRUDENCIA TRAS LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL	153
3.1 La reforma de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, del Código Penal.	153
3.1.1. La desprotección de las víctimas y perjudicados.	161
3.2 La reforma de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, del Código Penal.	166
<b>CAPÍTULO IV. CASUÍSTICA DE LA IMPRUDENCIA PENAL</b>	171
1. INTRODUCCIÓN	173
2. HECHOS CONSIDERADOS COMO IMPRUDENCIAS PENALES.	175
2.1 Salidas de vía e invasiones de carril contrario. Pérdidas de control del vehículo.	175
2.2 Prioridad de paso.	184
2.3 Falta de cuidado. Distracciones o desatenciones en la conducción.	195
2.4 Atropellos en pasos de peatones.	205
2.5 Maniobras antirreglamentarias o incorrectas.	223
<b>CAPÍTULO V. FISCALÍA E IMPRUDENCIA</b>	235
1. INTRODUCCIÓN	237
2. INSTRUCCIÓN 3/2006, SOBRE CRITERIOS DE ACTUACIÓN DEL MINISTERIO FISCAL PARA UNA EFECTIVA PERSECUCIÓN DE LOS ILÍCITOS PENALES RELACIONADOS CON LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR	239
3. CIRCULAR 10/2011, SOBRE CRITERIOS PARA LA UNIDAD DE ACTUACIÓN ESPECIALIZADA DEL MINISTERIO FISCAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.	245
3.1 El delito de exceso de velocidad punible del art. 379.1 CP.	245
3.2 El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. La tasa objetivada del art. 379.2 CP.	248
3.3 Conducción con permiso distinto al exigido por la categoría del vehículo	249
3.4 La diferenciación entre los delitos de lesiones y homicidio imprudente en el tráfico viario y la falta del art 621 del Código Penal. Vigencia de la instrucción 3/2006 FGE.	250
4. CIRCULAR 1/2015, SOBRE PAUTAS PARA EL EJERCICIO DE LA ACCIÓN PENAL EN RELACIÓN CON LOS DELITOS LEVES TRAS LA REFORMA PENAL OPERADA POR LA LO 1/2015.	257
4.1 Sobre asistencia a juicio en delitos leves semipúblicos	258
4.2 Sobre ejercicio del principio de oportunidad en delitos leves públicos	259
4.2.1 Elementos motivadores de la solicitud de archivo	259

5. DICTAMEN 2/2016 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL	263
5.1 Diferencia entre imprudencia grave y menos grave.	266
5.2 Valoración de los tipos de homicidio y lesiones imprudentes. Artículos 142 y 152 CP.	268
5.3 Determinación de la gravedad de la imprudencia.	273
5.4 Casuística diferenciadora entre imprudencia grave y menos grave.	274
5.5 Criterios de valoración de la imprudencia menos grave.	281
6. MEMORIAS DE LA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO.	283
6.1. Memoria Fiscalía General del Estado 2017.	283
6.2. Memoria Fiscalía General del Estado 2018.	285
6.3. Memoria Fiscalía General del Estado 2019.	286
6.3.1. La tramitación parlamentaria de la reforma del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores	287
6.4. Memoria Fiscalía General del Estado 2020.	288
7. ESCRITOS DE LA FISCALÍA DE SALA, COORDINADORA DE SEGURIDAD VIAL.	289
7.1 Dirigido a las Policías Judiciales de Tráfico.	289
7.2 Exigencias legales de la movilidad sostenible. La siniestralidad vial urbana y las respuestas preventivas y penales.	290
7.3 Dirigido a las Policías Locales	291
<b>CAPÍTULO VI. METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS SINIESTROS VIALES.</b>	<b>295</b>
1. INTRODUCCIÓN	297
2. TEORÍA GENERAL DE SISTEMAS. EL SISTEMA VIAL.	299
2.1 El Sistema Vial.	302
3. MODELOS SECUENCIALES DE EVENTOS	307
3.1. Modelo de Baker.	307
3.2. Modelo Secuencial de Eventos del Siniestro (MOSES).	309
3.2.1. Fases de MOSES.	311
3.2.2. Conceptos aplicables a MOSES.	313
3.2.2.1. Evento. Evento Crítico.	313
3.2.2.2. Acción y condición en MOSES.	318
3.2.3. MOSES y el proceso de toma de decisiones.	322
3.2.4. Posiciones relevantes en MOSES.	324
3.2.4.1. Posición de Percepción Posible	325
3.2.4.2. Posición de Percepción Real.	328
3.2.4.3. Posición de Ejecución de la Decisión.	331
3.2.4.4. Posición de No Escape.	333
3.2.4.5. Posición de Impacto.	334
3.2.4.6. Posición Final.	335
3.3. Factores que afectan a la percepción y decisión.	335
3.4. Relaciones entre las distintas posiciones	338
3.5. Posiciones y posibilidades de investigación	339
3.6. Identificación de las causas del siniestro vial en MOSES	343
3.6.1. Causa	344
3.6.2. Condición.	344
3.7. Esquema del estudio secuencial en un siniestro vial.	345

<b>CAPÍTULO VII. ANÁLISIS NORMATIVO. PERSPECTIVA CRIMINALÍSTICA EN LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO VIAL (I)</b>	<b>349</b>
1. INTRODUCCIÓN	351
2. NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACIÓN.	355
2.1 Normas Generales	355
3. DISTRACCIONES Y DESATENCIÓNES	365
3.1. Dispositivos de telefonía móvil.	371
3.2. Somnolencia – Sueño	376
3.3. Relacionados con la fatiga y cansancio.	379
3.4. Otras causas de distracciones.	380
4. VELOCIDAD	383
4.1. Velocidad excesiva.	384
4.2. Velocidad inadecuada.	389
<b>CAPÍTULO VIII. ANÁLISIS NORMATIVO. PERSPECTIVA CRIMINALÍSTICA EN LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO VIAL (II)</b>	<b>397</b>
1. ATROPELLOS A PEATONES.	399
2. ADELANTAMIENTOS.	411
3. PRIORIDADES DE PASO.	415
3.1 Prioridad de paso respecto a los ciclistas y peatones	419
4. INVASIONES CARRILES CONTRARIOS Y SALIDAS DE VÍAS.	421
5. ALCOHOL Y DROGAS.	423
6. MANIOBRAS EN LA CIRCULACIÓN	431
7. DISTANCIAS DE SEGURIDAD.	433
8. COLECTIVOS VULNERABLES	435
8.1. Ciclistas.	436
8.2. Ciclomotores.	437
8.3. Motocicletas	437
8.4. Vehículos de Movilidad Personal.	437
8.4.1. Circulación por aceras y pasos peatonales.	439
8.4.2. Velocidad	439
8.4.3. Consumo de alcohol y presencia de drogas.	440
8.4.4. Distracciones en la conducción.	441
8.4.5. Prioridad de paso de peatones	441
<b>CAPÍTULO IX. CONCLUSIONES</b>	<b>443</b>
1. CONCLUSIONES.	445
2. INVESTIGACIONES FUTURAS.	455
<b>FUENTES BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES.</b>	<b>457</b>
<b>ANEXO I.</b> Información y datos a obtener, entre otros, a través del modelo secuencial MOSES.	469



## ABREVIATURAS.

ABS	<i>Anti-lock Braking System</i>
AAP	<i>Auto Audiencia Provincial</i>
ADPCP	<i>Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales</i>
AP	<i>Audiencia Provincial</i>
ATS	<i>Auto Tribunal Supremo</i>
BOCG	<i>Boletín Oficial de las Cortes Generales</i>
BM	<i>Banco Mundial</i>
CCAA	<i>Comunidades Autónomas</i>
CDR	<i>Crash Data Retrieval</i>
CE	<i>Constitución Española</i>
CENDOJ	<i>Centro de Documentación Judicial</i>
CP	<i>Código Penal</i>
DEJ	<i>Diccionario Español Jurídico</i>
DGT	<i>Dirección General de Tráfico</i>
DOUE	<i>Diario Oficial Unión Europea.</i>
ECLI	<i>European Case Law Identifier / Identificador Europeo de Jurisprudencia</i>
ECRIT	<i>Evento crítico.</i>
ECU	<i>Unidad Electrónica de Control. (Engine Control Unite)</i>
EDR	<i>Event Data Recorder</i>
EM	<i>Exposición de Motivos.</i>
FCSE	<i>Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado</i>
FGE	<i>Fiscalía General del Estado</i>
<i>Ibidem</i>	<i>En la misma obra.</i>
<i>Ídem</i>	<i>Mismo autor.</i>
INTCF	<i>Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forense</i>
ITO	<i>Inspección Técnico Ocular</i>
ISE	<i>Informe Secuencial de Eventos.</i>
LO	<i>Ley Orgánica</i>
LTCVMSV	<i>Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial</i>
MOSES	<i>Modelo Secuencial Eventos Siniestro.</i>
NHTSA	<i>National Highway Traffic Safety Administration</i>
OECD/OCDE	<i>Organisation for Economic Cooperation and Development Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos</i>
OMS	<i>Organización Mundial de la Salud</i>
OM	<i>Orden Ministerial</i>
ONU	<i>Organización Naciones Unidas.</i>
<i>Op. cit.</i>	<i>Obra citada anteriormente.</i>
<i>Op. y p. cit.</i>	<i>Obra y página citadas.</i>
PCE	<i>Principio de Conservación de la Energía.</i>
PCL	<i>Punto Clave</i>
PCML	<i>Principio de la Cantidad del Momento Lineal.</i>
PED	<i>Posición de Ejecución Decisión.</i>
PD	<i>Punto de Decisión</i>
PF	<i>Posición Final.</i>
PIEV	<i>Percepción, Intelección, Emoción, Volición.</i>
PNE	<i>Posición de No Escape.</i>
POI	<i>Posición de Impacto. (Position of Impact)</i>
PPP	<i>Posición de Percepción Posible.</i>

<i>PPR</i>	<i>Posición de Percepción Real.</i>
<i>RAE</i>	<i>Real Academia Española</i>
<i>RD</i>	<i>Real Decreto</i>
<i>RECPC</i>	<i>Revista Electrónica de Ciencia y Criminología</i>
<i>RGCir.</i>	<i>Reglamento General de Circulación.</i>
<i>RGCon.</i>	<i>Reglamento General de Conductores</i>
<i>RGVeh.</i>	<i>Reglamento General de Vehículos</i>
<i>RNVAT</i>	<i>Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.</i>
<i>SAP</i>	<i>Sentencia Audiencia Provincial.</i>
<i>SJP</i>	<i>Sentencia Juzgado Penal</i>
<i>SRI</i>	<i>Sistemas de Retención Infantil.</i>
<i>STC</i>	<i>Sentencia Tribunal Constitucional.</i>
<i>STS</i>	<i>Sentencia Tribunal Supremo</i>
<i>TGS / SGT</i>	<i>Teoría General de Sistemas / General Systems Theory</i>
<i>TS</i>	<i>Tribunal Supremo</i>
<i>TSJ</i>	<i>Tribunal Superior de Justicia.</i>
<i>VMP</i>	<i>Vehículos de Movilidad Personal</i>

## ÍNDICE DE TABLAS.

<i>Tabla 1</i>	<i>Número de muertos en vías interurbanas y urbanas por meses. 1993-2017</i>
<i>Tabla 2</i>	<i>Víctimas totales en vías interurbanas y urbanas por meses. 1993-2017</i>
<i>Tabla 3</i>	<i>Heridos graves en vías interurbanas y urbanas por meses. 1993-2017</i>
<i>Tabla 4</i>	<i>Víctimas vulnerables en siniestros viales producidos en vías interurbanas. Años 2016 - 2018.</i>
<i>Tabla 5.</i>	<i>Victimas vulnerables en siniestros viales. Años 2016 - 2018</i>
<i>Tabla 6.</i>	<i>Datos comparados entre procedimientos penales incoados y víctimas. Años 2016 - 2018</i>
<i>Tabla 7</i>	<i>Infracciones viales que causan mayor número de siniestros viales.</i>
<i>Tabla 8</i>	<i>Peatones víctimas siniestros viales. Años 2016-2019.</i>
<i>Tabla 9</i>	<i>Infracciones de los peatones víctimas. Datos estadísticos DGT, 2016-2018</i>
<i>Tabla 10</i>	<i>Conductores de bicicletas víctimas de siniestros viales. Años 2016-2018.</i>
<i>Tabla 11</i>	<i>Salidas de vía con víctimas</i>

## ÍNDICE DE FIGURAS.

<i>Figura 1</i>	<i>Análisis matricial ampliado en el modelo MOSES</i>
<i>Figura 2</i>	<i>Riesgo de fallecimiento de un peatón como función de la velocidad de colisión de un vehículo.</i>
<i>Figura 3</i>	<i>Relación de la alcoholemia con la concentración de alcohol en aire espirado y la sintomatología clínica.</i>
<i>Figura 4</i>	<i>Alteraciones de la capacidad de conducción del rendimiento psicomotor.</i>
<i>Figura 5</i>	<i>Peatones (n=143) – distribución porcentual según el resultado toxicológico</i>
<i>Figura 6</i>	<i>Distribución porcentual según el resultado toxicológico. (535 conductores)</i>



# CAPÍTULO I

# INTRODUCCIÓN



## 1. INTRODUCCIÓN

Los siniestros viales figuran entre los problemas que mayores efectos negativos suponen para la sociedad, dada la incidencia que tienen en diversos ámbitos, como los personales, laborales, sanitarios, por los altos costes económicos que ocasionan, etc. La circulación de vehículos a motor es una actividad de riesgo, en la que todos los usuarios viales pueden verse implicados y ser víctimas de conductas imprudentes.

A nivel global las cifras estadísticas hablan por sí solas, registrándose, anualmente, más de un millón de fallecidos, mientras que las personas que resultan lesionadas se multiplican por cincuenta, teniendo en cuenta que en muchos países no existen cifras oficiales de mortalidad y lesividad producida por siniestros viales. Inciden, particularmente, estas cifras en personas jóvenes, con las consecuencias que suponen para el desarrollo de los países y, aproximadamente, la mitad de estas víctimas son consideradas personas vulnerables (peatones, ciclistas o motociclistas)<sup>1</sup>. Las previsiones de futuro no son mejores, todo lo contrario, si no se activan medidas contra esta lacra, sus consecuencias personales se incrementarán notablemente<sup>2</sup>.

Una de las prioridades recogidas en la «Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020» de la Dirección General de Tráfico (DGT), es la “*protección de los usuarios más vulnerables, entre los que se encuentran los niños, los mayores, los ciclistas, los peatones, motoristas y discapacitados*”<sup>3</sup>, los cuales, tienen un mayor riesgo de sufrir, ante un siniestro vial, lesiones de mayor gravedad como consecuencia del medio de desplazamiento que emplean, o por las características físicas que conforman este grupo de personas.

En España, según las estadísticas de la DGT correspondientes a 2018, estas muestran un repunte de la siniestralidad vial y sus consecuencias lesionales en relación

---

<sup>1</sup>OECD, Organisation for Economic Cooperation and Development. *Safety of Vulnerable Road Users*. DSTI/DOT/RTR/RST (98)1/FINAL. Paris, Francia. 1998. Pág. 19”. *Anualmente, los accidentes de tránsito se cobran casi 1'3 millones de vidas y provocan traumatismos a entre 20 y 50 millones de personas más, convirtiéndose en la principal causa de defunción entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad. Entre las víctimas mortales, casi la mitad (46%), se encuentran entre los usuarios más vulnerables de la red viaria, peatones, ciclistas y motociclistas*”.

<sup>2</sup>*Idem*. Pág. 19”. *Si no se adoptan medidas, se prevé que para 2020, los accidentes de tránsito, anualmente, causarán la muerte de cerca de 1'9 millones de personas*”.

<sup>3</sup>DGT, Estrategia de seguridad vial 2011-2020. Dirección General de Tráfico, 2011. Pág. 18

con los años anteriores<sup>4</sup>. Se produjeron 1.806 fallecimientos, de los que el 48% pertenecen a colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), y el 75% se registraron en vías interurbanas.

Años	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
1993	519	424	509	528	511	521	650	660	552	538	442	524	6.378
1994	492	341	437	402	417	431	591	621	504	460	403	516	5.615
1995	435	359	459	503	438	455	610	574	547	438	449	484	5.751
1996	357	409	411	423	439	499	520	548	486	485	433	473	5.483
1997	413	352	480	430	447	445	569	639	480	442	439	468	5.604
1998	414	410	458	391	503	523	545	636	522	531	500	524	5.957
1999	435	393	430	444	467	425	561	570	531	525	485	472	5.738
2000	462	394	440	455	450	468	623	544	491	502	457	490	5.776
2001	403	413	418	422	442	487	525	576	453	432	459	487	5.517
2002	472	377	429	360	406	471	505	558	437	448	435	449	5.347
2003	407	380	398	410	395	490	524	595	444	435	453	468	5.399
2004	373	335	361	388	400	428	459	459	364	455	345	374	4.741
2005	344	341	365	340	372	402	443	414	363	372	324	362	4.442
2006	375	282	339	368	367	352	380	331	350	317	319	324	4.104
2007	286	264	351	303	324	313	385	363	361	337	239	297	3.823
2008	265	235	241	247	265	261	311	302	229	268	241	235	3.100
2009	222	208	233	201	237	244	259	274	205	223	193	215	2.714
2010	197	148	174	172	211	202	251	258	221	242	206	196	2.478
2011	159	142	142	156	185	148	222	216	186	169	173	162	2.060
2012	147	141	154	144	157	174	161	190	202	147	135	151	1.903
2013	131	137	124	124	105	138	163	171	159	154	130	144	1.680
2014	113	99	132	141	123	153	153	156	162	143	158	155	1.688
2015	119	113	113	116	157	129	174	164	178	130	150	146	1.689
2016	147	136	153	132	132	145	191	188	155	141	146	144	1.810
2017	122	131	140	141	130	169	182	152	163	133	157	150	1.830

Tabla 1. Series 1993-2017. Fallecidos 30 días. DGT (2018)  
Número de muertos en vías interurbanas y urbanas por meses

En el caso de las lesiones, 140.992 personas resultaron heridas

Años	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
1993	9.653	8.536	9.275	10.158	10.593	10.701	12.561	12.729	10.517	10.656	8.648	9.544	123.571
1994	9.067	8.098	9.044	8.882	9.812	10.343	12.183	11.819	10.252	9.920	9.517	10.394	119.331
1995	9.352	8.799	9.666	11.025	10.465	10.366	12.968	12.148	11.079	10.394	10.338	10.583	127.183
1996	9.437	9.079	10.308	10.229	11.046	11.650	12.422	12.800	10.833	10.959	10.314	10.563	129.640
1997	9.001	8.457	11.140	10.296	11.138	11.301	12.503	13.384	10.675	11.123	10.936	10.897	130.851
1998	10.020	9.754	11.489	11.411	12.252	12.682	14.249	14.794	12.761	13.065	12.403	12.454	147.334
1999	11.257	11.024	11.944	11.778	12.762	12.675	14.683	14.131	12.685	12.745	11.305	11.643	148.632
2000	11.626	11.217	12.728	13.211	13.241	13.602	15.351	14.167	12.804	13.000	11.651	12.959	155.557
2001	11.975	11.305	13.220	13.054	12.441	13.589	14.707	14.336	12.848	12.754	12.264	12.623	155.116
2002	11.117	10.700	12.772	11.653	12.740	13.796	14.658	13.944	12.793	13.165	12.618	12.308	152.264
2003	11.811	10.643	12.537	12.609	13.557	14.172	15.082	14.801	13.318	13.068	12.230	12.206	156.034
2004	11.097	10.822	11.714	11.479	12.365	13.336	13.373	12.610	11.668	12.290	10.957	11.413	143.124
2005	10.163	10.057	10.856	11.093	12.399	13.270	13.925	12.160	11.338	11.271	10.145	10.574	137.251
2006	12.324	11.504	12.942	12.688	13.129	12.943	12.534	11.797	11.610	12.293	11.760	12.030	147.554
2007	10.844	10.543	12.618	11.590	12.916	13.127	14.296	12.783	12.145	12.299	11.892	11.291	146.344
2008	10.798	10.616	11.088	11.295	11.319	11.630	12.553	11.431	10.681	11.408	10.555	10.673	134.047
2009	9.839	9.637	11.222	10.348	11.084	11.612	12.264	10.948	10.092	10.415	9.852	10.367	127.680
2010	9.338	8.834	9.797	9.561	10.587	11.029	11.780	10.443	10.125	11.001	10.514	9.814	122.823
2011	9.401	9.145	9.048	9.364	10.237	10.160	11.144	9.828	10.305	10.456	9.321	9.278	117.687
2012	9.465	8.563	9.919	9.090	9.962	10.470	10.756	10.095	10.023	10.182	9.718	9.550	117.793
2013	9.847	9.235	9.846	10.218	10.505	10.790	11.778	10.294	10.880	11.339	11.043	10.625	126.400
2014	10.159	9.906	10.847	10.580	10.812	11.052	11.413	10.438	10.804	11.165	10.737	10.407	128.320
2015	10.446	9.580	11.287	10.326	12.473	12.329	12.933	11.193	11.526	11.557	11.490	11.004	136.144
2016	11.346	10.866	11.177	11.179	12.110	12.925	13.213	11.632	11.993	12.472	12.129	11.158	142.200
2017	10.881	10.144	11.922	11.842	11.874	13.077	13.028	11.312	11.522	12.271	11.907	11.212	140.992

Tabla2. Series 1993-2017.DGT (2018)  
Víctimas totales en vías interurbanas y urbanas por meses

<sup>4</sup>Ministerio Interior. DGT. Datos consolidados víctimas accidentes de tráfico.15/07/2018. Extraído de: <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2019/En-2018-fallecieron-1806-personas-en-accidente-de-trafico-24-menos-que-el-ano-anterior.shtml>



Años	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
1993	2.935	2.506	2.739	3.019	3.251	3.111	3.766	3.887	3.073	3.083	2.584	2.874	36.828
1994	2.647	2.317	2.489	2.500	2.782	3.009	3.504	3.462	2.916	2.735	2.629	3.001	33.991
1995	2.618	2.449	2.689	3.087	2.997	2.935	3.713	3.465	3.120	2.812	2.761	2.953	35.599
1996	2.457	2.494	2.761	2.679	2.683	2.768	3.283	3.371	2.992	2.946	2.741	2.724	33.899
1997	2.379	2.251	2.953	2.677	2.923	2.952	3.280	3.603	2.747	2.761	2.750	2.639	33.915
1998	2.450	2.367	2.732	2.684	2.801	2.888	3.354	3.609	2.927	3.029	2.915	2.908	34.664
1999	2.542	2.516	2.764	2.583	2.726	2.738	3.187	3.040	2.567	2.505	2.262	2.453	31.883
2000	2.274	2.206	2.484	2.312	2.239	2.303	2.707	2.615	2.228	2.206	1.984	2.206	27.764
2001	1.968	1.812	2.118	2.194	2.097	2.248	2.490	2.556	2.314	2.349	2.136	2.284	26.566
2002	1.878	1.763	2.277	2.016	2.212	2.402	2.470	2.599	2.253	2.136	2.115	2.035	26.156
2003	1.799	1.736	2.105	2.142	2.228	2.407	2.648	2.722	2.259	2.213	2.014	2.032	26.305
2004	1.796	1.786	1.764	1.762	1.879	1.930	2.067	1.993	1.716	1.793	1.635	1.684	21.805
2005	1.501	1.512	1.723	1.756	2.047	2.010	2.148	1.996	1.760	1.902	1.757	1.747	21.859
2006	1.659	1.639	1.869	1.895	1.936	1.864	1.961	1.842	1.691	1.640	1.669	1.717	21.382
2007	1.371	1.344	1.712	1.639	1.578	1.662	1.969	1.834	1.657	1.621	1.523	1.385	19.295
2008	1.398	1.254	1.397	1.349	1.324	1.456	1.593	1.533	1.317	1.400	1.271	1.196	16.488
2009	1.164	1.078	1.185	1.158	1.284	1.298	1.389	1.255	1.075	1.029	1.016	992	13.923
2010	833	812	935	980	1.043	1.096	1.223	1.140	1.011	1.081	941	900	11.995
2011	891	805	918	930	991	998	1.158	1.010	1.001	998	869	778	11.347
2012	742	718	846	827	935	924	1.091	954	916	868	790	833	10.444
2013	810	653	703	787	828	883	920	960	917	904	872	849	10.086
2014	617	661	819	786	873	927	886	890	800	836	791	688	9.574
2015	715	644	729	697	901	941	932	902	807	739	750	738	9.495
2016	682	669	754	818	814	894	995	922	856	870	758	723	9.755
2017	666	665	843	827	810	903	901	792	774	869	805	691	9.546

Tabla3. Series 1993-2017.DGT (2018)  
Heridos graves en vías interurbanas y urbanas por meses

Del total de víctimas, 9.546 resultaron heridos graves, requiriendo ingreso hospitalario.

Las consecuencias de los siniestros viales no solo alcanzan a la lesividad de las víctimas, a los daños materiales y a los gastos económicos que de cualquier tipo ocasionan, sino que, también, generan responsabilidades jurídicas, penales, civiles y administrativas. En el caso particular de esta tesis, las penales, referidas a las conductas viales que causan siniestros viales en los que resultan fallecidos y/o lesiones graves, los cuales, requieren un estudio en profundidad que permita conocer las conductas que los originaron.

Por ello, sería necesario poder corregir los comportamientos que provocan estas consecuencias indeseables, como son la muerte y las lesiones a las personas, mediante una legislación vial exigible a todos los usuarios viarios que minimice los riesgos que comporta la conducción de vehículos de motor, así como, el conocimiento de las conductas que originan los siniestros viales, a través de una investigación científica, rigurosa y completa, la cual, permita sancionar los comportamientos imprudentes que las producen.



## 2. PLANTEAMIENTO Y JUSTIFICACIÓN DE LA TESIS

La presente tesis tiene su origen en la aparición de la novedosa graduación de la imprudencia punible “*menos grave*”, consecuencia de la reforma del Código Penal operada a través de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, y su particular aplicación en los siniestros viales que ocasionan fallecidos y lesiones graves imprudentes.

Aunque no existe en nuestro derecho positivo una definición legal y concreta del concepto de imprudencia, aunque sí en otros contextos,<sup>5</sup> y, mucho menos, de la anterior dualidad de grave y leve, la Jurisprudencia sí que vino a conceptuar y graduar la misma, siendo su interpretación acogida de forma pacífica y reiterada por los distintos Tribunales desde hace mucho tiempo atrás. La aparición de una nueva graduación de la imprudencia, la *menos grave*, supondría, como así ha sido, cierta imprecisión en su aplicación como consecuencia de su indeterminación, pues no debería equiparse, de ninguna manera, a la anterior imprudencia penal leve.

A la vista de ello, se pusieron de manifiesto otros problemas achacables a esa reforma de la ley penal, donde además de introducir esa imprudencia *menos grave*, la desaparición del Libro III de las Faltas en el Código Penal, así como la despenalización de las lesiones graves del 147.1 por imprudencia *menos grave*, y todas las lesiones por imprudencia leve. No obstante, el legislador ha optado por remediar algunos de estos efectos, al incluir, a través de una nueva modificación de la misma, operada por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo<sup>6</sup>, en la que, por un lado, pasa a incluir como imprudencia *grave*, por disposición de la propia Ley, supuestos que ya eran considerados como tales por la Jurisprudencia y, por otro, dar una conceptualización auténtica de la imprudencia *menos grave*, además de volver a incluir penalmente, las lesiones recogidas en el artículo 147.1 CP, cometidas por imprudencia *menos grave*. Lo llamativo de la última reforma, y así lo expresa en su Preámbulo es que, “*responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan*

---

<sup>5</sup>Diccionario Jurídico Español RAE. “*Infracción o incumplimiento del deber objetivo-general de cuidado o diligencia, impuesto por una norma, escrita o no, de cuidado, prudencia o diligencia, que es la norma prohibitiva secundaria. No cuenta el llamado cuidado subjetivamente debido, que sería el cuidado que el sujeto por sus conocimientos individuales inferiores a lo normal es capaz de comprender y cumplir, ello solo afectará a la culpabilidad del hecho, pero no excluye la existencia de imprudencia*”.

<sup>6</sup>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.

*afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor*”, aunque el problema se extiende al resto de supuestos relacionados con el tráfico viario, hay que tener en cuenta los numerosos siniestros viales, acaecidos recientemente, en los que estas víctimas, especialmente vulnerables, como peatones y ciclistas, han sufrido las consecuencias de conductas gravemente imprudentes.

La referida reforma, viene a considerar, en todo caso, como imprudencia grave *“la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del Código Penal determinara la producción hecho”*, aunque como antes se expuso, desde tiempos pretéritos, y de forma reiterada, se venían aceptando estos mismos criterios por la Jurisprudencia, aunque, a efectos de prevención general, los conductores, conocerán, expresamente, cuáles serán las consecuencias de su grave conducta.

Para el caso de la imprudencia menos grave, se ha procedido a considerar como interpretación auténtica un concepto de imprudencia menos grave, solo referido a siniestros viales, *“siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave a las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”*, lo cual, parece más propio de modelos basados en la causalidad que en la teoría de la imputación objetiva, en la que se requiere un mayor análisis de los hechos.

Sin embargo, a pesar de esta interpretación legal de la imprudencia menos grave, se considera que la solución al problema de su conceptualización e imputación, no debería resolverse mediante una fórmula que pudiera pretender una aplicación automática por la equivalencia, entre el derecho penal y el administrativo, dejando sin efecto principios propios de aquel, como el de intervención mínima o de última ratio. Además, puede colisionar con los criterios jurisprudenciales que hasta la fecha se han estado aplicando, y que seguirán para el caso de las imprudencias graves y para las leves, aunque estas últimas hayan quedado extramuros de la jurisdicción penal, pero que van a seguir siendo aplicables en los siniestros viales. La solución podría ser más correcta por la vía jurisprudencial que por la de la interpretación auténtica, pues pudiera convertir, la aplicación de este tipo de imprudencia en un automatismo.

En cualquier caso, la realización de una exhaustiva y completa investigación de los hechos que causan la muerte o lesiones graves en el ámbito de los siniestros viales, sigue siendo una herramienta válida para alcanzar estos fines, que no es otro que, poder valorar las conductas que los ocasionan, así como su graduación imprudente, lo cual,

plantea el problema de estudio: cómo proceder para la graduación de la imprudencia en los siniestros viales, tras la reforma de la LO 1/2015, por lo que, se plantea la siguiente hipótesis a verificar: ¿Cómo, la implantación de una metodología de investigación basada en aspectos científico-técnicos y criminalísticos, permitiría una mejor valoración y graduación de las distintas clases de imprudencia que conforman los tipos penales de homicidio y lesiones graves, atendiendo a los criterios jurisprudenciales y doctrinales existentes?

Con ello, se pretende demostrar que a través del análisis de las principales causas y condiciones que generan los siniestros viales, generadoras de las referidas consecuencias personales, y aplicando una metodología basada en el estudio de las secuencias de los distintos eventos que se suceden durante la producción de estos hechos, el juzgador podría obtener información y elementos suficientes para poder determinar si el hecho enjuiciado es constitutivo de imprudencia y, si ésta tiene cabida en alguno de los tipos penales, como grave o menos grave.

La justificación de la elección del tema de la tesis, con independencia de su dimensión humana, social, económica, etc., viene amparada por la necesidad de que la nueva imprudencia menos grave, además de su nueva interpretación legal, permita, al igual que ocurre con la imprudencia grave, emplear correctamente los tipos penales imprudentes y acabar con cierta impunidad asociada a la producción de siniestros viales en los que, tradicional y mayoritariamente, a pesar del resultado lesivo producido, son considerados, primeramente, como simples accidentes. Además, en los supuestos en los que éstos hechos eran calificados penalmente, como homicidio o lesiones imprudentes, con mayor frecuencia se graduaban como leves, generando desprotección a las víctimas y perjudicados, así como una mayor sensación de impunidad para los autores de estas conductas que, tan fatales desenlaces ocasionan. A raíz de lo previsto, en la reforma operada por la LO 2/2019, de 1 de marzo, se estima que dejara de existir esa impresión de falta de responsabilidad, a la vista del aumento de penas que determinados comportamientos van a suponer.

Los siniestros viales no son todos iguales, evidentemente, pero tampoco deben ser investigados de forma rutinaria, sino que, requieren un exhaustivo análisis para poder conocer qué es lo que ha sucedido y por qué, debiendo, en muchas ocasiones, remontar la investigación a momentos muy anteriores a la producción del mismo. Los informes que los investigadores aportan sobre un siniestro vial están dirigidos, principalmente, a establecer las causas que lo produjeron, las cuales, están basadas en

infracciones a la normativa administrativa vial. Sin embargo, para conocer, en el ámbito de la circulación viaria, si una acción es imprudente y establecer su graduación no resulta suficiente la causa que origina el siniestro vial, sino que, será preciso conocer todas las circunstancias y condiciones que llevaron a su producción, pues permitirán dar respuestas a cuestiones relacionadas con la falta del cuidado debido, el aumento del riesgo permitido, la previsibilidad, “evitabilidad”, ámbito de protección de la norma, etc.

De ello, surge la necesidad de realizar esa completa y profunda investigación de los hechos, a la que se hacía referencia, mediante una metodología específica, aportando información suficiente y de calidad que permita identificar y graduar la imprudencia cometida y relacionar su resultado con el tipo penal correspondiente, pues además, de la imprudencia menos grave y la solución dada por la LO 2/2019, de 1 de marzo, coexiste con la imprudencia grave.

### **3. INTERÉS Y GRADO DE INNOVACIÓN.**

Con anterioridad, se han realizado numerosos trabajos relacionados con el estudio de la imprudencia, su relación con los siniestros viales y los resultados que producen. En la presente tesis no se pretende volver a realizar un análisis sobre el mismo tema, sino que, partiendo del conocimiento que sobre la imprudencia, a nivel jurisprudencial, doctrinal, de la Fiscalía General del Estado, como de la Fiscalía de Seguridad Vial, así como, de las últimas modificaciones legales, que sobre la misma, con motivo de la graduación de ésta en grave y menos grave, como de los tipos penales del homicidio y lesiones imprudentes habidos en los últimos años, determinar si, mediante la utilización de un modelo de análisis científico-técnico y criminalístico del siniestro vial, es posible aportar la información necesaria para poder establecer un mayor conocimiento sobre los hechos ocurridos, permitiendo concretarla tipología de imprudencia cometida en los sucesos que originan un mayor resultado ofensivo.

Los conocimientos que de la imprudencia se tienen, a través de las fuentes citadas anteriormente, serían tenidos en cuenta para la investigación del siniestro vial, dándose respuesta, mediante la aplicación de la metodología que se propone, a los criterios y teorías que se vienen siendo observados Juzgados y Tribunales. De qué manera, se lograría una mejor conceptualización de la conducta imprudente y su graduación en mayor o menor gravedad, en función de los mismos, como los de previsibilidad objetiva y subjetiva, "evitabilidad", aumento del riesgo permitido, infracción del deber de cuidado, etc.

#### **3.1. Interés.**

Los hechos que generan la muerte o lesiones graves en las personas, producidas con ocasión de la circulación de vehículos de motor o ciclomotores, pero que también, cualquier usuario de la vía puede ser causante de los mismos, bien como conductor, usuario de vehículos o peatón, no pueden ser tenidos como simples accidentes de circulación en los que se ha producido dicho resultado. En los casos en los que éstos tienen su origen en una conducta imprudente, deberían ser catalogados con arreglo al desvalor de la acción cometida y del resultado acaecido, es decir, como homicidios o lesiones imprudentes, y la mejor manera para alcanzar este objetivo, es la averiguación de las conductas que llevaron a la producción de éstos, basada en una concreta metodología de investigación. De esta forma, se ayudará a acabar con la

sensación de impunidad que éstos hechos generan y que, siguiendo las estadísticas oficiales, son miles las víctimas las que los padecen, al menos, en nuestro país.

Hay hechos que sí pueden ser definidos como accidentes, donde la casualidad, el azar, la fuerza mayor<sup>7</sup>, caracterizada por la in"evitabilidad" y la imprevisibilidad, o el suceso fortuito<sup>8</sup> están presentes. Evidentemente, todos los siniestros viales no deberían ser catalogados, automáticamente, como imprudencias punibles, pues, como bien refiere el Preámbulo de la LO 1/2015, de 30 de marzo, se determinaba que solamente para los casos graves de imprudencia<sup>9</sup>.

Sin embargo, puede parecer todo lo contrario, si tenemos en cuenta el automatismo que parece pretender hacer la reforma operada por la LO 2/2019, de 1 de marzo, al reputar como imprudencia menos grave a los hechos que sean consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, pues en éstas, tienen su raíz, principalmente, todos los siniestros viales. Por lo tanto, siguiendo este planteamiento, la realización de estos hechos, cuando tengan su origen en cualquiera de estas infracciones graves a la normativa vial, generarían un comportamiento, al menos, imprudente de menor gravedad y si, además, ocasionan unas lesiones punibles, nos encontraremos ante un delito leve, lo cual, entra en contracción con lo que perseguía la anterior reforma penal.

De igual forma, en caso de acciones imprudentes, la graduación del desvalor de la acción, en graves, menos grave y leve, aunque ésta última a efectos civiles, requerirá un estudio pormenorizado de cada suceso y conducta, que permita realizar dicha graduación, de tal forma, que pueda exigirse la responsabilidad adecuada y ajustada a cada situación, ya que, incluso, existirán comportamientos que no estén normativizados

---

<sup>7</sup>STS 1843/2017, Sala de lo Contencioso, de 27 de noviembre. Roj: STS 4339/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4339. "(...) la fuerza mayor es un concepto jurídico que debe quedar ceñido, como reiteradamente ha repetido la jurisprudencia de este Tribunal, a un suceso que está fuera del círculo de actuación del obligado, que no hubiera podido preverse o que previsto fuera inevitable".

<sup>8</sup>STS 360/2013, Sala de lo Penal, de 1 de abril. Roj: STS 2252/2013 - ECLI: ES:TS:2013:2252. "El caso fortuito excluye el dolo y la culpa, produciéndose, pues, una ausencia absoluta de todo reproche jurídico-penal al presentarse el suceso como imprevisible para el sujeto".

<sup>9</sup>Apartado XXXI, del Preámbulo de la LO 1/2015, de 30 de marzo. "(...) no toda actuación culposa de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil (...)"



en la legislación administrativa vial y, sin embargo, sean merecedoras de reproche penal al ser realizados sin el debido o exigible cuidado.

La utilización de una metodología de estudio del siniestro vial, permitirá que la investigación de este se realice de una forma sistemática, rigurosa, flexible y ajustada a cualquier tipo de siniestro, de forma que, secuencialmente se analice el comportamiento de cada uno de los implicados en el mismo, así como las circunstancias que concurren en cada suceso. El inicio del análisis se produce a partir de un determinado evento que desencadena la situación imprevista, peligrosa e inesperada que finaliza en un resultado lesivo no deseado. Este evento inicial que coincidirá con la inobservancia del deber de cuidado, es decir, con una infracción a las normas de circulación vial facilitará establecer la causa del mismo, pero, no siempre, permite determinar una valoración gradual de la imprudencia.

La reforma operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, con la introducción de la imprudencia menos grave y, la consiguiente ausencia de criterios interpretativos de la misma, hasta la actual modificación de 2019, estaba generando no pocos problemas en su aplicación, de ahí la apreciación de la inexistencia de pautas interpretativas consolidadas y uniformes surgidas de la llamada jurisprudencia menor, que es la que hasta ahora se ha venido pronunciando en relación con los siniestros viales, con disparidad de razonamientos<sup>10</sup>.

Fueron surgiendo argumentos proclives a equiparar la imprudencia grave con las infracciones muy graves del artículo 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTCVMSV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y la imprudencia menos grave con las infracciones graves del artículo 76 del mismo texto legal, los cuales, parecen haber obtenido una aceptación favorable por parte del legislador, al menos, para estas últimas.

No obstante, aunque el mandato legal esta para ser cumplido, ésta consideración no será analizada en profundidad en el presente trabajo, pero sirva como adelanto que, en numerosas ocasiones, lo que va a permitir una mejor graduación de la imprudencia no va a ser la infracción vial como causa del siniestro, sino, las condiciones en las que

---

<sup>10</sup>Fiscalía General del Estado. Memoria Fiscal 2017. Pág. 568

se ha producido la circulación o utilización de las vías de los implicados las que lleven a una concreción más razonada y justa.

### 3.2. Grado de innovación previsto.

Una vez establecido el enfoque jurídico sobre la imprudencia, la criminalística, definida por el Diccionario del español jurídico de la Real Academia Española (RAE), como *“Ciencia penal que tiene por objeto el esclarecimiento del delito y la identificación del autor y la víctima, valiéndose para ello de técnicas y tácticas dirigidas a la investigación, explicación de los hechos criminales”*, o en términos más específicos, como *“la profesión y la disciplina científica dirigida al reconocimiento, identificación, individualización y evolución de las evidencias físicas, mediante la aplicación de las ciencias naturales en el campo de las ciencias legales<sup>11</sup>”*, en este caso, en el estudio de las conductas viales, a través de los vestigios, huellas, restos, indicios, etc., que se localizan en el escenario de los hechos, su correlación con lo establecido en la norma y, las condiciones y circunstancias a tener en cuenta en la investigación de la conducta imprudente, así como, su graduación, amparada en una metodología científica.

Servirá para realizar la investigación de unos delitos, catalogados como imprudencias punibles, permitiendo conocer las acciones de cada uno de los participantes en el mismo y las condiciones en las que aquellas se produjeron, facilitándose, a través de una metodología de análisis, unas conclusiones que hagan posible concretar la mayor gravedad o no de la imprudencia cometida. Como refiere CAMPÓN DOMÍNGUEZ, *“la criminalística, debe ser apoyada por otras ciencias, como la física, la mecánica, la psicología o la ingeniería civil<sup>12</sup>”*, pues no se puede olvidar que, a través de ellas, se estudiarán con mayor profundidad los factores que intervienen en la producción de un siniestro vial.

Por ello, la principal innovación pretendida en esta tesis es la metodología de investigación y estudio en profundidad del siniestro vial que, permitirá analizar la conducta individual de las personas implicadas, en aras de establecer las causas y condiciones que han generado el mismo, con consecuencias lesivas para las personas,

---

<sup>11</sup>ZAJACZKOWSKI, R. E. *Manual de Criminalística*. Ediciones Ciudad Argentina, Buenos Aires, Argentina, 1998. Pág. 20

<sup>12</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. *Manual de Investigación de Siniestros Viales*. Ministerio del Interior. Dirección General de la Guardia Civil. Dirección General de Tráfico. 2019. Pág. 157

muerte o lesiones graves, originadas por imprudencias, con objeto de poder valorar su graduación en grave o menos grave.

Desde un punto de vista sistémico, en el que en el sistema vial está conformado por diferentes factores (humanos, tecnológicos, estructurales y socio-normativo) que interactúan entre ellos, es preciso analizar el comportamiento individual de cada uno, así como, conjuntamente, las relaciones existentes entre ellos en cada una de las fases en las que se produce el siniestro vial. El siniestro vial se va produciendo secuencialmente, a través de la realización de distintos eventos, en los cuales, se pueden conocer las acciones y condiciones en las que éstos han ido desarrollándose, y que pueden ser atribuidos a las distintas personas implicadas<sup>13</sup>.

La utilización de un modelo secuencial, el cual, se inicia con la premisa que el siniestro vial no se produce de forma inmediata, sino que tiene una evolución en el tiempo y en el espacio<sup>14</sup>, permitirá conocer en profundidad lo realmente sucedido en cada una de las fases en las que puede dividirse el mismo, y de la manera que han interactuado los distintos factores intervinientes. El punto de partida del estudio será la ocurrencia de un determinado evento, denominado crítico, que generará la ruptura de la normalidad del sistema vial, el cual, había ido desarrollándose con seguridad, y, con ello, la aparición de una situación extraña, inesperada o peligrosa, generada por una acción que infringe u omite un deber de cuidado<sup>15</sup>.

Con la metodología de investigación se obtendría la información necesaria que interesará para conocer las distintas acciones, infracciones al deber de cuidado y condiciones que facilitaron la secuencia de eventos que se desarrollan antes, durante y posteriormente en el siniestro vial.

El resultado de la aplicación metodológica conllevará a la obtención de un mejor criterio de valoración del riesgo producido y no permitido, la infracción del deber de cuidado cometida y su relación con el ámbito de protección de la norma, es decir, una mejor adaptación de la información obtenida al criterio de imputación objetiva, como

---

<sup>13</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. Manual de Investigación... *Op. cit.* p. 84.

<sup>14</sup>BAKER, J.S., FRICKE, L.B. The Traffic-Accident Investigation Manual: Traffic Accident Reconstruction. Primera Edición, Northwestern University Traffic Institute, Evanston (Illinois), 1990. Pág. 164

<sup>15</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro (MOSES). Revista Europea de Tráfico, Transportes y Seguridad Vial "Securitas Vialis" núm. 3, 2009. Pág. 42.

medio más preciso para valorar las conductas imprudentes con relevancia penal, como son los resultados lesivos de muerte o lesiones graves.

## 4. OBJETIVOS DE LA TESIS

Los objetivos de esta tesis se muestran de una forma precisa y específica, con la intención de mostrarla totalidad de la tarea investigadora, dirigiendo los procesos que serán realizados en el transcurso de ésta, para que, posteriormente, se puedan examinar las conclusiones alcanzadas de la investigación.

### 4.1. Objetivo General.

La finalidad de la tesis doctoral se fundamenta en determinar, si a través del análisis e investigación metodológica del siniestro vial, basado en la secuenciación del mismo en sus distintas fases de producción, se obtiene información necesaria para facilitar la determinación de una posible conducta imprudente. Para ello, se tendrá en cuenta, además, los criterios e interpretaciones aportados por distintas fuentes de conocimiento, con el propósito de proporcionar una mejor graduación de la misma, en grave y menos grave, en los supuestos en los que el resultado producido es de homicidio y lesiones graves producidas en los siniestros viales. Para ello, se tendrán en cuenta, como antes se ha expuesto, los conceptos legales, criterios interpretativos que la Jurisprudencia y la doctrina han ido estableciendo, de forma uniforme y reiterada, sobre la imprudencia y sus clases, así como los criterios de actuación dimanantes de la Fiscalía de Seguridad Vial.

### 4.2. Objetivos Específicos.

- Analizar la imprudencia en el ámbito vial. A partir del concepto de imprudencia punible, teorías causales, la teoría de la imputación objetiva del resultado, principios de confianza, riesgo permitido y Jurisprudencia, la configuración de las lesiones graves punibles, así como, el alcance de las reformas que, en relación con la imprudencia y los tipos penales imprudentes de homicidio y lesiones se han producido en los últimos años, siempre dentro de la esfera del siniestro vial.

- Examinar las infracciones más usuales a la norma vial causantes de los siniestros. Aquellas transgresiones, muy graves y graves, de la LTCVMSV que originan frecuentemente los resultados más severos. contra las personas, muertes y lesiones graves, como origen previo a la graduación imprudente, y las principales características a tener en cuenta para la investigación de los siniestros viales. A través de las previsiones de cuidado, tanto generales, como específicas, previstas en la normativa

vial ante la realización de determinadas maniobras y conductas que pueden ser consideradas como imprudentes, las cuales, permiten ser estudiadas por la metodología secuencial que se propone.

- Describir la metodología para el estudio del siniestro vial. A través de un modelo secuencial que permita conocer el mayor número de datos, evidencias y fuentes de prueba, en cada una de las secuencias en las que se desarrolla el siniestro vial, y establecer las causas y condiciones encaminadas a una mejor valoración de la imprudencia y su clasificación.

- Aplicar la ciencia de la criminalística a la investigación de siniestros viales. Recogida de la información y datos necesarios del siniestro vial relacionados con los distintos factores que en él intervienen, analizar su significado y obtener conclusiones de los mismos para establecer su adecuación o no al cuidado debido, su previsibilidad y "evitabilidad" y demás criterios aplicables.

## 5. METODOLOGÍA DE LA TESIS.

La metodología que se pretende aplicar en la investigación de siniestros viales debe servir para alcanzar el objeto de esta tesis doctoral de una forma lógica, jurídica y científica.

### 5.1. Objeto de la Investigación.

Estudio de los siniestros viales con una metodología científica, basada en el modelo secuencial, fácil, realista y adaptable a cualquier tipo de hecho, que permitirá obtener la información y datos necesarios que pueden facilitar, una vez considerada la acción como imprudente, una mejor graduación como grave o menos grave.

### 5.2. Metodología de la tesis.

A través de varias líneas de investigación, se realizará un estudio sistemático que a partir de la conceptualización de la imprudencia en relación con las acciones, trasgresoras de las normas de tráfico, las cuales, ocasionan con mayor frecuencia siniestros viales con resultados lesivos para las personas, mediante la aplicación un método que, partiendo de un enfoque teórico sobre la imprudencia, su conceptualización y tipologías, va pasando a un punto de vista práctico, al ser analizadas numerosas sentencias que, tras ser clasificadas, han sido elegidas, principalmente del Tribunal Supremo y de las Audiencias Provinciales, en las que se examinan los criterios que han ido teniéndose en cuenta en sus pronunciamientos, y que guardaran una íntima relación con el proceso de investigación desde el prisma de la criminalística.

Bajo un enfoque cualitativo-deductivo, el problema que se plantea en la presente tesis viene determinado por la necesidad de verificar que, a pesar de que la Jurisprudencia ha ido creando unos criterios consolidados para calificar la imprudencia y su graduación, al menos en las graves y leves, relacionados con los siniestros viales, la investigación realizada a través de una metodología específica ayudará a un mejor pronunciamiento de las instancias judiciales. La catalogada como menos grave, parece que, con la equiparación a las infracciones graves de la normativa penal, el problema está resuelto, pero también exige la Ley que debe ser apreciado por el Juez, para lo que, lo investigación desarrollada servirá de gran apoyo.

Además de lo anterior, las dos últimas reformas del Código Penal, parecen las dos caras de la misma moneda. En la primera de ellas, la de LO 1/2015, de 30 de marzo, despenaliza la gran mayoría de los resultados lesivos que generan los siniestros viales, como son los previstos en el art. 147 CP, e introduce un concepto jurídico indeterminado, como es la imprudencia menos grave, mientras que la última reforma, operada por la LO 2/2019, de 1 de marzo, al conceptualizar la imprudencia menos grave, va a volver a penalizarla gran mayoría de los siniestros viales, como delitos leves, si de forma automática se tiene en cuenta la interpretación auténtica que en ella se establece. Teniendo en cuenta el alcance de las principales modificaciones legales, se plantea si a través de la utilización de una metodología secuencial de investigación, se puede obtener información necesaria sobre las causas y condiciones del hecho, que permita concretar la graduación de la imprudencia.

Como hipótesis de trabajo, se propone que el estudio del siniestro vial que ayudara a clasificar los tipos de imprudencia, sea realizado siguiendo una metodología científica, a través de un modelo secuencial de investigación vial, en el que, analizando las acciones y condiciones de los subsistemas que conforman el sistema vial, se concretarán las conductas realizadas por las personas implicadas en el mismo.

Una segunda hipótesis estaría conformada por la siguiente formulación: ¿la metodología utilizada en la investigación del siniestro vial, aportará la suficiente información, en cantidad y calidad, sobre cómo y por qué se produjo éste, teniendo en cuenta que se requiere una exhaustiva y compleja labor indagatoria y de instrucción, pues no todos los siniestros ofrecen las mismas posibilidades de investigación?

Igualmente, las infracciones muy graves o graves a la normativa vial que son causas frecuentes de la ocurrencia de un siniestro vial, ¿por sí solas, mediante la equiparación entre la normativa administrativa y la imprudencia penal menos grave, son determinantes para graduar la imprudencia, o requieren de algunos condicionantes o circunstancias que deben ser investigados, y tenidos en cuenta para su mejor valoración?



## 6. ESTRUCTURA DE LA TESIS

La presente tesis doctoral se encuentra estructurada en nueve capítulos que se resumen de la siguiente forma:

El primer capítulo, sirve de “*INTRODUCCIÓN*”, para explicar el problema que generan los siniestros viales, afectando de modo particular a bienes jurídicos, eminentemente personales, como son la salud, la integridad física y la vida, pues se trata de analizar homicidios y lesiones imprudentes. La necesidad de contar con una normativa que, sea capaz de dar seguridad a una actividad de riesgo como es el tráfico viario, y que sancione aquellas conductas que conllevan a esas consecuencias lesivas no deseadas.

Para ello, además de la existencia de las normas de protección adecuadas a éstos fines, resulta necesario contar con unos criterios adecuados para advertir la existencia de acciones imprudentes y poder graduar su mayor o menor peligrosidad, pues de lo contrario, resulta difícil poder conseguir los fines protectores de la norma de cuidado y la aplicación penal a los hechos más graves.

La última reforma del Código Penal ha supuesto un cambio en la conceptualización de la imprudencia menos grave y, además, la concurrencia de imprudencia grave ante la presencia de hechos tipificados en el artículo 379 del referido texto. Sin embargo, no llega a cumplir todos los supuestos, que son muchos, en los que puede producirse una conducta imprudente al margen de estas últimas precisiones, por lo que, habrá que seguir contando con los criterios jurisprudenciales que se estaban aplicando con anterioridad.

Para ello, y con la finalidad de una aplicación adecuada de estos criterios, se considera que puede facilitar el mismo, un examen riguroso y completo de éstos hechos mediante una metodología de investigación del siniestro vial, de carácter científico, y basada en los modelos secuenciales, que permita la aportación de datos e información suficiente, y de calidad, a la Autoridad Judicial para una mejor de la valoración de las conductas imprudentes.

El capítulo segundo, “*LA IMPRUDENCIA*”, pretenderá fijar el concepto del término a través de su ubicación en el Código Penal, las consideraciones que han sido formuladas por la doctrina, y por los criterios generales tenidos en cuenta por la

Jurisprudencia para su apreciación y graduación, partiendo de la infracción del deber de cuidado, la previsibilidad y “evitabilidad”, la imputación objetiva del resultado, en este caso, de homicidio y lesiones. Mención a la imputación objetiva, y el análisis para su estudio a través de los criterios del riesgo permitido, el principio de confianza, la prohibición de regreso.

Cuestiones variadas sobre la imprudencia, como su ubicación en el CP, su diferenciación con otras conductas parecidas o similares, como la negligencia o impericia, su estructura como delito, la norma de cuidado, como elemento normativo del tipo imprudente, su finalidad, la valoración de la infracción a la misma. La infracción del deber de cuidado, que constituye el origen de la acción imprudente. Las diferentes posiciones entre infracción a la norma e infracción del deber de cuidado, la necesidad de atender a la objetividad de la diligencia cuando esta viene contenida en una norma o, al deber de prudencia. Cuestiones relacionadas con el deber de cuidado, objetivo y subjetivo, atendiendo a los conocimientos exigibles y capacidades del autor, tanto generales, como específicos.

La realización de conductas peligrosas y la previsibilidad de producir un resultado lesivo, el cual, puede ser imputado al autor, cuando se ha llevado a cabo sin tener presente el deber de cuidado que su acción requería. El análisis de las circunstancias *ex ante*, que, además de la previsibilidad de producción del resultado, y que al no haber sido advertidas ocasionan la que el mismo no pueda evitarse.

El riesgo permitido, la adecuación social y el principio de confianza, serán objeto de exposición, siendo tratadas las características generales de los mismos, su valoración, su aplicación y sus límites. Igualmente, en relación con la teoría de la imputación objetiva, fundada en criterios normativos, basada en el análisis de la creación de un riesgo que ha aumentada la permisividad de este que, como consecuencia del mismo se ha producido un resultado no querido, el cual, pertenecía al ámbito de protección de la norma penal.

Finalmente, se exponen los diversos criterios jurisprudenciales que, con relación a la imprudencia grave y leve, eran tenidos en cuenta con anterioridad a la entrada en vigor de la LO 1/2015, de 30 de marzo, los cuales, siguen teniendo validez, pues ambas tipologías imprudentes se mantienen, aunque en jurisdicciones distintas. Del mismo modo, con posterioridad, la novedosa imprudencia menos grave, va siendo situada en un espacio intermedio, entre la grave y leve, dirigida a conocer aquellas conductas de

mayor gravedad consideradas como faltas, pero que, en ningún caso supone una degradación de las conductas que deben seguir siendo consideradas como graves.

En el tercer capítulo, “*SINIESTRO VIAL Y CÓDIGO PENAL*”, en primer lugar, se establece la necesidad de no denominar a los hechos que ocasionan lesiones y homicidios imprudentes con ocasión de la circulación de vehículos a motor o ciclomotores como accidentes de tráfico, pues no tienen su origen en la casualidad, el hecho fortuito o la mala suerte, sino todo lo contrario, en la infracción de una norma de cuidado que está dirigida, precisamente, a evitar su producción. Más aconsejable, o quizás, más correcto, es denominarlos siniestros viales u otro apelativo que no implique un significado accidental, y calificarlos como lo que son, hechos tipificados, penalmente, como homicidios y lesiones imprudentes. Aunque no lo parezca, no es lo mismo, pues parece que el término accidente no refleja la gravedad de la conducta, es disculpada por la sociedad y, por lo tanto, no es asumido como un verdadero problema con una dimensión que afecta a múltiples sectores de nuestra vida. Se trata de que el ciudadano, el usuario de las vías destinadas al tráfico viario, adquiera conciencia de que es un delito lo que puede cometer si no cumple con las obligaciones que se le impone en la normativa vial y, con ello, produce un resultado lesivo.

Si bien, es la administración la primera que debería asumir este cambio nominativo, sin embargo, a través de una Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, del Registro de Víctimas de Accidentes de Tráfico, establece una noción normativa de este término. Incluye la consideración de vehículos implicados, conductores, peatones, la clasificación de la gravedad del accidente, de las consecuencias, aunque no son coincidentes con las definiciones de lesiones graves y leves, a efectos penales.

Los delitos que son objeto de estudio en la presente tesis son delitos de resultado imprudentes, en los que, es necesario que la conducta imprudente lesione el bien jurídico protegido, para lo cual, deberá existir el nexo causal o relación de causalidad entre la conducta y el resultado producido, citándose algunas teorías referidas a esa causalidad, al menos, como primer elemento de valoración de la conducta imprudente realizada.

En relación a las lesiones, se exponen los razonamientos que han servido para catalogar las lesiones graves, por medio de interpretaciones jurisprudenciales, atendiendo a los conceptos de tratamiento médico o quirúrgico, la objetividad de su adopción, etc., así como, casuística sobre diversas actuaciones facultativas que son

consideradas como tratamientos, tanto médicos como quirúrgicos, los cuales, permiten establecer los tipos delictivos previstos en el artículo 147.1 del CP, como, los tipos del 149 y 150 CP, con ocasión de lesiones de especial gravedad.

Por otra parte, en los últimos cuatro años se han producido dos modificaciones del Código Penal con amplia transcendencia sobre la imprudencia, su clasificación y los efectos que han producido en las víctimas y perjudicados, principalmente cuando han sufrido lesiones, quedando en algunas ocasiones completamente desamparados y sometidos a procedimientos que les invitaban a abandonar cuestiones que eran justas.

Se analizarán las reformas penales. La llevada a cabo por la LO 2/2019, de 1 de marzo, parece haber hallado la solución a las imprudencias menos graves, sin embargo, la situación de los siniestros viales va a sufrir una modificación en el tiempo, pues la va a trasladar a los momentos anteriores a la anterior reforma por la LO1/2015 de 30 de marzo, si se decide una aplicación automática entre infracciones viales graves y la imprudencia menos grave. Si con ésta primera, se pretendía, apelando a principios de ultima ratio e intervención mínima del derecho penal y, a que todos los siniestros viales no debían ser considerados, penalmente, como imprudentes, además de buscar una descarga de la jurisdicción penal, a favor de la civil, ahora, puede darse la paradoja que los siniestros con resultado lesivo, penalmente relevante, puedan llegar a ser considerados como imprudencias menos graves, y por lo tanto, delitos leves, pues su causa, su origen, va a estar en alguna de las infracciones graves de la Ley de Seguridad Vial.

Quizás la solución no ha sido la más acertada, sino que tendría que haberse solucionado los problemas que originaron con la primera reforma, donde las víctimas y perjudicados por estos hechos quedaron algo desamparados.

Se analiza alguna estadística aportada por la Fiscalía General del Estado, en la que se pone de manifiesto que, no son numerosos los procedimientos penales por imprudencias, teniendo en cuenta el elevadísimo número de víctimas que ocasionan. De igual forma, con anterioridad a la reforma penal de 2015, éstas conductas imprudentes, con ocasión del tráfico vial, eran enjuiciadas principalmente a través del procedimiento de Juicio de Faltas, hoy derogado, y que, al haber dejado impunes, hasta la reforma de 2019, las lesiones por imprudencia menos grave, salvo las del artículo 152 CP, eran remitidas a la jurisdicción civil.

El capítulo cuarto, referido a la “CASUÍSTICA DE LA IMPRUDENCIA PENAL”, con ocasión de siniestros viales imprudentes con resultado de muerte o lesiones, en el que se analiza, a través del estudio de numerosas sentencias, principalmente del Tribunal Supremo y Audiencias Provinciales, cuáles han sido los criterios, a través del estudio de casos, que han seguido para establecer que la conducta realizada era considerada como imprudente y, su graduación como grave y menos grave.

Los distintos casos se han agrupado en distintas tipologías de siniestros viales, las más habituales, como salidas de vías, pérdidas de control de vehículos, atropellos a peatones, prioridad de paso, etc., los cuales, tienen su origen en las infracciones de la normativa vial que son, igualmente, las más comunes y peligrosas en la producción de los siniestros viales, como las distracciones o desatenciones en la conducción, consumo de alcohol, drogas, velocidad, etc.

Se comprueba que en una gran cantidad de casos, la infracción vial cometida no representa un elevado riesgo o peligro, como pudieran ser las colisiones por alcances entre vehículos motivados por ligeras distracciones, que, actualmente, con la pretendida equiparación de la infracción grave vial a la imprudencia menos grave, pudieran ser el indicio de un posible delito leve. Otras de estas infracciones, serán sancionadas penalmente como imprudencias graves, de forma automática, por disposición legal, al estar presente, en la ocurrencia del siniestro, el consumo de alcohol o drogas con afectación a la conducción.

El estudio de casos reales de siniestros viales, en los que se ha producido el resultado de fallecidos o lesiones, servirán para conocer si el estudio o investigación de los mismos a través de un modelo de investigación determinado hubiera permitido obtener mayor información que aportar para concretar el siniestro como acción imprudente punible.

Del análisis de las numerosas Sentencias, se observará que, salvo en los casos en los que existe influencia del alcohol, el resto de conductas son clasificadas como imprudencia grave al haberse tenido en cuenta las circunstancias y condiciones que concurrían en la producción del siniestro vial. Ello significa que no se tendrá en cuenta, únicamente, la relación entre infracción administrativa vial grave, y la imprudencia menos grave, sino que, se seguirá analizando la conducta según los criterios jurisprudenciales anteriores a la reforma penal de 2015, para ambos tipos de imprudencias punibles.

En el capítulo quinto, “*FISCALÍA E IMPRUDENCIA*”. Se analizan diversas Instrucciones, Circulares y Dictámenes dimanantes, tanto de la Fiscalía General del Estado, como de la Fiscalía de Seguridad Vial, todos ellos, en lo que se refiere a la problemática de la imprudencia y necesidad de impulsar la actuación de la Fiscalía en los delitos relacionados con la circulación de vehículos a motor, su investigación, la consideración de determinadas conductas como imprudencia grave, así como, instrucciones precisas dirigidas a los agentes de la autoridad encargados de la persecución de estos hechos.

La Circular 10/2011, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, no solo supuso una aclaración importante ante los delitos contra la seguridad vial, sino que, a los efectos de la imprudencia, las conductas que, aunque no llegaran a integrar el tipo delictivo, sí permitían, en los delitos de resultado, considerar la conducta como imprudente

Ante la falta de concreción de la novedosa imprudencia menos grave, el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, elaboró el Dictamen 2/2016, de 14 de julio, en el que da instrucciones particulares sobre cómo se deben analizar los hechos acaecidos en los siniestros viales para su graduación como imprudencias graves o menos graves. Su estudio, servirá para afianzar, aún más, las actuaciones a seguir y las circunstancias a tener en cuenta para alcanzar esa diferenciación. En cualquier caso, la idea de la Fiscalía es mantener los criterios que la Jurisprudencia ha ido teniendo en cuenta para la graduación de la conducta imprudente, teniendo presente que, la comisión de una infracción administrativa vial, grave o muy grave, deberá ser el origen de la investigación de la conducta. Se requiere, igualmente, la elaboración de informes de investigación de siniestros viales lo más completo posibles, además, de su rápida tenencia por los Fiscales, para solicitar la incoación del correspondiente procedimiento procesal.

Las Memorias anuales de la Fiscalía General del Estado, detallan la actuación y el seguimiento que, en relación con la imprudencia, han sido llevadas a cabo por los Fiscales en los distintos procedimientos en los que han intervenido, ofreciéndose con ello, el conocimiento de pautas que pueden ser importantes en la investigación del siniestro vial.

El capítulo sexto, analiza la “*METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS SINIESTROS VIALES*”. Se requiere un método o modelo de análisis científico, principalmente, secuencial que permita determinar la participación de

los factores influyentes en los siniestros viales, en cada uno de los distintos episodios en los que se van sucediendo, desde el hecho que desencadena el mismo hasta que las unidades de tráfico implicadas alcanzan la inmovilización. Este método debe tener en cuenta, no solo las causas que conllevan al siniestro, sino todas aquellas circunstancias que se produjeron con anterioridad y durante su ocurrencia, que, con toda seguridad, ayudará a establecer la mayor o menor previsibilidad y “evitabilidad”, y por ende, una mayor concreción del grado de imprudencia cometido.

El Modelo Secuencial de Eventos del Siniestro Vial (MOSES), será el encargado de analizar los siniestros viales, teniendo en cuenta que, los siniestros viales conforman un sistema, según la Teoría General de Sistemas, denominado Sistema Vial, en el que, conjuntamente se analizan los diferentes subsistemas que lo conforman, y que intervienen en el mismo de forma conjunta y en cada una de las fases en las que se divide la investigación del siniestro vial.

Se desarrollan todos aquellos eventos que conforman el siniestro vial, pues, como modelo secuencial, parte de la premisa que, éste no se produce de forma inmediata, sino que tiene un desarrollo espacio-temporal en el que se produce su consumación. Se enumeran todas aquellas posiciones importantes que son objeto de investigación, las cuales, permiten conocer la conducta realizada por cada uno de los implicados, las acciones realizadas, así como, las condiciones en las que aquellas fueron llevada a cabo. Finalmente, se analizan las causas del siniestro vial.

El séptimo y octavo capítulos, el “*ANÁLISIS NORMATIVO. PERSPECTIVA CRIMINALÍSTICA EN LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO VIAL*”. La normativa vial determina de forma concreta y completa, como norma que establece el deber de cuidado, los comportamientos a adoptar por todos los usuarios de las vías públicas que participan del tráfico vial. Determinadas conductas suponen un mayor desvalor de la acción imprudente cometida por cualquiera de éstos participantes, siendo éstas acciones las que con mayor frecuencia generan, consecuentemente, muertes o lesiones en las personas. Se determinarán las previsiones generales y especiales de comportamiento que permiten conocer las acciones cometidas por los usuarios viales, y su adaptación u omisión a la norma, las cuales, guardan una íntima relación con las causas que están presentes en los siniestros viales y en sus resultados lesivos no deseados.

Se tienen presente aquellas infracciones que con mayor frecuencia son generadoras de los siniestros viales, examinando las prevenciones de cuidado que, generales o específicas, se imponen para la realización de determinadas maniobras viales, así como, todas las acciones dirigidas a evitar cualquier daño como participante del tráfico viario.

EL noveno capítulo, referido a la “*CONCLUSIONES*”, se dará oportuna respuesta al problema planteado, así como, las hipótesis que son objeto de estudio.

En primer lugar, se establecerán aquellas conclusiones que están relacionadas con los posicionamientos doctrinales y jurisprudenciales de las conductas imprudentes que han sido desarrollados en los capítulos precedentes, las cuales, deberán ser objeto de respuesta a través de las hipótesis formuladas. Del mismo modo, cuál ha sido el alcance de las modificaciones penales que ha sufrido la imprudencia, y los tipos penales de resultado.

Seguidamente, la metodología científica propuesta, como modelo secuencial, deberá demostrar que permite adquirir y recopilar toda la información necesaria para una mejor valoración de las conductas imprudentes.

Finalmente, las posibilidades de accesos a las unidades electrónicas que incorporan los vehículos, permitirá, en un futuro próximo, obtener informaciones relacionadas con las conductas de los conductores y del vehículo que, actualmente, no están disponibles fácilmente para el investigador, las cuales, quedan registradas, aportando datos de los instantes previos a la colisión. Estas informaciones constituyen indicios importantes, los cuales, permiten dar respuesta, entre otros, a la atención a la conducción, velocidades, maniobras previas, etc., constituyendo estas novedosas herramientas un valioso complemento para la aplicación del modelo secuencial de eventos del siniestro vial.



# CAPÍTULO II

## LA IMPRUDENCIA



## I. INTRODUCCIÓN.

Lo primero que se debería fijar, es el concepto de imprudencia para, a continuación, relacionarla con los tipos penales imprudentes que se pretenden analizar, el homicidio y las lesiones. De esta forma quedarán establecidos desde un punto de vista jurídico y, después, desde una perspectiva criminalística.

No se pretende establecer nada nuevo sobre la imprudencia, pero sí, a través de la literatura existente sobre la misma, quedar concretado su concepto, su tipología actual, los criterios jurisprudenciales existentes, así como, la imputación objetiva como medio para su análisis, pues de ella, se tomaran las bases que faciliten la investigación de la responsabilidad en los siniestros viales. Conociendo su significado, alcance y criterios de aplicación, se pretende poder llegar a ellos a través de la metodología de investigación basada en el estudio de los eventos que se producen en todo siniestro vial. En cualquier caso, se intentará, siempre que sea posible, enfocarlo desde el punto de vista de la seguridad vial y los siniestros viales, pues es el ámbito donde se va a desarrollar la presente tesis doctoral.

La LO 1/2015, de 30 de marzo, derogó el Título III y, con ello, el procedimiento de Juicio de Faltas, desapareciendo, a su vez, la imprudencia leve, manteniéndose la imprudencia grave y surgiendo, otra nueva, la menos grave, así como la modificación de algunos tipos delictivos, entre los que se encuentran el homicidio y lesiones imprudentes. No parece que la conceptualización jurisprudencial de la imprudencia grave vaya a variar, al menos eso se espera, pero se desconocía, entonces, cuál sería el alcance que iba a tener la nueva imprudencia menos grave. Lo anterior, era lo que se esperaba hasta que nuevamente fue modificado el CP, por la Ley Orgánica 1/2019, de 1 de marzo, que afectaba tanto a la imprudencia grave, como a la menos grave, de las cuales, se comentará en el capítulo siguiente. En los delitos de resultado, relacionados con la circulación vial, tiene una gran importancia su definición o concreción, pues la reforma penal estuvo orientada y diseñada para este ámbito.

No se debe olvidar que sigue existiendo, extramuros del derecho penal, la imprudencia leve, la cual, con anterioridad a la reforma penal citada, se aplicaba de forma mayoritaria en los delitos de resultado imprudentes relacionados con los siniestros viales y, esperemos que no vuelva a ser la clasificación imprudente más esgrimida.



## 2. EL DELITO IMPRUDENTE EN EL CÓDIGO PENAL.

La imprudencia, junto con el dolo, es otra de las formas de la culpabilidad. No todos los tipos penales dolosos tienen su correspondiente tipo imprudente, pues, el Código Penal de 1995 dispone un sistema de *“numerus clausus”* y un *principio de excepcionalidad* en relación con éstos, al establecer en su artículo 12, que *“las acciones u omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley”*. No cabe duda que, con ello, quedan reforzados tanto el principio de legalidad, pues de lo contrario, cualquier conducta podría ser objeto de enjuiciamiento por el solo hecho de tener un equivalente doloso en la parte especial del Código Penal, como el de intervención mínima, al poder evitar hechos que no atentan o ponen en peligro bienes jurídicos que no requieren la protección del derecho penal.

Hasta la aparición de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, establecía un sistema de *“numerus apertus”* que facilitaba la sanción de cualquier delito del Código Penal como imprudente.

También el artículo 14.1 del Código Penal, al referirse al error, dice que *“atendidas las circunstancias del hecho y las personales del autor, fuera vencible, la infracción será castigada, en su caso, como imprudente”*. Hace referencia a la posibilidad de conocer la producción de un resultado, y por ello, es imputable objetivamente un resultado típico, cuando el causante del mismo ha tenido un error sobre su posible producción, a pesar de tener la posibilidad de conocer el riesgo de su acción.

Para PANNAIN, existe una distinción entre la negligencia y la imprudencia, constituyendo la primera la *“(…) falta de cuidado, la desatención: es la falta de uso de aquellos poderes activos por los cuales un individuo, aun pudiendo desarrollar una actividad, por pereza psíquica, la omite<sup>16</sup>”*. Sin embargo, considera que la imprudencia tiene su origen en una acción, en la cual, *“(…) el obrar sin aquella cautela que la común experiencia de la vida enseña ha de adoptarse en el cumplimiento de algunos actos y en el uso de ciertas 'cosas, la irreflexión, el obrar en contradicción con las normas de prudencia<sup>17</sup>”*.

<sup>16</sup>PANNAIN. R. Manuale di Diritto penale, I, Editorial Unione tipografico-editrice torinese (UTET), Torino, 1967. Pág. 460

<sup>17</sup>Idem.

Incluso, a diferencia de las anteriores, otro concepto que se utiliza para valorar estas conductas es la impericia, basada “*en la insuficiente aptitud para el ejercicio de un arte o profesión, en el defecto de aquella habilidad que determinadas funciones requieren*”<sup>18</sup>. En un concepto utilizado por los investigadores de siniestros viales, cuando analizan las maniobras evasivas realizadas por el conductor de un vehículo, ante la aparición de una situación de riesgo, considerando que la acción tiene esta cualidad, cuando tenía posibilidades de evitar o disminuir los efectos del siniestro y, a pesar de ello, su realización no fue adecuada. .

En los delitos imprudentes de resultado, el juzgador debe comprobar que se ha realizado el tipo objetivo si, además de la acción, también se ha producido el resultado, así como la existencia de una relación de causalidad entre ambos (imputación objetiva)<sup>19</sup>.

## 2.1. Concepto de imprudencia.

El concepto de imprudencia tiene como referencia a la infracción del deber de cuidado y a la previsibilidad.<sup>20</sup> De acuerdo con Mezger, “*actúa culposamente el que infringe un deber de cuidado que personalmente le incumbe y puede prever la aparición del resultado*”<sup>21</sup>. Sin embargo, estos dos términos no son independientes, pues la previsibilidad del resultado, al que se uniría la “evitabilidad”, constituye el origen para poder concluir si existe o no la infracción del deber de cuidado<sup>22</sup>.

Para VIVES/ANTÓN, “*(...) concurre culpa en quien realiza un hecho típicamente antijurídico, no intencionadamente, sino a causa de haber infringido el deber de cuidado que personalmente le era exigible*”<sup>23</sup>. Para otros autores, el concepto de imprudencia no

---

<sup>18</sup>PANNAIN. R. Manuale di Diritto penale...*Op. cit.* p.460

<sup>19</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General. 2ª edición. Editorial Hammurabi SRL. Buenos Aires. 1999. Pág.. 254

<sup>20</sup>COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal. Parte General 2ª. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia.1987, Pág. 457.

<sup>21</sup> MEZGER, E. Tratado de Derecho Penal, Vol. 2, Madrid, 1957, pág. 184, citado por COBO/VIVES. Derecho Penal...*Op. cit.* p. 457.

<sup>22</sup>COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal...*Op. cit.* p. 457

<sup>23</sup>*Idem.*

difiere del anterior, existiendo los mismos elementos identificativos como son la infracción del deber de cuidado y la previsibilidad. Para DEL ROSAL, “ (...) *la producción de un resultado típicamente antijurídico que pudo y debió evitarse si se hubiera prestado la diligencia debida*<sup>24</sup>”, mientras que para ANTÓN ÓNECA, “ (...) *culpa es la voluntaria omisión de la diligencia debida para evitar un resultado antijurídico previsible*<sup>25</sup>”. Siguiendo conceptos similares, se identifica la imprudencia con la falta de cuidado, con la posibilidad de evitar los resultados dañosos si se hubiera actuado con la diligencia y prudencia exigible a la conducta que se realizaba<sup>26</sup>.

Junto a la falta de intencionalidad, por parte del sujeto, en la producción del resultado, es muy relevante la infracción de un deber específico de cuidado, pues de él dependerá la mayor o menor gravedad de su conducta, ya que, “ (...) *es la intensidad y relevancia de la previsión y diligencias dejadas de observar*<sup>27</sup>”, lo que habrá que tener en consideración, pues, las normas viales contienen en sus preceptos numerosas previsiones de riesgo, y cómo actuar ante ellas.<sup>28</sup>El elemento normativo de la imprudencia se encuentra en la infracción del deber de cuidado que le era exigible, a título personal, al autor de los hechos, efectuándose o distinguiéndose dos momentos fundamentales, como son la infracción del deber de cuidado y la imputación del resultado antijurídico no querido<sup>29</sup>.

En cualquier caso, no existe intención, por parte del sujeto, de causar el resultado producido, pues, en caso contrario, la tipicidad y le pena a imponer sería distinta. Desde un punto de vista psicológico, la imprudencia ha sido diferenciada entre consciente e inconsciente, en función de que el sujeto se represente el peligro creado con su acción, aunque, confía en que aquel no produzca el resultado lesivo o, aun cuando no se produjo

---

<sup>24</sup>COBO DEL ROSAL, M. Tratado de Derecho Penal Español. Parte General. vol. II. Editorial Darro. Madrid. 1976. Pág.124

<sup>25</sup>ONECA ANTÓN, J. Derecho Penal, Parte General. 2ª. Editorial Akal. Madrid. 1986. Pág. 217

<sup>26</sup>COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal... *Op cit.* Pág. 459. “ (...) *en la imprudencia el sujeto no ha querido realizar el hecho, pero, sin embargo, se ha producido por su descuido y falta de cuidado, pudiendo y debido haberlo evitado. La imprudencia comporta la infracción de las más elementales reglas de cautela o de diligencia exigible al hombre prudente y consciente en el marco de una determinada actividad*”.

<sup>27</sup>STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959

<sup>28</sup>Podríamos referirnos, por ejemplo, cuando se establece que, al aproximarse a las inmediaciones de centros escolares o ante un paso de peatones, se debe aminorar la velocidad, incluso, llegar a detenerse si fuera necesario.

<sup>29</sup>COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal... *Op. cit.* p. 459

la representación del peligro, tuvo que haber sido tenido en cuenta, existiendo, en ambos casos, la falta de intencionalidad en la producción del resultado, finalmente, acaecido o, en la asunción como posible, lo que serviría para diferenciarlo del dolo eventual. Consciente e inconsciente no significan, directamente, imprudencia grave y menos grave, sino que, puede ocurrir que la culpa consciente puede ser normativamente leve, mientras que la grave psicológicamente puede responder a la categoría de inconsciente. El efecto principal que va a suponer una u otra, será el mayor o menor grado de reproche normativo al aplicar el vigente Código Penal<sup>30</sup>.

Para CEREZO MIR,

*“(...) si lo injusto material de los delitos culposos quedara ya plenamente constituido con el desvalor de la acción, no se explicaría por qué se exige que la lesión del bien jurídico sea precisamente consecuencia de la falta de observancia del cuidado objetivamente debido. Debería bastar con que existiera un vínculo causal entre el resultado y la acción antijurídica. El resultado aparecería entonces como una condición objetiva de punibilidad y no pertenecería al tipo<sup>31</sup>”.*

A este respecto, la Jurisprudencia<sup>32</sup> viene señalando que la imprudencia se configura por la concurrencia de los siguientes elementos:

a) una acción u omisión voluntaria no intencional o maliciosa, con ausencia de cualquier dolo directo o eventual;

b) el factor psicológico o subjetivo consistente en la negligente actuación por falta de previsión del riesgo, elemento no homogeneizable y por tanto susceptible de apreciarse en gradación diferenciadora;

c) el factor normativo u objetivo representado por la infracción del deber objetivo de cuidado, concretado en normas reglamentarias o impuesto por las normas socio culturales exigibles al ciudadano medio, según común experiencia;

---

<sup>30</sup>STS 720/2003, Sala de lo Penal, de fecha 21/05/2003, Rec., núm. 903/2002. ECLI: ES:TS: 2003:3444.

<sup>31</sup> CEREZO MIR, J. Traducción de El nuevo sistema del Derecho penal, de Welzel. nota nº 4. Editorial B de F. Buenos Aires, 2004. Pág. 18.

<sup>32</sup>STS 54/2015, Sala de lo Penal, de fecha 11/02/2015. Rec., núm. 1481/2014. ECLI: ES:TS:2015:385



d) producción del resultado nocivo; y

e) adecuada relación causal entre el proceder descuidado desatador del riesgo y el daño o mal sobrevenido, dentro del ámbito de la imputación objetiva.

Se requiere, por tanto, que la acción o, en su caso la omisión, no sea realizada a propósito por su autor con la finalidad de causar un daño, a pesar, de que su conducta era peligrosa, incluso, sin haber sido tenida como tal, pero que, finalmente, se ha materializado sin tener en cuenta sin tener presente el deber de cuidado, o de prudencia, que le eran exigibles y, como consecuencia de ello, se ha producido el resultado lesivo no querido<sup>33</sup>.

Siguiendo la jurisprudencia del Tribunal Supremo,<sup>34</sup> se establece la estructura de delito imprudente de la siguiente forma:

\* Infracción de un *deber de cuidado interno* (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión), que obliga a advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad.

\* Vulneración de un *deber de cuidado externo* (deber objetivo de cuidado), que obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de

---

<sup>33</sup>STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. Roj: STS 385/2015 - ECLI: ES:TS:2015:385".(...) una acción u omisión voluntaria, pero no maliciosa, referida a la acción inicial, puesto que el resultado no ha sido querido ni aceptado; que dicha acción u omisión será racionalmente peligrosa, no permitida, al omitirse el deber de cuidado normalmente exigido por el ordenamiento jurídico, por las costumbres o por las reglas de la convivencia social; finalmente, esta conducta con conocimiento del peligro o sin él, ha de ser causa eficiente del resultado lesivo o dañoso no perseguido, que constituye la parte objetivo del tipo". (SSTS. 1382/2000 de 24.10 y 1841/2000 de 1.12).

<sup>34</sup>STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 4867/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4867. "(...) el delito imprudente exige la concurrencia de los siguientes requisitos: 1º) La infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión). 2º) Vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado). 3º) Generación de un resultado. 4º) Relación de causalidad. A lo anterior debe sumarse: 1) En los comportamientos activos: a) el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), b) la imputación objetiva del resultado (vínculo normativo): que el riesgo no permitido generado por la conducta imprudente sea el que materialice el resultado. 2) En los comportamientos omisivos: dilucidar si el resultado producido se hubiera ocasionado de todos modos si no se presta el comportamiento debido. Pero no que no se puede saber o conocer si el resultado se hubiera producido, o no, de haberse prestado la atención debida".

STS 598/2013, Sala de lo Penal, de fecha 28 de junio. ROJ: STS 3773/2013 - ECLI:ES:TS:2013:3773.

garante de este le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado.

\* En los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por ésta sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico).

\* En los comportamientos omisivos habrá de operarse con el criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal<sup>35</sup>.

## 2.2. La norma de cuidado.

La norma de cuidado, como elemento normativo, que forma parte del tipo imprudente, tiene como finalidad la no producción de lesiones a bienes jurídicos, haciendo ver al ciudadano que determinadas conductas no están permitidas y, por lo tanto, que se abstengan de realizar aquellas acciones que puedan suponer un riesgo penalmente relevante. La norma de cuidado se infringiría con *"(...) una acción dirigida a la infracción de la norma prohibitiva de causar un resultado desfavorable para el bien jurídico, o mediante una acción que no observa la diligencia preceptuada con carácter objetivo-general para evitarlo<sup>36</sup>"*.

La lesión de la norma de cuidado, fundamentará el injusto de la imprudencia, que hará depender su gravedad de la mayor o menor infracción de la norma, es decir, del desvalor de la acción<sup>37</sup>. La norma de cuidado obliga a todos los sujetos por igual, y en

---

<sup>35</sup> STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de fecha 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS:2009:6867.

<sup>36</sup> Citado por TORIO LOPEZ, A. El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales. ADPCP, 1974. Pág. 34

<sup>37</sup> STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. Roj: STS 1464/2001 - ECLI: ES:TS:2001:1464. Al referirse a la imprudencia; *"(...) la gravedad de una imprudencia depende, ante todo, de la gravedad de la infracción de la norma de cuidado que ha dado lugar a la producción de un resultado objetivamente ilícito. El desvalor de la acción es directamente proporcional a la gravedad de la infracción de la norma de cuidado. De la norma de cuidado que rige en cada caso se derivan dos deberes de cuidado que algún sector de la doctrina ha caracterizado como interno y externo. El deber de cuidado interno obliga a prever el peligro que con ciertas acciones y en determinadas situaciones se puede crear. El deber de cuidado externo obliga a comportarse de forma que el peligro advertido no se materialice en una lesión concreta"*.

el caso de los siniestros viales, a realizar una conducta que en ningún caso genere un peligro típicamente relevante, exigiéndose un deber para evitar el resultado no querido y, “ (...)puede estar establecida en la ley, en un reglamento, en disposiciones particulares y, desde luego, basada en la experiencia<sup>38</sup>”.

Los tipos de homicidio y lesiones imprudentes que tienen su origen en un siniestro vial, objeto de esta tesis, están incluidos en una norma de cuidado que prohíbe y sanciona la realización de determinadas conductas que puedan llevar a la puesta en peligro de los bienes jurídicos que garantizan la vida, la integridad y la salud de las personas, la cual, deber ser cumplida por cualquier persona, sin exclusión. CORCOY BIDASOLO, argumenta que “*las conductas se prohíben por la ley con el fin de impedir no un resultado en general, sino uno bien determinado, por conllevar una excesiva indeterminación y arbitrariedad de las decisiones*<sup>39</sup>”.

Ambos tipos se encuentran en el Código Penal, en los artículos 142, con relación al homicidio<sup>40</sup> y 147.1, 149, 150 y 152, referido a las lesiones<sup>41</sup>. Si se produce una acción

---

<sup>38</sup>STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959

<sup>39</sup>CORCOY BIDASOLO M., El delito imprudente, Criterios de imputación del resultado. Editorial PPU. Barcelona, 1989. Pág. 489 (citado, por MARTINEZ ESCAMILLA M, La imputación objetiva del resultado...*Op. cit. p. 276*).

<sup>40</sup>Artículo 142 CP.1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses. BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015. Pág. 27714.

<sup>41</sup>Artículo 147 CP.1. El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado, como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de seis a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico. BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015. Pág. 27715.

Artículo 149 CP.1. El que causara a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años.2. El que causara a otro una mutilación genital en cualquiera de sus manifestaciones será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años. BOE (legislación consolidada). Pág. 62.

Artículo 150 CP. El que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad, será castigado con la pena de prisión de tres a seis años. BOE (legislación consolidada). Pág. 62.

Artículo 152 CP.1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido: 1. Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147.2. Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.3. Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses. BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015. Pág. 27715.

que ponga en riesgo estos bienes jurídicos, estaremos ante una acción penalmente relevante, pues, aquel riesgo no estará permitido, máxime cuando tenía la posibilidad de prever esa situación y, además, siendo exigible su no producción. Lo importante del injusto en las conductas imprudentes es que el sujeto tiene la posibilidad, además del deber, de percatarse del peligro. En el caso del homicidio, será responsable de su producción quien realiza una conducta de peligro que lo ocasiona, quien además de lo anterior, no procura su evitación y, también, por quien no cumple con el deber de cuidado<sup>42</sup>. En cualquier caso, no se pretende evitar cualquier tipo de suceso que lesiones los bienes jurídicos amparados por la norma penal, sino aquellos que “*ex ante*”, el sujeto podía prever y evitar.

En cuanto a la gravedad de la infracción a la norma de cuidado puede ser valorada según diversos criterios jurisprudenciales<sup>43</sup>:

- Jerarquía del bien jurídico que se pone en peligro<sup>44</sup>. Pudieran ser tenidas en cuenta, por ejemplo, aquellas maniobras de adelantamiento ejecutadas sin visibilidad suficiente y a elevadas velocidades, en la que, las colisiones son de una magnitud que las posibilidades de supervivencia no existen.

- Entidad del riesgo creado y la consiguiente posibilidad de producción del resultado<sup>45</sup>. Pudieran incluirse todas aquellas conductas en las que existe una previsión de cuidado, ante situaciones de riesgo, principalmente, por la presencia de personas vulnerables, en la que se produce el siniestro vial sin haber tenido en cuenta ninguna medida de protección para preverlo y evitarlo.

---

<sup>42</sup>ENGISCH, k. Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht. Editorial Scientia Verl. Berlín, 1964. Págs. 335-337, citado por CORCOY BIDASOLO M., El delito imprudente. *Op. cit.* Pág. 87”. (...) *la norma del homicidio es lesionada por quién realiza una acción peligrosa para la vida, por quién habiendo causado un peligro para la vida de otro no hace nada para evitarlo y por quién no cumple el deber jurídico de atención*”.

<sup>43</sup> SAP LO 123/2018, Sección 1ª, de 12 de septiembre. Roj: SAP LO 457/2018 - ECLI: ES:APLO:2018:457.

<sup>44</sup>STS 2235/2001, Sala de lo Penal, de 30 de noviembre. ROJ: STS 9414/2001 - ECLI:ES:TS:2001:9414. “(...) *cuando la acción del autor genera un peligro para un bien jurídico importante en condiciones en las que la posibilidad de producción del resultado es considerable, la imprudencia debe ser calificada de grave*”.

<sup>45</sup>STS 1835/2001, Sala de lo Penal, de 17 de octubre. Roj: STS 7961/2001 - ECLI: ES:TS:2001:7961. “(...) *ha de fijarse en el «deber de cuidado» que ha de darse en toda actividad humana y que equivale en Derecho a la cautela o precaución requerida para la protección o salvaguarda de los bienes jurídicos*”.

- Relevancia en la cautela o regla de diligencia omitida<sup>46</sup>. La situación de riesgo creada no ha sido previsible y, además, limita el riesgo de “evitabilidad”.

### 2.3. Infracción del deber de cuidado.

Otro de los componentes esenciales de la imprudencia, como elemento de la culpabilidad, es la infracción del deber de cuidado, por el carácter normativo que esta tiene, al “*no haberse previsto lo que debía preverse y no haber evitado lo que debía evitarse*”<sup>47</sup>. Lo principal en la imprudencia es la infracción del deber objetivo de cuidado, es decir, la infracción de la norma de cuidado. MIR PUIG, expresa que, “*esta lesión o infracción del cuidado objetivo, como contenido del desvalor de la acción, constituye el núcleo del tipo de injusto imprudente*”<sup>48</sup>. En el ámbito del tráfico, WELZEL, el deber de cuidado es objetivo y normativo y que, “*para la determinación de su contenido no tiene importancia cual sea el cuidado que haya observado o haya podido observar el autor, sino solo cual sea el cuidado necesario en el tráfico*”<sup>49</sup>. El cuidado que debió observarse, debería guardar relación con la actividad que se está realizando que, en el caso de tráfico, vienen recogidas en la normativa vial.

La infracción del deber de cuidado, originadora de la acción imprudente, “*no constituye más que uno de los presupuestos de los tipos imprudentes, a los que habría que añadir la previsibilidad y la “evitabilidad” del resultado*”<sup>50</sup>. En el campo de los siniestros viales, infracción al deber de cuidado, previsibilidad y “evitabilidad”, tienen una gran importancia y, desde un punto de vista de la investigación, será necesario dar respuesta a estos conceptos. Las condiciones previas a la producción del siniestro vial,

---

<sup>46</sup>STS 561/2002, Sala de lo Penal, de 1 de abril. Roj: STS 2309/2002 - ECLI: ES:TS:2002:2309. “(...) *la infracción de una norma social de cuidado que obliga, bien a advertir el riesgo que se crea con la acción u omisión, bien a evitar que el riesgo se concrete en una efectiva lesión (...)*”

<sup>47</sup>COBO DEL ROSAL, M. Tratado de Derecho...*Op. cit.* p.459

<sup>48</sup>MIR PUIG, S. Introducción a las bases del derecho Penal. Editorial Ariel. Barcelona 1976, citado por CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p. 58

<sup>49</sup>TORIO LOPEZ, A. El deber objetivo de cuidado...*Op. cit.* p. 29

<sup>50</sup>ROXÍN, C. Derecho Penal, Parte general, tomo I (Fundamentos. La estructura de la teoría del delito), traducción y notas: Luzón Peña, Díaz y García Conlledo y De Vicente Remesal. Edt.Civitas. Madrid. 1997. Pág. 997.

referidas a cualquiera de las personas implicadas, el estado de los vehículos o, de la vía, facilitará enormemente el juicio de previsibilidad y la posibilidad de evitarlo<sup>51</sup>.

Diferenciar la “*norma de cuidado, que es la contenida en los tipos penales, del deber de cuidado que, determina una de las formas posibles en que se debe realizar la conducta para que ésta sea correcta*”<sup>52</sup>.

Para JESCHECK, “*la doctrina mayoritaria entiende que el cuidado objetivo obedece a un mandato general de cuidado, mientras que el subjetivo se medirá según la inteligencia, formación y experiencia del autor individual*”<sup>53</sup>, situando el cuidado objetivo en el injusto, mientras que el subjetivo en la culpabilidad. Cuando es infringido el deber de cuidado, objetivo y subjetivo, supone que también se contraviene la norma de cuidado.

Primeramente, para CORCOY BIDASOLO, habría que distinguir entre el deber de objetivo de cuidado y las reglas generales de cuidado, pues es posible la infracción del principio de legalidad, ante la posibilidad de considerar como hechos penalmente relevantes simples infracciones de reglamentos, por lo que, la infracción del deber objetivo de cuidado representa la producción de un peligro típicamente relevante.

La particularidad de la acción imprudente, está representada por la infracción del deber de cuidado, la cual, supera el riesgo permitido mediante la conducta realizada que provoca un resultado lesivo, el cual, era evitable y, le es atribuible al sujeto mediante la imputación objetiva del resultado<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup>SAP IB 209/2016, Sección 2ª, de 21 de septiembre. Roj: SAP IB 1662/2016 - ECLI: ES: APiB: 2016:1662. “*Ha creado...un riesgo previsible que debería haber conocido si hubiera actuado con la debida diligencia, que está fuera del riesgo permitido y que además le es objetivamente imputable en cuanto ha tenido su concreción y realización en un accidente...tuvo lugar en las inmediaciones de un Colegio y cuando los alumnos salían del centro escolar, con lo que la entidad de la imprudencia es si cabe aún mucho mayor (...)*”

<sup>52</sup> CORCOY BIDASOLO, M.: El delito imprudente...*Op. cit.* p.102.

<sup>53</sup>JESCHECK, H.H. Tratado de Derecho Penal (trad. y adiciones de derecho español Mir Puig-Muñoz Conde). Editorial Bosch. Barcelona, 1981. Pág.771

<sup>54</sup>STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959. “*(...) se encuentra en la infracción del deber de cuidado y el tipo objetivo se configura con la realización de una acción que supere el riesgo permitido y la imputación objetiva del resultado. En el delito imprudente, por consiguiente, se produce un resultado socialmente dañoso mediante una acción evitable y que supera el riesgo permitido.*”

O, como también expresa la Jurisprudencia, “*la importancia de la infracción del deber de cuidado permitirá graduar la imprudencia en grave o menos grave*”<sup>55</sup>, por lo que, cuanto más se aleje la conducta del deber de cuidado que le era exigible, mayor proximidad de su comportamiento a la imprudencia grave, lo cual, permite concluir que la infracción del deber de cuidado o la omisión de la diligencia debida supera, notablemente, el riesgo permitido<sup>56</sup>.

Siguiendo a CORCOY BIDASOLO, “*para probar la existencia de infracción de la norma de cuidado, será necesario atender a las circunstancias concurrentes y a los conocimientos y capacidades de autor en el caso concreto*”<sup>57</sup>. Se considera que debe de ser de esta manera la que puede permitir valorar de forma adecuada la graduación de la imprudencia, pues, la simple infracción del deber de cuidado no resultará suficiente en todos los casos. Si las circunstancias son desfavorables para perpetrar sin riesgo la conducta que se realiza, ello supone que el cuidado exigido tuvo que ser mayor y, si no se tuvo en cuenta, fue omitido por el autor, la imprudencia, por tanto, debe ser de mayor gravedad.

Este mismo autor, distingue entre norma de cuidado y deber de cuidado, permitiendo, entre otras, diferenciar entre norma penal, que sería la norma de cuidado, y reglas técnicas, que establecerían, en cada caso, el contenido de deber de cuidado exigido al autor. Esta afirmación, puede servir, para establecer que la definición auténtica que de la imprudencia menos grave se ha introducido por la LO 2/2019, no es suficiente para considerar como penalmente relevante todo tipo de conductas que tengan su origen en la infracción grave de la normativa de seguridad vial, pues no es suficiente para ello, toda vez que, lo que se infringe con ello, es el deber de cuidado, no

---

<sup>55</sup>STS 133/2013 Sala de lo Penal, de 6 de febrero. Roj: STS 965/2013 - ECLI: ES:TS:2013:965”. (...) *la gravedad de la imprudencia se determina, desde una perspectiva objetiva o externa, con arreglo a la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia en que incurre el autor, magnitud que se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del autor con respecto al bien que tutela la norma penal, o, en su caso, al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente casuales*”.

<sup>56</sup>AAP B729/2018, Sección 9ª, de 29 de octubre. Roj: AAP B 9136/2018 - ECLI: ES:APB:2018:9136ª. “(...) *la gravedad de la imprudencia ha de determinarse con arreglo a la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de la diligencia en que incurre el autor, magnitud que se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del imputado con respecto al bien que tutela la norma penal*”.

ATS 731/2016, Sala de lo Penal, de 14 de abril. Roj: ATS 4271/2016 - ECLI: ES:TS:2016:4271ª, en la que se hace relación a la STS 598/2013, Sala de lo Penal, de 28 de junio. Roj: STS 3773/2013 - ECLI: ES:TS:2013:3773.

<sup>57</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p. 96

la norma de cuidado. Para alcanzar esta última infracción, como antes se expuso, deberían ser tenidas el resto de circunstancias que concurren en los hechos, tanto de la situación espacial y temporal, así como las personales de cada autor.

En el ámbito de la circulación vial, la norma de cuidado, la diligencia debida, es objetiva, está reflejada en una norma administrativa. La sanción se impone al realizarse *“una serie de conductas que, al no efectuarse con la precaución necesaria pueden causar lesiones en bienes jurídicos ajenos, por ello, estas precauciones o cautelas están incluidas en textos normativos<sup>58</sup>”* que tienen la finalidad de establecer esa diligencia que, objetivamente, se considera fundamental para no causar dichas lesiones. Se pide el *“cuidado necesario para el desarrollo de una actividad social determinada<sup>59</sup>”*.

Continuando con la seguridad vial y, en particular, en la investigación de siniestros viales, se llega a la conclusión, sobre la causalidad del mismo, a través de concretar la infracción del deber objetivo de cuidado en virtud de un precepto incluido en una norma reglamentaria. Sin embargo, no es tan fácil como parece. Además, como dice JESCHECK, *“el hecho de que el autor haya ocasionado causalmente el resultado típico no supone ya, sin más, que haya actuado en forma imprudente, pues no toda lesión causal de un bien jurídico representa un injusto típico<sup>60</sup>”*.

Son tantos los factores concurrentes en los hechos que hay que tener en cuenta, y que, en muchas ocasiones, no llegan a conocerse, haciendo imposible una valoración real de las conductas de los implicados. Sin esta posibilidad de valoración, *ex ante*, de los peligros que genera la conducta realizada, no podrá conocerse adecuadamente la gravedad de la imprudencia, si solo se tiene en cuenta, la infracción o no del deber objetivo de cuidado.

---

<sup>58</sup>SAP VA 291/2018, Sección 4ª, de 11 de octubre. Roj: SAP VA 1144/2018 - ECLI: ES:APVA:2018:1144. *“El elemento relativo al factor normativo, cuando se refiere a la inobservancia de las normas específicas reguladoras de una determinada actividad, constituye un supuesto claro de normas penales en blanco, dado que es preciso acudir a otras partes del ordenamiento jurídico para completar la norma penal, aquellas que regulan de manera específica la actividad en la que se ha producido el siniestro -normas relativas al ámbito laboral o de la construcción, la normativa sanitaria, la relativa al empleo de armas, la relacionada con el uso y la circulación de los vehículos de motor, la tenencia de animales potencialmente peligrosos...-.Esto provoca que las conductas que tienen cabida dentro de este precepto sean muy variadas y el ámbito normativo en el que las mismas pueden estar enmarcadas, muy diverso”*.

<sup>59</sup>CEREZO MIR, J. Curso de Derecho Penal español. Parte General II. Teoría jurídica del delito. 6ª edición. Editorial Tecnos. Madrid. 1998. Pág. 161.

<sup>60</sup>JESCHECK, H. Tratado de derecho penal. ...*Op.cit.*, pág. 16; GIMBERNAT, E. Delitos cualificados por el resultado y causalidad. Editorial Reus. Madrid, 1969. Págs. 119 y ss.



### 2.3.1. El deber objetivo de cuidado.

Se ha distinguido entre el deber objetivo y subjetivo de cuidado, entre el “*cuidado externo, objetivamente debido, y el cuidado interno, subjetivamente posible, distinguiéndose entre un deber objetivo de cuidado y otro subjetivo*”<sup>61</sup>.

El primero está relacionado con la acción, y se corresponde con el cuidado externo que es exigible para realizar aquella, atendiendo a sus circunstancias y condiciones, así como sus peligros, “*(...) refiere a la conformación externa de la acción y equivale a la aplicación de determinados medios, es decir, de modalidades concretas de comportamiento para evitar la realización del tipo del injusto*”<sup>62</sup>. Para WELZEL<sup>63</sup>, el deber objetivo de cuidado pertenece al tipo del injusto, y tiene su fundamento en la asunción de ciertos riesgos inherentes a la participación en la vida social. Para ello, la sociedad, no prohíbe estos comportamientos que generan esos riesgos, sino que los consiente, estableciendo para ello determinadas normas que permiten que éstos sean asumibles dentro de determinados límites. Para cualquier persona que realice una conducta de riesgo, dentro de estos términos, aquella será lícita, adecuada socialmente, a pesar de haber originado un riesgo permitido. Incluso, produciendo la lesión del bien jurídico protegido, pero su comportamiento no ha superado la frontera del riesgo permitido, su conducta será atípica. Pensemos en un adelantamiento, en relación a la conducción normal por un carril de circulación, con esta maniobra se produce un aumento del riesgo, pues supone aumentar la velocidad de circulación, un desplazamiento a la izquierda, rebasar a otros usuarios, pero, a pesar de ello, se encuentra permitida con la asunción de una mayor diligencia y cumplimiento las precisiones normativas.

Sin embargo, para la doctrina española el deber objetivo de cuidado pertenece a la antijuricidad<sup>64</sup>. Toda lesión o puesta en peligro de los bienes jurídicamente protegidos se considera que son suficientes para realizar el tipo. No obstante, la tipicidad es indicativa de la existencia de la antijuridicidad, que puede ser excluida si el autor actuó dentro de los límites del riesgo permitido, es decir, observando el cuidado

---

<sup>61</sup>TORIO LOPEZ, A. El deber objetivo de cuidado...*Op. cit.* p.. 26 y ss.

<sup>62</sup>TORIO LOPEZ, A. El deber objetivo de cuidado...*Op. cit.* p. 28

<sup>63</sup>WELZELH., Derecho penal. Parte General. Traducido por C. Fontán Balestra y E. Friker. Editorial Roque de Palma. Buenos Aires, 1956. Pág. 183

<sup>64</sup>*Idem.* Pág. 460

objetivamente debido, el cual, se establecerá “(...) mediante la comparación entre la acción realizada y la que era exigida por el deber de cuidado en la situación concreta<sup>65</sup>”. Por ello, la simple infracción de una norma de tráfico no parece ser suficiente, sino que, habría que analizar qué es lo que refiere la misma, para evitar la lesión del bien jurídico, y compararla con la conducta realizada por el sujeto.

Para Welzel, “la previsibilidad objetiva de lesión es criterio rector esencial en el momento del deber objetivo de cuidado<sup>66</sup>”. Será necesario determinar en qué momento se presenta la situación de riesgo y cuáles han sido las medidas que eran adecuadas para evitarlo, de acuerdo con las circunstancias cognoscibles, o que debieran haberlo sido, para el sujeto. La conducta tiene que ir dirigida a salvaguardar los bienes jurídicos que la norma penal protege y, por lo tanto, la realización de todas aquellas medidas de protección que eran necesarias para ello, teniendo en cuenta que, mayor diligencia y cuidado cuanto más elevado sea el peligro que se presenta o genera<sup>67</sup>.

Para el conocimiento del deber objetivo y subjetivo de cuidado que el sujeto ha de tener presente para no infringir la norma de cuidado, debe tenerse en cuenta su capacidad y sus conocimientos, el primero, relacionado con el deber objetivo de cuidado, mientras que los últimos, con el deber subjetivo de cuidado<sup>68</sup>. Entraría dentro de una conducta, objetivamente, cuidadosa aquella “(...) que seguiría un hombre inteligente y prudente en la situación del autor<sup>69</sup>”.

Para MIR PUIG, entiende por “capacidad o aptitud se comprende, generalmente, la habilidad particular del autor en el desempeño de dicha actividad<sup>70</sup>”, mientras que, el conocimiento lo concibe como “todo aquello que el sujeto conoce, o debería conocer,

---

<sup>65</sup>STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959.

<sup>66</sup>WELZEL, H. “Das deutsche Strafrecht”. Eine systematische Darstellung, 6.ª edición. Editorial Walter de Gruyter, Berlín, 1958. Pág. 44

<sup>67</sup>STS 1835/2001, Sala de lo Penal, de 17 de octubre. Roj: STS 7961/2001 - ECLI: ES:TS:2001:7961. “(...) ha de tener base inicial en el dato objetivo de la mayor o menor peligrosidad de la acción u omisión que se emprende o no se evita, de tal manera que el binomio cuidado-peligro constituye una relación directamente proporcional, es decir, a mayor peligro potencial, mayor exigencia de precaución y, en definitiva, mayor prudencia”.

<sup>68</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p.. 96

<sup>69</sup> WELZEL, H., El nuevo sistema del Derecho penal. Traducción y notas de Cerezo Mir, J. Editorial Ariel, Barcelona, 1964. Pág. 71

<sup>70</sup>MIR PUIG, S. Derecho Penal. Parte General. 2ª edición. Editorial PPU, Barcelona. 1985. Pág. 234.

sobre las circunstancias que concurren en el caso concreto y sobre su propia capacidad, en particular sobre la peligrosidad que entraña la situación creada<sup>71</sup>”. Tanto uno como otro, serán de vital importancia a la hora de descifrar cual es la percepción de riesgo que comporta su acción, la previsibilidad de la misma y su comportamiento para evitar la lesión de los bienes jurídicos protegidos por la norma de cuidado. Contrariamente, cuando alguien realiza una conducta, para la cual, carece de los conocimientos y capacidad necesaria para ello, inferiores a las de una persona normal o experta, según el caso, también estaría infringiendo el deber objetivo de cuidado.

Concretar las capacidades y conocimientos exigibles a una determinada persona no es tarea fácil, pues habría que describir esas características y situarlas como modelo ideal, que permita cuál sería el deber objetivo de cuidado, lo que, para MIR PUIG, sería *“lo exigible a un hombre diligente en la situación concreta del autor<sup>72</sup>”*.

Este tipo de hombre habrá que ser definido de tal forma que, no suponga, en ningún caso, habilidades o facultades superiores a las necesarias para el establecimiento del deber de cuidado, así como, que puedan implicar la vulneración del principio de igualdad, de forma que puedan establecerse requisitos iguales para situaciones desiguales. Habría que tener presente que, las capacidades y conocimientos exigibles para determinar el deber de cuidado, deben ser las que el hombre posea en el momento en el que realiza la conducta, pues aquellas pueden estar alteradas o afectadas en ese momento, como pudiera ser la ingesta de alcohol, drogas o situaciones de cansancio o sueño, ante lo cual, el deber de cuidado comporta abstenerse de realizar la conducta. En estos casos, sería conveniente la comparación entre la situación, anómala, del sujeto y la de un hombre medio.

Existe cierta terminología que puede ser considerada como sinónimas o llegar a confundir, como sería la norma de cuidado, el deber de cuidado, riesgo permitido y adecuación social o infracción del deber objetivo de cuidado y juicio de adecuación. La norma de cuidado es una norma penal, en la que se establecen aquellas conductas que pueden causar lesiones a los bienes jurídicos dignos de protección, si, se realiza una conducta no permitida<sup>73</sup>, *“(…) mientras que el deber de cuidado, desde el punto de vista*

---

<sup>71</sup> *Idem*. Pág. 234

<sup>72</sup> MIR PUIG, S. Derecho Penal...*Op. cit.* p. 445

<sup>73</sup> CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p.102

objetivo y subjetivo, solo establecen la forma en la que se debe realizar una acción o conducta para que sea considerada como correcta<sup>74</sup>". Para BINAVICE, el juicio de adecuación lo relaciona con adecuación social, siendo éste el "aspecto intelectual del cuidado", mientras que el riesgo permitido es el "aspecto normativo de cuidado"<sup>75</sup>.

Por ello y redundando en lo antes expuesto, citando a CORCOY BIDASOLO:

*"La infracción de deber objetivo de cuidado no fundamenta, por sí sola, la lesión de la norma de cuidado, siendo, por el contrario, preciso que concurra además el deber subjetivo de cuidado junto a la posibilidad de atribución del carácter típicamente relevante<sup>76</sup>".*

Para poder valorar el deber objetivo de cuidado, también diferencia, el mismo autor, entre *reglas generales de cuidado* y *reglas generales de la experiencia*. Las primeras vienen reflejadas en textos legales (ley, reglamentos, etc.) y son conocidas como reglas técnicas, mientras que las segundas no, aunque no por ello tienen una menor importancia. La presencia de las reglas técnicas, es decir, incluidas en un texto legal, tiene su origen en la necesidad de realizar determinadas acciones siguiendo unos establecidos patrones de conducta, naciendo dicha necesidad en la observancia que, de las mismas, se ha obtenido a través de la experiencia. Primeramente, han sido tenidas en cuenta las reglas de la experiencia y con posterioridad, en caso necesario, se han plasmado en textos legales. Tampoco hay que olvidar la importancia, en la valoración del deber objetivo de cuidado, que tienen determinados principios jurisprudenciales, tales como, el principio de confianza, especialmente en el ámbito viario, o en el ejercicio de determinadas profesiones, en el caso de la *lex artís*.

Para determinar la existencia o no de la infracción de la norma de cuidado, se debería tener en cuenta, refiriéndonos al ámbito vial, todas aquellas prescripciones normativas dirigidas a realizar la conducción de forma que, siguiendo su cumplimiento, como, regla técnica, no se produzcan lesiones<sup>77</sup>.

---

<sup>74</sup> *Idem*.

<sup>75</sup> BINAVICE, E. *Die vier Momente der Fahrlässigkeitsdelikte*, Bielefeld, 1969. Pág. 72, citado por CORCOY BIDASOLO, M. *El Delito imprudente...Op. cit. p.101*

<sup>76</sup> CORCOY BIDASOLO, M. *El Delito imprudente...Op. cit. p. 102*

<sup>77</sup> CORCOY BIDASOLO, M. *El Delito imprudente...Op. cit. p. 106*. "Las reglas de cuidado generales-reglas técnicas- constituyen el principio que sirve de guía orientativa sobre lo exigible en cada caso para determinar la existencia o no de realización típica. Son reglas que, a priori, nos parecen convenientes en orden a la

Para MAURACH, establecer de forma inmediata, que la inobservancia de las reglas generales de cuidado equivale a la infracción de una norma de cuidado<sup>78</sup>, es decir, a la realización de un hecho imprudente, conllevaría a la aplicación del *versari in re illicita*<sup>79</sup>.

En cualquier caso, en el ámbito vial, se viene admitiendo por la Jurisprudencia española que, si como consecuencia de la comisión de una infracción reglamentaria se produce un resultado lesivo, la acción se considera como imprudente. No obstante, eso no significa que, directamente, esa imprudencia sea penalmente relevante. Solo en los casos en los que la infracción del deber de cuidado tenga una incidencia importante en la producción del siniestro o que la norma infringida tuviera por finalidad impedir el resultado producido<sup>80</sup>. El deber de cuidado, a través de su inclusión en normas reglamentarias, puede cimentarse con los mismos fines de protección que la norma de cuidado, que es norma penal, ambas protegen bienes jurídicos, pero sus ámbitos de competencia no son coincidentes, teniendo en cuenta principios propios del derecho penal, como la *última ratio*.

Para MIR PUIG, “la infracción de una regla de cuidado tendrá relevancia penal, de acuerdo con una elaboración teológica de la teoría del delito<sup>81</sup>”, y, “(...) únicamente cuando tenga por finalidad evitar lesiones de bienes jurídicos protegidos por el Derecho Penal<sup>82</sup>”. De lo contrario, la norma de cuidado reglamentaria tendría siempre el mismo alcance de protección que la norma penal.

---

*evitación de lesiones a bienes jurídicos pero su incumplimiento o tiene inmediata relevancia penal. Esta surge de la infracción del deber objetivo y subjetivo de cuidado, es decir, de la infracción de la norma de cuidado”.*

<sup>78</sup>MAURACH, R. Tratado de Derecho Penal II (trad. y notas de Córdoba Roda. Editorial Ariel. Barcelona. 1962. Pág. 243, citado por CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...Op. cit. p. 109

<sup>79</sup>Diccionario Español Jurídico. Principio de origen en juristas medievales y canonista legitimador de la responsabilidad por el resultado o responsabilidad puramente objetiva derivada de actos ilícitos, que ha influido en la regulación histórica del caso fortuito, la preterintencionalidad y los delitos calificados por el resultado. Su formulación es *versari (o qui versatur) in re illicita, respondeat etiam por casu*, o sea, “tratándose de una materia, de una actuación ilícita, se responderá incluso de caso fortuito”, esto es, se responderá de sus consecuencias, incluso de las imprevisibles o producidas por caso fortuito.

<sup>80</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...Op. cit. p.122

<sup>81</sup>MIR PUIG, S. Función de la pena y teoría del delito en el estado social y democrático de Derecho. 2ª edición. Editorial Casa Editorial. Barcelona. 1982.Págs. 41-42

<sup>82</sup>MIR PUIG, S. Introducción a las bases del derecho Penal. Barcelona. 1976. Pág. 128

Por ello, y como expuso CORCOY BIDASOLO, “(...) solo formarán parte del contenido del deber objetivo de cuidado aquella normativa administrativa cuya infracción cree un riesgo típicamente relevante<sup>83</sup>”, para seguir, este mismo autor, con la finalidad de protección de la norma, desde una doble función interpretativa: determinación del deber objetivo de cuidado y, criterio de imputación. El riesgo creado no puede ser cualquiera, sino solo aquel que la norma trataba de evitar, permitiendo conocer si ese es el que se ha materializado en el resultado.

Las normas que regulan el deber de cuidado, no siempre son suficientes para evitar un resultado penalmente relevante, pues, dependerá de las circunstancias que concurren en la producción del suceso y, además, de las propias del sujeto que las realiza, pues pudiera existir una obligación que le imponga unos mayores deberes de cuidado. Pero siempre, estas normas constituyen el primer paso a estudiar, al objeto de especificar cuáles eran aplicables al caso y, si eran suficientes, pues en caso contrario, cual hubiera sido su cuidado objetivo debido. Por ejemplo, en el caso de un siniestro producido por un adelantamiento antirreglamentario, el primer análisis a realizar, sería averiguar qué es lo dice la normativa sobre dicha maniobra y, conocer, cuál era la conducta debida y, la realmente adoptada por el sujeto que la realizó.

Siguiendo a MAURACH, se distingue entre acción peligrosa y producción del resultado, pues la permisividad de la acción generadora del riesgo socialmente permitido, no supone, en ningún caso, un derecho a producir las consecuencias lesivas<sup>84</sup>. La permisividad de la acción, dentro del deber objetivo de cuidado, va dirigida al mantenimiento de la diligencia necesaria dirigida, precisamente, a evitar el resultado no querido.

En los siniestros viales, generalmente, intervienen numerosos factores causales que actúan en las distintas fases en las que éstos se producen. No todos los posibles escenarios que pueden producirse se encuentran establecidos reglamentariamente, pues sería complicado definir todas ellas, lo cual, conlleva a que estén descritas aquellas situaciones, vinculadas a precauciones o maniobras que pueden ser consideradas como más frecuentes o usuales, aunque, en determinados supuestos, por el aumento de la peligrosidad que pueden llevar aparejadas, soportan una mayor exigencia de cuidado al

---

<sup>83</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p.122

<sup>84</sup>MAURACH, R., Tratado de Derecho Penal, Vol II. Traducción y notas de Derecho español por J. Córdoba Roda. Editorial Ariel, Barcelona, 1962. Pág. 233 y ss.

realizarlas y, por tanto, son objeto de regulación expresa. No obstante, regulados o no todos los supuestos, será necesario conocer aquellos factores que concurrieron en la producción de los hechos para determinar el deber objetivo de cuidado tenido en cuenta, pues no solo pueden tener su origen en la conducta del autor, sino también de otras circunstancias externas a éste, como pudieran ser referidas al vehículo, al estado de la vía o ambientales, incluso de la propia víctima o de terceros.

Como dice MAURACH, *“la norma de cuidado penal persigue evitar la producción de aquellas lesiones del bien jurídico que “ex ante” el sujeto tenía la posibilidad de prevenir<sup>85</sup>”*. Por ello, será necesario establecer cuál ha sido el comportamiento del sujeto, cuál ha sido el cuidado observado para evitar la lesión del bien jurídico protegido, con independencia de si la norma de cuidado estaba incluida en un texto legal o, debía haber sido fruto de la experiencia. En el ámbito de la seguridad vial, la existencia de una normativa<sup>86</sup> tan amplia y completa facilita la labor del actor a la hora de emitir juicios de cognoscibilidad y previsibilidad de una posible situación de riesgo y su posible “evitabilidad”.

### 2.3.2. El deber subjetivo de cuidado.

El deber subjetivo de cuidado hace referencia a las circunstancias personales del autor, y concurrirá siempre que le sea exigible a título personal, dadas sus capacidades, para cumplir lo objetivamente debido, *“(...) se refiere a la actitud interna del autor y coincide con la aportación de concentración, el esfuerzo de los cinco sentidos, la tensión de las fuerzas espirituales o el empleo total del aparato<sup>87</sup>”*. Es mayoritaria la aceptación del deber subjetivo al ámbito de la culpabilidad.

En relación a esas circunstancias personales, es necesario hacer mención a aquellas excepcionales cualidades que posee el autor<sup>88</sup> y que, están en un plano

---

<sup>85</sup>MAURACH, R., Tratado de Derecho Penal...*Op. cit.* p. 242

<sup>86</sup>Ley de Seguridad Vial, Reglamento de Circulación, Reglamentos de Vehículos, Reglamento de Conductores, Ley y Reglamentos de Transportes, Ley de Carreteras, etc.

<sup>87</sup>TORIO LOPEZ, A. El deber objetivo de cuidado...*Op. cit.* p.28.

<sup>88</sup>SAP L451/2018, Sección 1ª, de 29 de noviembre. Roj: SAP L 992/2018 - ECLI: ES:APL:2018:992. *“(...) pues el acusado, prescindiendo de las más elementales normas objetivas de cuidado, tratándose de un conductor profesional que además circulaba con un camión de grandes dimensiones, iba utilizando el teléfono móvil mientras conducía, desviándose por tal motivo de su trayectoria y arrollando a un conductor que había parado en el arcén por una avería, sin que las circunstancias personales que alega difieran de las que habituales (...)”*

superior al exigido al común de los ciudadanos, por lo que, el derecho no puede quedarse limitado en las exigencias propias del hombre medio. Es necesario conocer de qué forma podría haber evitado la lesión de los bienes jurídicamente protegidos el hecho de haber obrado, según esos conocimientos especiales, pues en caso de no haberlo hecho, su conducta es reprochable<sup>89</sup>. Lo importante, para éstos, es la valoración de los conocimientos personales y las circunstancias concretas de cada caso, necesario para valorar si la conducta era previsible y evitable, si la hubiera realizado diligentemente, conforme a la exigencia del derecho.

No obstante, en la circulación vial, la norma del deber de cuidado se establece por igual a todos los participantes viales, con independencia de su calidad como conductores, peatones o usuarios, no obstante, si se poseen conocimientos especiales, deberían ser tenidos en cuenta. En determinadas ocasiones, a cada uno de estos participantes, le exige un mayor deber de cuidado, bien por la peligrosidad que va a generar su conducta, bien porque la lesión del bien jurídico puede recaer sobre personas que requieren una mayor protección, como son los peatones, menores, ciclistas, etc.

Una vez que la infracción del deber de cuidado ha sido constatada, supone el primer paso para conocer si la acción, que ha originado el resultado no querido por el derecho penal, ya se ha dado, para lo cual, “(...) *será necesario atender a las circunstancias concurrentes y a los conocimientos y capacidades del autor en el caso concreto*”<sup>90</sup>. La acción típica y antijurídica ya se ha realizado, sin tener en cuenta la capacidad personal de cada uno, perteneciendo a la culpabilidad esas circunstancias personales.

En cualquier caso, la situación, objeto de análisis, debe realizarse *ex ante*, para lo cual, debería tenerse en cuenta qué es lo que estaba produciéndose cuando se realiza la conducta y, si era posible que pudiera materializarse unas consecuencias que deberían ser evitadas, según el análisis *ex ante* realizado. Tiene que prever que su

---

<sup>89</sup>ORTS BERENQUER, E y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., Compendio de Derecho Penal. Parte general y parte especial. Tirant lo Blanch, Valencia, 2004. Pág.168 y ss. “(...) *aunque la infracción del deber de cuidado puede medirse conforme al parámetro del cuidado normativo exigible al hombre medio, lo realmente decisivo es el análisis del deber subjetivo exigible a un individuo determinado ante unas circunstancias concretas*”.

<sup>90</sup>CORCOY BIDASOLO M. El delito imprudente. ...*Op. cit.* p.96.



acción u omisión, *ex ante*, puede generar un riesgo no permitido y, en caso de existir esa posibilidad, no realizar la conducta<sup>91</sup>.

Para ello, habrá de tenerse en cuenta<sup>92</sup>, si su acción supone el aumento del riesgo permitido, o simplemente no está permitida, las condiciones externas que pueden suponer una elevación del peligro, así como, el que pueda provenir de terceros<sup>93</sup>.

No hay que olvidar que la imprudencia, tiene un componente, principalmente, normativo, que conlleva la infracción de un deber de cuidado que obliga a las personas a practicar un comportamiento y, que estas normas deben ser acatadas por una persona media y guarda relación con la peligrosidad de la conducta realizada y la valoración social del riesgo, según las normas socioculturales.

Cuando se establece el deber de cuidado, no solo deberá acudir a la normativa legal o reglamentaria, como pudiera ser la normativa vial, sino que deberá tener presente, *ex ante*, los principios de la experiencia para poder abordar un determinado riesgo. Se deberá tener en cuenta, caso por caso, cuál sería el deber de cuidado exigible, teniendo en cuenta, en primer lugar, las reglas o principios generales que la normativa, en caso de existir, demandaran. Seguidamente, analizar la conducta realizada por el sujeto, atendiendo, tanto, los conocimientos y experiencia, como las condiciones externas que presentes en el momento de su acción.

Tener unos conocimientos, aptitudes o experiencia menores, o disminuidas por otras circunstancias, en relación con un hombre medio, no implica, en ningún caso, que la conducta realizada y su adecuación al deber de cuidado sea considerada de forma

---

<sup>91</sup>STS 69/2010, Sala de lo Penal, Sección 1ª, de 30 de enero. Roj: STS 902/2010 - ECLI: ES:TS:2010:902. “(...) el sujeto que *ex ante* conoce que su conducta puede generar un grave riesgo para el bien jurídico está obligado a no ejecutarla ya no someter por tanto los bienes jurídicos ajenos a niveles de riesgo que, en el caso concreto, se muestran como no controlables”.

<sup>92</sup> CORCOY BÍDASOLO. M. El delito imprudente. ...*Op. cit.* p. 123-127

<sup>93</sup>NUÑEZ BARBERO, R. El delito culposo. Ed Salamanca Universidad. Salamanca, 1975, Pág. 54. “(...) si un automovilista conduciendo a velocidad excesiva, atropella y mata a un peatón que se arroja a su paso, resulta sorprendente declarar que se ha roto el nexo causal por el hecho de que la muerte se hubiera, igualmente, producido caso de haber circulado el conductor a velocidad moderada, pues de lo que no cabe duda es de que su acción causó la muerte”. Lo que produce el resultado, no es la violación del deber de cuidado, sino la acción transgresora del peatón. Sin embargo, no podemos estar completamente de acuerdo, pues, no cabe duda que una velocidad excesiva conlleva, necesariamente, la muerte del peatón, mientras que con una velocidad moderada no se puede predecir con tanta rotundidad. La ruptura o no del nexo causal deviene de las circunstancias en las que se produjo el atropello. En cualquier caso, el exceso de velocidad supone la infracción del deber de cuidado, mientras que la velocidad moderada no lo infringe, aunque, dado el caso, éste cuidado hubiera sido ineficaz.

más benévola, todo lo contrario, pues, se apreciará como imprudente al realizarla cuando carece de capacidades que aseguren su ejecución sin poner en riesgo la norma de cuidado<sup>94</sup>. La conducta adecuada al deber de cuidado sería abstenerse de realizarla, precisamente, por carecer de capacidad para ello, pues lo que podría suceder, es que se produzca un mayor peligro<sup>95</sup>.

#### 2.4. Conducta peligrosa y previsibilidad.

Nos hemos referido a la infracción del deber objetivo de cuidado, pero para que se pueda hablar de la existencia de esa inobservancia, es necesario que, previamente, se haya producido un determinado peligro, o puesta en peligro de los bienes jurídicos protegidos, pues debe ser penalmente relevante. Peligro que, en algunas ocasiones resultará permisible atendiendo a criterios de adecuación social, riesgo permitido, etc.

Normalmente, este peligro va a estar originado por el sujeto que realiza la conducta y debe ser conocido por éste, al menos, tuvo que tener la posibilidad de conocer, siempre teniendo en cuenta que, el momento de ello, debe ser “*ex ante*”. En el hecho de la circulación vial, la experiencia nos indica que determinadas conductas son especialmente peligrosas<sup>96</sup>, lo que va a permitir que sea más fácil el reconocimiento del mismo. BINDING, relaciona el peligro con la mayor probabilidad de lesión y, establece el concepto de peligro “*como posibilidad objetiva de un resultado lesivo: probabilidad generalmente válida de su producción*”<sup>97</sup>. Efectivamente, pueden realizarse conductas

---

<sup>94</sup>JESCHECK, H.H. Tratado de Derecho Penal (trad. y adiciones de derecho español Mir Puig-Muñoz Conde). Editorial Bosch. Barcelona. 1981. Pág.778

<sup>95</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit. p. 145*.”*La medida del cuidado objetivo que se exige al autor se determinará “ex ante” y se tendrá en cuenta la capacidad del sujeto –comprendiendo tanto los conocimientos como las aptitudes-, siempre que éste pueda emplearla voluntariamente en el momento de realizar la conducta, junto a las circunstancias externas concurrentes conocidas o cognoscibles por el autor*”.

<sup>96</sup>SAP L451/2018, Sección 1ª, de 29 de noviembre. Roj: SAP L 992/2018 - ECLI: ES:APL:2018:992”.*En el supuesto que ahora se contempla, considerando que el acusado ostenta la condición de conductor profesional, lo que incrementa la magnitud del deber objetivo de cuidado infringido y requiere una mayor diligencia, así como que conducía un camión con un masa máxima autorizada de 18.000 kilogramos, con el consiguiente mayor riesgo derivado de su potencialidad para causar daños y de su idoneidad para que éstos sean graves, todo lo a que vez pone de manifiesto un menor nivel de permisión de la conducta en proporción indirecta con su utilidad social, debiendo igualmente tomarse en consideración la importancia del bien jurídico amenazado con la conducta del acusado, siendo por ello menor el riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado*”.

<sup>97</sup>BINDING, K. Die Normen und ihre Übertretung. 2ª edic. Tomo I Bd. 1. Normen und Strafgesetze, Leipzig. 1914. Pág 324

peligrosas que en ningún momento han puesto en peligro a bienes jurídicos protegidos, sino que es necesario que, de forma objetiva, esa puesta en peligro tenga una probabilidad de acaecimiento razonable o idóneo para llegar al resultado. El binomio conducta-peligro debe ir junto, pues sin la probabilidad, *ex ante*, de lesión, la acción no infringirá la norma de cuidado, con lo cual, “*un peligro es, por tanto, siempre calificativo de un comportamiento. Un comportamiento es peligroso cuando el autor no está en situación de evitar o impedir con seguridad un daño que se tiene por posible*<sup>98</sup>”. Si no puede evitarlo o impedirlo con seguridad, la infracción del deber de cuidado se habrá producido.

El legislador al regular la norma de cuidado, da por hecho que determinadas conductas son potencialmente peligrosas, pues, la probabilidad de que su realización sin atender al deber de cuidado, va a suponer que, en nuestro caso, la vida y la integridad y salud, puedan ser lesionadas y, por ello, deben ser evitadas. Sin embargo, habrá que comprobar cuales son las circunstancias que generan el peligro que, el sujeto, conocía o tenía el deber de conocer y, por lo tanto, que la probabilidad de lesión sea lo suficientemente alta para que aquella se produzca. En cualquier caso, ese peligro, aunque posible, debe ser penalmente relevante.

Por ello, peligro y probabilidad de su producción deberían estar íntimamente relacionados, pero no desde un punto de vista general, sino que, debe estar referida al caso concreto de la conducta realizada. Además, desde un plano subjetivo, las condiciones personales o psíquico-físicas que el sujeto presenta al realizarlas, ya que, desde un momento inicial podría existir la probabilidad de lesión, pues su conducta es peligrosa, como sería el caso de la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas. Al establecerse el deber de cuidado, en las normas viales, sí se han tenido en cuenta que determinadas conductas generan, estadísticamente, una peligrosidad con alta probabilidad de generar una lesión, como pudieran ser los adelantamientos, las preferencias de paso en intersecciones, etc.

Lo anterior supone que, debería examinarse, “*ex ante*”, si el sujeto que realiza una determinada conducta, creadora de un riesgo, es de cantidad y calidad suficiente para generar una lesión al bien jurídico protegido, si es más o menos probable su producción. Cuanta más probabilidad de lesión, mayor necesidad del deber de

---

<sup>98</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p. 196

cuidado<sup>99</sup>. A partir de ahí, que es lo que el sujeto conoce o debe conocer y, por ello exigible, de su conducta para poder actuar conforme al deber de cuidado<sup>100</sup>.

En la circulación de vehículos, la exigencia de la conducción diligente a través del principio de conducción controlada o dirigida, debe estar siempre presente cuando se realiza dicha conducta, pues, permitirá variar la misma, adaptándola a las circunstancias cambiantes que se van produciendo en cada situación que se vaya planteando y, de modo especial, cuando realice alguna maniobra que pueda representar un riesgo añadido, con la finalidad de evitar cualquier tipo de lesión o daño, personal o material<sup>101</sup>.

En relación con el peligro, no podemos dejar de tener en cuenta su gravedad, mayor o menor, pues ésta guardará relación con la importancia de los bienes jurídicos protegidos. En relación a la vida y salud de las personas, cualquier probabilidad de lesionar éstos, supondrá que la conducta será penalmente relevante, mientras que en el mismo supuesto, pero con otro tipo de bien jurídico, preferiblemente no personales, la conducta puede ser considerada más permisiva.

## 2.5. La imputación del resultado.

WELZEL, dice que *“el elemento esencial de lo injusto de los delitos culposos no consiste en el resultado causado, sino en la forma de ejecución de la acción emprendida*

---

<sup>99</sup>ATS 876/2018, Sección 1ª, de 14 de junio. Roj: ATS 8010/2018 - ECLI: ES:TS:2018:8010ª; con cita de la STS 133/2013, Sala de lo Penal, Sección 1ª, de 6 de febrero. Roj: STS 965/2013 - ECLI: ES:TS:2013:965 De forma que cuanto mayor sea la previsibilidad o cognoscibilidad del peligro, mayor será el nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave resultará su vulneración.

<sup>100</sup> SAP C 410/2018, Sección 1ª, de 17 de julio. Roj: SAP C 1784/2018 - ECLI: ES:APC:2018:1784”. (...) *considerándose en relación a esta puesta en peligro, que el tipo exige “ad casum”, que desde una perspectiva «ex ante», una persona inteligente colocada en la posición del autor en el momento de comenzar la acción y teniendo en cuenta las circunstancias cognoscibles por una persona inteligente, las circunstancias conocidas por el autor y la experiencia de la época sobre cursos causales, aprecie que la producción del resultado aparece como no absolutamente improbable, lo cual es más que previsible pero menos que probable, y dicho peligro ha de estar causalmente relacionado con la conducta omisiva del sujeto activo”.*

<sup>101</sup>SAP BU 191/2017, Sección 1ª, de 6 de junio. Roj: SAP BU 575/2017 - ECLI: ES:APBU:2017:575. *“La obligación genérica de “conducción diligente” adquiere, por tanto, su primer nivel de concreción en el Principio antes enunciado de “conducción controlada”. Puede decirse que este Principio lo que impone es el elemental deber de ser en todo momento dueño de los movimientos del vehículo. Entre los deberes que incumben a los conductores de vehículos por vías públicas tiene particular relevancia el de prestar atención a las circunstancias del tránsito, pues sólo así están en condiciones de acomodar sus movimientos a las mudables circunstancias de la circulación. No cabe duda que esta precaución debe ser extremada en la peligrosa maniobra de adelantamiento -que se encontraba efectuando el acusado-, la cual conlleva, en virtud del Principio de “Seguridad”, el deber de adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad del tráfico, evitando riesgos”.*

(...)<sup>102n</sup>, “ (...) lo importante es si en ésta se ha observado o no el cuidado necesario en el tráfico”, por lo que, en los delitos imprudentes, la infracción del deber de cuidado, constituye la pieza esencial que define el contenido de injusto común en todos éstos delitos, diferente, por tanto, al injusto de los delitos dolosos. Sin embargo, la infracción del deber de cuidado, no deja de ser únicamente una parte del injusto de los delitos imprudentes, pues, pues también es importante la lesión o puesta en peligro del bien jurídico protegido, como consecuencia del resultado producido<sup>103</sup>. Por ello, el resultado forma parte del contenido material del injusto en estos delitos.

Dado un resultado ofensivo, homicidio o lesiones, ocasionado por la realización del injusto típico y ser objeto de reproche penal, es necesario que pueda imputarse objetivamente la acción, y subjetivamente al autor<sup>104</sup>. Para llevar a cabo la imputación del resultado, éste debe haberse producido, precisamente, como consecuencia de la falta de cuidado, pues si falla este presupuesto, denominado “*conexión de antijuridicidad*”, se produce la ruptura del nexo causal de los delitos imprudentes<sup>105</sup>.

Para que el resultado, ocasionado por el injusto típico, pueda razonar la punibilidad, no es suficiente con que aquel se haya producido, sino que habrá que imputar objetivamente la acción y subjetivamente al autor<sup>106</sup>.

Distingue, REYES ALVARADO, entre imputación objetiva y subjetiva, dentro de la teoría de la imputación objetiva, la cual, requiere de la intencionalidad, pero solo en cuanto ella es un atributo inherente a toda conducta en sentido naturalístico<sup>107</sup>. El carácter objetivo viene determinado por el examen de la conducta exigible a un determinado sujeto, la cual, es intencional como manifestación del querer, mientras que el elemento subjetivo, se analiza el aspecto individual del autor, es decir, su capacidad

<sup>102</sup>WELZEL H. El nuevo sistema del Derecho Penal. Traducido y anotado por J. Cerezo Mir. Editorial Ariel. Barcelona, 1964, Pág. 18

<sup>103</sup> CEREZO MIR, J. Problemas fundamentales del Derecho Penal, Madrid. 1982, Pág. 126.

<sup>104</sup>COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal...*Op. cit.* p. 464

<sup>105</sup> BUSTOS RAMÍREZ, J. Manual de Derecho Penal Español (P.G). Editorial Ariel. Barcelona, 1984, Pág., 69 y ss.

<sup>106</sup>COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal...*Op. cit.* p.464.

<sup>107</sup>REYES ALVARADO, Y., “Fundamentos teóricos de la imputación objetiva”, en ADPCP, T. XLV, Fasc. III, Septiembre-Diciembre 1992, p. 933/968. Pág. 963.

de comprensión de la situación, si pudo prever o no el resultado, si lo quiso expresamente o lo aceptó como posible.

Varios son los criterios de imputación del resultado<sup>108</sup>:

- *“Teoría del incremento del riesgo: conforme a la misma es preciso que el resultado constituya la realización del riesgo generado por la acción y que la conducta del sujeto haya incrementado la probabilidad de producción del resultado comparándola con el peligro que es aceptable dentro del riesgo permitido”.*

- *“Teoría del ámbito de protección de la norma: no habrá imputación del resultado cuando éste no sea uno de los que se pretenden impedir con la indicada norma. En otras palabras, la norma que impone los deberes pretende evitar ciertos resultados, cuando el resultado no es uno de ellos, significa que se encuentra fuera de su ámbito de protección y, consecuentemente, debe negarse la imputación de dicho resultado”.*

- *“Teoría de la “evitabilidad”, conforme a la cual habrá que preguntarse qué hubiera sucedido si el sujeto hubiera actuado conforme a la norma. Si a pesar de ello, es decir, si aunque el sujeto hubiera cumplido con la norma el resultado se hubiera producido igualmente, habrá que negar la imputación objetiva del resultado”.*

## 2.6. Previsibilidad y “evitabilidad”.

Ambos conceptos, son requisitos de la existencia del deber. La posibilidad de prever la ocurrencia de un resultado es un elemento esencial a la hora de valorar la imprudencia de una conducta. El autor debe representarse como posible, *ex ante*, la posibilidad de producir el resultado no querido, por la norma de cuidado, en un futuro

---

<sup>108</sup>STS 54/2015, Sala de lo Penal, de fecha 11 de febrero. Roj: STS 385/2015 - ECLI: ES:TS:2015:385. STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 4867/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4867. “(...) en resoluciones de esta Sala se suele indicar que, en el delito imprudente, varios son los criterios de imputación del resultado, destacando la teoría del incremento del riesgo; la teoría del ámbito de protección de la norma y por último la teoría de la “evitabilidad”. Conforme a este último habrá que preguntarse qué hubiera sucedido si el sujeto hubiera actuado conforme a la norma. Si a pesar de ello, es decir, si aunque el sujeto hubiera cumplido con la norma el resultado se hubiera producido igualmente, habrá que negar la imputación objetiva del resultado. Lo que puede expresarse de la siguiente manera: se trata de un criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal”.

próximo, "(...) *teniendo en cuenta la situación concreta en la que se desarrolló la acción (...) el resultado debe ser evitable conforme a un análisis "ex ante"*<sup>109</sup>".

Habría que preguntarse si una persona tiene la obligación de prever todos los posibles resultados de su comportamiento, lo cual, haría pensar en una previsibilidad ilimitada. Sin embargo, ésta debe fijarse a título individual, teniendo en cuenta "(...) *todas las circunstancias conocidas o cognoscibles "ex ante" por el autor*<sup>110</sup>", entendiendo por éste último término, "(...) *aquello que, dadas las circunstancias del hecho, el sujeto tenía el deber de conocer*<sup>111</sup>".

Si un determinado suceso es imprevisible, no se podrá evitar. A su vez, no todo lo previsible puede ser evitable, de ahí que previsibilidad y "evitabilidad" no sean conceptos sucesivos. Con la conducta transgresora de la norma de cuidado que le es exigible, produce un resultado de muerte o lesiones, el cual, era previsible y evitable.

LISZ, se refiere a la previsión, cuando expresa que "*la culpa es la no previsión del resultado previsto en el momento en que tuvo lugar la manifestación de voluntad*<sup>112</sup>", en el momento de realizarse la acción debe preverse la producción de un posible resultado. Para ello, es necesario analizar la previsibilidad de la posible lesión de un bien jurídico, distinguiéndose entre previsibilidad objetiva y subjetiva, siendo la primera *ex ante* y, la segunda, *ex post*. La previsibilidad *ex ante*, constituye un elemento esencial, para poder afirmar que la conducta crea un peligro penalmente relevante<sup>113</sup>. Se requiere, por tanto, conocer cuáles eran las circunstancias que concurrían cuando se produjo el resultado, pues, de lo contrario, no se realizará un correcto análisis de la previsibilidad, por lo que, la investigación que llegue a conocerlas tendrá un papel fundamental.

Par la teoría de la causalidad adecuada, se determinará el cuidado objetivo a través de la exigencia de la previsibilidad objetiva de la realización típica, de esa forma

---

<sup>109</sup>STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959.

<sup>110</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p. 534

<sup>111</sup>*Idem.*

<sup>112</sup>LISZT, F. Tratado de Derecho Penal (trad. de la 20ª edición alemana por Jiménez de Asúa), Tomo I y II, 3ª edición. Editorial Reus. Madrid.1929. pag.430, citado por CORCOY BIDASOLO, El Delito imprudente. Op cit. Pág. 49

<sup>113</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El Delito imprudente...*Op. cit.* p. 51

se evitará su realización y el resultado no querido. Significará que la acción a realizar es peligrosa y debe omitirse su ejecución.

Para el Tribunal Supremo, *“la tradicional estructura del delito imprudente se basa en dos elementos fundamentales: el psicológico o previsibilidad del resultado y el normativo o reprochabilidad, referido al deber de evitar el concreto daño causado”*<sup>114</sup>.

Lo evitable depende de la voluntad del sujeto, pues en caso contrario, deviene inevitable y la conducta no sería imprudente. Cuando se habla de “evitabilidad” hay que tener en cuenta que el sujeto, de actuar conforme a la norma de cuidado, hubiera podido evitar el resultado, aunque, dada las circunstancias, no siempre se consigue. Al autor, se le podrá atribuir el resultado antijurídico, cuando hubiera podido y debido prever aquel y, además, evitarlo.

Para KAHRS, el principio de “evitabilidad” es la *“no evitación del resultado cuando el sujeto lo podía evitar y estaba obligado a ello”*<sup>115</sup>, por lo que, OTTO, entiende que tiene sentido normativo, debiendo concurrir suficiente posibilidad de evitar y una obligación de hacerlo<sup>116</sup>.

Como expresa RODRÍGUEZ DEVESA, el resultado no pudo evitarse porque no fue previsto por el sujeto, aunque pudo hacerlo. Del mismo modo, aunque hubiera sido previsto, no realizó ninguna acción o actividad para evitarlo y, por lo tanto, le es reprochable penalmente su conducta<sup>117</sup>.

A la hora de analizar la posibilidad de prever, es decir, de representarse por adelantado la casual ocurrencia futura del resultado, por parte del sujeto, habrá que tener en cuenta los conocimientos de éste, tanto para el caso en que hubiera previsto,

---

<sup>114</sup>STS 54/2015, Sala de lo Penal, de fecha 11 de febrero. ROJ: STS 385/2015 - ECLI:ES:TS:2015:385/02/2015.

<sup>115</sup>KAHRS, H.J. Das Vermeidbarkeit Prinzip und die conditio-sine-qua-non-Formel im Strafrecht. Hamburg. 1968. Pág. 41

<sup>116</sup>OTTO, H. Grundkurs Strafrecht: Allgemeine Strafrechtslehre. 2ª edición. Editorial de Gruyter, Berlín-Nueva York. 1982. Pág.171

<sup>117</sup>RODRIGUEZ DEVESA, J.M., Derecho Penal español. Parte General. 9º edición. Dykinson, Madrid, 1985. Pág. 478. *“ (...) la posibilidad de evitar la producción del resultado puede depender de que no se previó, pudiendo preverlas, las consecuencias de su conducta, o de que habiéndolas previsto no encaminó su voluntad a la evitación del resultado. La falta de previsión, lo mismo que el no ajustar el comportamiento a las previsiones hechas, con la consiguiente realización del tipo del injusto, es lo que hace que la conducta se reputa culpable”*.



como cuando no lo hizo, de ahí que su estudio debe hacerse de forma individual. Sin embargo, en el caso de que el resultado hubiera sido evitable, la acción imprudente se daría, si previó o no, salvo en el supuesto que hubiera resultado inevitable. Solo se exige que haya podido y debido prever el resultado.

Evidentemente, cuanto mayor sea la experiencia y conocimientos que posea el sujeto, en relación a la conducta que está ejecutando, mayor será el juicio de previsibilidad para considerar el riesgo de la misma y, además, la posibilidad de evitar el resultado no deseado por la norma de cuidado. Por ello, habrá que exigirle un comportamiento más diligente al ejecutar la acción pretendida. Del mismo modo, en aquellos supuestos en los que el sujeto, en el momento de realización de la conducta, no se encuentran en plenitud de facultades psicofísicas, como el sueño, cansancio, alcohol, drogas, etc., su adecuación al deber de cuidado será insuficiente y, por lo tanto, la posibilidad de lesionar los bienes jurídicos protegidos por la norma de cuidado será mayor. Existe una mayor posibilidad de que su conducta sea imprudente.

Se podría considerar que, cuanto más experiencia y pericia se posee en la conducción de vehículos, menor es el juicio de previsibilidad por parte del conductor, pues se consideran tan seguros de poder controlar, tanto al vehículo, como las condiciones existentes, que, erróneamente, le lleva a no estimar la posibilidad de que se produzca un resultado no deseado.

En relación a la “evitabilidad”, las maniobras evasivas que realice el sujeto no deberían ser tenidas en cuenta para rebajar la gravedad imprudente de la conducta cometida, porque cuando esto ocurre, el peligro jurídicamente desaprobado ya se ha producido, pues así lo estableció el Alto Tribunal<sup>118</sup>.

## 2.7. Adecuación social.

Este principio va a servir para conocer cuáles van a ser las conductas que, aunque generadoras de riesgos y, por ello prohibidas, pueden realizarse dentro de unos

---

<sup>118</sup>STS 2235/2001, Sala de lo Penal, de 30 de noviembre. ROJ: STS 9414/2001 - ECLI:ES:TS:2001:9414. “(...) el intento de impedir el resultado en el último momento ha sido tenido en cuenta como revelador de que el autor no obró con dolo, pero no puede ser considerado para determinar el grado de la imprudencia, pues el propósito del autor de controlar lo que ya es incontrolable para él no compensa el desvalor de la acción expresado en la creación del riesgo desaprobado”.

límites que serán necesarios para su ejecución, pues, sus beneficios van a ser mayores que el perjuicio que resulta de ellas, es decir, socialmente es adecuada su existencia, mientras que, si la actividad carece de esa adecuación social, la generación del riesgo no estará permitido.

Esta permisividad tendrá su límite en deber objetivo de cuidado, el cual, si es sobrepasado o no atendido generará que esa conducta, inicialmente permitida, sea considerada como imprudente, pues, *“el nivel de permisión de riesgo se encuentra determinado, a su vez, por el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo)”*<sup>119</sup>.

Muchas de las actividades que realizamos en la vida cotidiana pueden generar, en algunas ocasiones, comportamientos imprudentes y, por ello, se encuentran reguladas normativamente<sup>120</sup>, constituyendo éstas el límite del riesgo permitido<sup>121</sup>, mientras que para los casos en los que no existe esa regulación habrá que establecer esa frontera en el comportamiento del hombre prudente. A mayor posibilidad de riesgo, de esa conducta socialmente permitida, mayores serán las precauciones y límites impuestos para evitar el resultado lesivo.

Actividades como la conducción de vehículos a motor, de por sí, constituye una actividad peligrosa y, en algunas acciones concretas, aunque este peligro puede aumentar de forma considerable (adelantamientos, cambios de dirección, trazado de curvas, etc.), no son consideradas como ilícitas, pues son consideradas como socialmente adecuadas, constituyendo la normativa vial, en su caso, el límite entre la adecuación y riesgo permitido con la ilicitud de la conducta<sup>122</sup>. Servirá para delimitar el tipo delictivo, además de conocer cuál sería el deber de cuidado exigido. Como antes

---

<sup>119</sup>STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS: 2009:6867.

<sup>120</sup>WELZEL, H. Studien zum System des Strafrechts, en ZStW 58. 1939.Pág. 491. Las normas contienen descripciones de conductas sociales.

<sup>121</sup> MAQUEDA ABREU, M.L.; LAURENZO COPELLO, P. El Derecho Penal en casos prácticos. Editorial Tirant lo Blanch. Valencia. 2017 Págs. 84-85.

<sup>122</sup>STS 100/1995, Sala de lo Penal, de 18/01/95. ECLI: ES:TS:1995:6983. *“(…) La conciencia social y el disfrute de las comodidades inherentes al desarrollo de los pueblos exige el que hayan de tolerarse actividades que inevitablemente conllevan determinados riesgos; pero como contrapeso ineludible de tal tolerancia en cada una de esas actividades hay una serie de normas, escritas o no que garantizan el que puedan desarrollarse dentro de unos límites tolerables. El riesgo socialmente permitido ha de estar controlado por la adopción de una serie de medidas que lo enmarcan para que no exceda de la imprescindible (...)”*.

se dijo, al comprobar la normativa que regula la realización de esas concretas acciones, se comprueba que existe una mayor cantidad de cautelas para su ejecución.

En consonancia con CORCOY BIDASOLO, *“el deber objetivo de cuidado tiene como propósito evitar riesgos que son previsibles, y por tanto, relevantes penalmente, mientras que el riesgo permitido tiene su fundamento en el principio de utilidad social, justificando aquellos que no son previsibles”*<sup>123</sup>.

Se tienen en cuenta aquellas acciones que suponen, para el bien jurídico protegido, un mayor riesgo que el permitido y la producción de un resultado que se hubiera podido evitar. Por supuesto, *“no todas las acciones que suponen un riesgo del resultado, pueden ser objeto de una prohibición por el derecho penal”*<sup>124</sup>, de ahí que existan riesgos permitidos, que pueden causar un resultado típico, en los que queda excluida la tipicidad de la conducta. El hecho de circular con un vehículo a motor, cumpliendo con las exigencias de las normas viales, supone en sí mismo un peligro, pero permitido, con lo que, un resultado lesivo, no será objetivamente imputable. Es por ello, que las conductas socialmente adecuadas, no serán típicas. Serían todas aquellas conductas viales en las que, el conductor, a pesar de circular cumpliendo todas las previsiones de la normativa vial, el siniestro vial se produce.

Adecuación social desde el punto de vista *“ex ante”*, que tendrá un alcance interpretativo, comparando, caso por caso, el peligro creado con la conducta y su utilidad social; primero, sobre la determinación del deber objetivo de cuidado y, seguido del juicio sobre la infracción de la norma de cuidado<sup>125</sup>. Atendiendo al resultado, éste tiene su origen en la realización de un riesgo que esta desaprobado por la norma de cuidado, va más allá de la simple relación de causalidad entre acción y resultado<sup>126</sup>.

## 2.8. Riesgo permitido.

Cuando la acción, que ha generado un resultado lesivo, no ha sobrepasado el riesgo permitido, se considera que no es típica. Su razón de ser se basa, como

---

<sup>123</sup>CORCOY BIDASOLO, M. El delito imprudente. ...*Op. cit.* p. Pág. 312

<sup>124</sup> BACIGALUPO, E. Derecho penal. Parte general, Ara Editores, Lima, 2004, p. 265.

<sup>125</sup> CORCOY BIDASOLO. M, El delito imprudente...*Op. cit.* p.296

<sup>126</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p. 272

anteriormente quedó reflejado, en la tolerancia que la sociedad considera necesaria para el desarrollo de esta. En algunas ocasiones, la permisividad social tiene su origen en determinados usos o tradiciones que no son recogidos por el derecho positivo, aunque, se necesita valorar ese riesgo en relación con las ventajas o pérdidas que puedan generarse para el desarrollo social, ateniéndose, naturalmente, a criterios jurídicos. Habrá, por tanto, actividades permitidas que se encuentran reglamentadas y otras, carecerán de la misma. Sin embargo, en otras, como es el caso, objeto de esta tesis, existe una amplia regulación normativa sobre seguridad vial que sirve para guiar esa estimación de los términos del riesgo permitido<sup>127</sup>.

Es la sociedad la que va aceptando aquellos riesgos que son necesarios para el desarrollo de las relaciones que se desarrollan en diversos ámbitos, pero que, a su vez, el derecho se encarga de limitar para que ese riesgo que suponen, no sea superior al beneficio que generan. La utilidad social de la conducta<sup>128</sup> y la mayor posibilidad de lesión de los bienes jurídicos a proteger, conformarán el grado de permisividad de la conducta, y cuál será el deber de cuidado exigible para la realización de esta<sup>129</sup>. Además de la mayor o menor posibilidad de lesión del bien jurídico, la entidad de éste también será tomada en cuenta a la hora de establecer límites, ya que, “ (...) *cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado menor será el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado*<sup>130</sup>”. El Derecho Penal no puede situarse a espaldas del desarrollo y expectativas que la sociedad demanda, pero tampoco, dejar sin garantías y protección a los bienes jurídicos que son dignos de protección penal.

---

<sup>127</sup> Idem. Pág. 274

<sup>128</sup>PAREDES CASTAÑÓN, J.M.: El riesgo permitido en Derecho penal (Régimen jurídico-penal de las actividades peligrosas. Edt. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia e Interior. Madrid. 1995. Pág. 82. “(...) *casos de conductas peligrosas o lesivas para el bien jurídico penalmente protegido que, sin embargo, no resultan prohibidas, pese a existir previsibilidad y controlabilidad del riesgo, en virtud de consideraciones de ponderación de los intereses concurrentes (adecuación social), consideraciones que limitan el alcance del deber de conducta que le corresponde al sujeto actuante en la situación concreta*”.

<sup>129</sup>STS 133/2013, Sala de lo Penal, de 6 de febrero. Roj: STS 965/2013 - ECLI: ES:TS:2013:965”. *El nivel de permisión de riesgo se encuentra determinado, a su vez, por el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo). Por último, ha de computarse también la importancia o el valor del bien jurídico amenazado por la conducta imprudente: cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado menor será el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado*”

<sup>130</sup>STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS:2009:6867

Su análisis debe efectuarse de forma objetiva y, siempre, *ex ante*, cuando el autor da inicio a la acción generadora del riesgo<sup>131</sup>. Ante ello, a través del deber de cuidado se establecerán las pautas para realizar las conductas permitidas, que exigirá un mayor cuidado cuando la posibilidad de lesionar el bien jurídico sea mayor. En cualquier caso, el deber de cuidado debe ser cumplido ya que, no será nunca riesgo permitido.

Si el sujeto realiza su conducta de acuerdo con el riesgo permitido, supondrá la exclusión del tipo, pues siguiendo a REHBERG, define a éste como "*peligro concreto que el hombre puede crear sin que por ello o por la lesión del bien jurídico que de ello se derive pueda ser responsable penalmente*<sup>132</sup>". Sin embargo, "*el riesgo será no permitido, cuando sea adecuado para causar la lesión de aquel determinado bien jurídico y fuese posible y exhibible al sujeto su evitación*<sup>133</sup>". Permite diferenciar entre conductas que conforman el tipo penal, homicidio y lesiones, pero que resultarán atípicas, a pesar, de haberse producido aquel resultado<sup>134</sup>.

Las conductas que "*ex ante*" no supongan un aumento importante del riesgo que conlleven a la producción del resultado no querido, no pueden considerarse típicas, aunque finalmente se produzca el resultado, precisamente, porque no se ha producido el aumento del riesgo permitido.

No hay que olvidar los supuestos en los que el autor de una acción determinada, genera un resultado, pero evita con ello la producción de otro mayor, que serían los supuestos de *disminución del riesgo*<sup>135</sup>, en el que, no se podrá imputar el resultado al que ha producido un riesgo menor para salvar otro de mayores consecuencias. Este supuesto puede resultar problemático, en los casos en los que el autor, de forma consciente, no ha reducido el todo el riesgo, solo, lo que para él le era posible. En función de si el autor era o no garante del bien jurídico protegido, se plantean dos soluciones

---

<sup>131</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p. 275

<sup>132</sup>REHBERG, J. Zur Lehre vom "erlaubten Risiko". Schulthess und Co. Zürich. 1962. Pág. 18

<sup>133</sup>CORCOY BIDASOLO M., El delito imprudente...*Op. cit.* p.95

<sup>134</sup> MARAVER GÓMEZ, M. Riesgo permitido por legitimación histórica. Editorial Montealegre Lynett, El funcionalismo en Derecho penal, Libro Homenaje al profesor Günther Jakobs, II, Bogotá, 2003. Págs. 214 ss.; REYES ALVARADO, Yesid, Imputación objetiva. Edt. Temis. Santa Fe de Bogotá (Colombia). 1994. Pág. 370 y ss.

<sup>135</sup>REYES ALVARADO, Y. Imputación objetiva...*Op. cit.* p. 100 ss.

distintas. En el primer caso, ese deber de garantía le obliga frente a los daños que pueda sufrir el bien jurídico y, por lo tanto, se le imputaría el resultado, mientras que, en caso contrario, no se le exige una intervención para que incremente todas las posibilidades de protección<sup>136</sup>.

En el desarrollo de las numerosas actividades sociales que realizamos, muchas de ellas son generadoras de riesgos, aunque en numerosas ocasiones no percibamos esa realidad. No podemos interactuar en la sociedad actual sin asumir esos riesgos, pues no sería posible hacerlo, y habría que renunciar a ellas. Incluso, en las actividades en las que se constata el riesgo, puede ser muy evidente, tampoco podríamos dejar de realizarlas. Es por lo que, no todas las actividades, acciones o conductas que realizamos debe estar prohibida por el Derecho, pues supondría *“limitación intolerable de la libertad de acción”*<sup>137</sup>.

## 2.9. El principio de confianza.

Principio jurisprudencial, de origen alemán, que tiene una vinculación especial en el ámbito de la circulación vial. Para WELZEL: *“el participante en el tráfico puede confiar en que los demás se comporten también correctamente, mientras no le conste lo contrario por circunstancias especiales del caso”*<sup>138</sup>. A quien ha obrado confiando en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido, no se les imputará objetivamente el resultado producido, por la aplicación de este principio, el cual, solo es aplicable a los delitos imprudentes<sup>139</sup>.

En el ámbito vial, donde tiene una aplicación preferente, partiendo de la base que la actividad que es desarrollada por los participantes en el mismo es generadora de riesgos, es prudente pensar que, cada uno de ellos actuara de forma acorde al deber de cuidado que le es exigible, de lo contrario, sería impensable su participación con un mínimo de seguridad. El cumplimiento del ordenamiento jurídico por el ciudadano

---

<sup>136</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General... *Op. cit.* p. 275

<sup>137</sup>*Idem.* Pág. 265

<sup>138</sup>WELZEL, H. El nuevo sistema del Derecho Penal (una introducción a la doctrina de la acción finalista). Traducido por CERESO MIR. 4ª edición. Editorial Ariel, Barcelona, 1964. Pág. 72

<sup>139</sup>MARTINEZ ESCAMILLA, M. Imputación objetiva del resultado. Editorial Edersa. Madrid, 1992. Pág. 333

supone una garantía en relación a la conducta que realiza, no pudiendo imputársele, penalmente, ninguna responsabilidad cuando confió, sin motivo alguno para pensar lo contrario, que el resto de participantes en la actividad que desarrolla también cumplirán con las normas<sup>140</sup>.

De modo que *“la esperanza de la conducta correcta de los que concurren en el tráfico se convierte en la base de la conducta correcta de cada individuo<sup>141</sup>”*. De esta forma, al que se conduce amparado bajo este principio, no le será objetivamente imputable la producción de un resultado.

El ciudadano que observa el cumplimiento del ordenamiento jurídico, confía en que los demás que participan en la misma actividad, desarrollen un comportamiento ajustado al mismo ordenamiento. Socialmente asumen y cumplen su deber, respetando, de esa forma, a los demás<sup>142</sup>. *“Confianza en sentido normativo, en tanto comporta una permisión jurídica para confiar en terceros<sup>143</sup>”*.

No obstante, el deber de cuidado no solo se limita al propio riesgo creado por el sujeto, sino que también incluye todas aquellas circunstancias que pudieran ser, *ex ante*, cognoscibles por aquel, por lo que tendrá en cuenta las acciones de terceros y de la propia víctima. Supongamos que el conductor de un vehículo que circula por una vía preferente, al aproximarse a una intersección, observa que otro vehículo que desde su derecha pretende incorporarse a la misma vía, siéndole, para ello, preceptiva una señal de stop, pero, ante la inminencia de la misma no aminora la velocidad, dando a entender que no va a detenerse. El conductor del primer vehículo, percibe la situación y aun así, decide no reducir su velocidad y hacer prevalecer su prioridad de paso, produciéndose finalmente la colisión entre ambos. Otro caso, el del vehículo que circula en sentido contrario, pero lo hace de forma errática, en zig-zag, invadiendo el carril contrario de circulación.

---

<sup>140</sup>STRATENWERTH, G. Derecho penal. Parte General I. El hecho punible (trad. de la 4ª edición. a cargo de Cancio Meliá y Sancinetti). Editorial Hammurabi, Buenos Aires, 2005, 15/66, *“(…) la doctrina ha convenido en aprobar la ampliación del principio de confianza «predominantemente, a todos los ámbitos de la vida social en los cuales se combinan las formas de conducta de varias personas”*.

<sup>141</sup>WELZEL, H. El nuevo sistema del Derecho... *Op. cit.* p.73.

<sup>142</sup>POLAINO-ORTS, M. Imputación objetiva: esencia y significado, en KINDHÄUSER/POLAINO ORTS/CORCINO BARRUETA, Imputación objetiva e imputación subjetiva en Derecho penal, Editorial Grijley, Lima, 2009. Pág. 57.

<sup>143</sup>JAKOBS, G. Derecho penal. Parte general. Fundamentos y teoría de la imputación, (trad. de Cuello Contreras y Serrano González de Murillo), 2ª edición. Editorial Marcial Pons, Madrid, 1997. Pág. 7/51

Para FEIJÓO SÁNCHEZ, el ordenamiento jurídico sólo permite aplicar el principio de confianza cuando, del comportamiento de los demás, “no existan motivos objetivos y fundados para suponer el cumplimiento de acuerdo al derecho<sup>144</sup>”, es por lo que este principio no actúa de forma automática, sino que debe ser tenidas en cuenta la conducta desplegada, tanto por el que infringe el deber de cuidado, como el de la propia víctima<sup>145</sup>, por ello “si «ex ante» es previsible el fallo del tercero o de la víctima, el sujeto no podrá ampararse en el principio de confianza<sup>146</sup>”.

El principio de confianza tiene sus límites, no puede ser esgrimido en todos los casos, pues puede decaer ante determinadas situaciones. El que interviene en el “tráfico queda obligado a prever el defectuoso comportamiento de los demás en el caso de niños, ancianos y minusválidos, principio de defensa<sup>147</sup>”.

Otra limitación, también de origen jurisprudencial, sería el principio de defensa, que vendría impuesta por la participación de sujetos a los que no se les puede exigir un comportamiento adecuado a la norma de cuidado, simplemente porque la desconocen o tienen sus facultades psíquico-físicas mermadas, como podrían ser el caso de los niños o personas de avanzada edad. Ante la irrupción en la calzada de un niño, no se podrá amparar en el principio de confianza, pues de este no se podrá esperar un comportamiento conforme a la norma. La propia presencia de éstos, supone y exige un aumento del deber de cuidado con la finalidad de neutralizar el posible aumento del riesgo procedente de esas personas. Este principio guarda una íntima relación en el ámbito de la seguridad vial con el denominado principio de conducción dirigida<sup>148</sup>, en el que se compele a los conductores de vehículos a ser dueños del mismo en todo

---

<sup>144</sup>FEIJÓO SÁNCHEZ, B.J. Imputación objetiva en Derecho penal. Editorial Grijley, Lima, 2002, p. 313, “(...) estos motivos han de ser objetivos, sólidos y concluyentes, por lo que no basta con una simple intuición o presagio”.

<sup>145</sup>REYES ALVARADO, Y. Imputación objetiva...*Op. cit.* p. 79”. (...) sólo operará cuando la conducta del sujeto se amolde al deber objetivo de cuidado, sea diligente en su actuar, no si su comportamiento resulta antijurídico; si existen inequívocos elementos de juicio (indicios claros y concretos) que permitan inferir una conducta no reglamentaria por parte de un tercero”.

<sup>146</sup> CORCOY BIDASOLO, M. El delito imprudente...*Op. cit.* p. 102.

<sup>147</sup> CORCOY BIDASOLO, M. El delito imprudente...*Op. cit.* p.147

<sup>148</sup>SAP LO 123/2018, Sección 1ª, de 12 de septiembre. ROJ: SAP LO 457/2018 - ECLI:ES:APLO:2018:457”. Y es que nos encontramos con unos hechos producidos con ocasión de la circulación de un vehículo de motor en una autopista. Todo conductor de un vehículo de motor tiene entre manos un instrumento objetivamente peligroso y debe ser singularmente cauteloso y cuidadoso en su manejo, precisamente por la peligrosidad intrínseca del vehículo. De ahí las exigencias de la normativa de tráfico. Eso significa que el conductor es necesariamente consciente de la entidad del riesgo que crea al conducir y la consiguiente posibilidad de producción del resultado si quebranta esas normas de cuidado”.



momento, tal como establece el artículo 10.2<sup>149</sup> del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Salvo en las situaciones descritas, en las que es previsible que se produzca una conducta no adecuada por alguno de los sujetos que intervienen, las cuales, más que amparadas por el principio de confianza, sería más adecuado denominarlo principio de desconfianza, ya que, del resto se espera que los sujetos participantes mantengan un comportamiento recíproco, es decir, una conducta, por ambos, dentro de los límites de la norma de cuidado que les corresponden.

En el caso de peatones que no son niños o personas de avanzada edad, es decir, jóvenes o adultos, confían en que el conductor que debe cederles la prioridad de paso en un paso de peatones, lo cumpla, pero, el conductor ¿confía en que el peatón cumplirá, igualmente, con su deber de cuidado?. Debería considerarse que, el principio de confianza, tuviera una respuesta de observancia normativa mutua, pues para ambos existen deberes de cuidado. A través del principio de confianza se espera que el resto de los participantes en una determinada actividad lo hagan de forma correcta, aunque finalmente no lo hagan así, pues pensar lo contrario, es decir, que van a intervenir de forma imprudente generaría una situación de desconcierto que conllevaría a producir más riesgos.

#### 2.10. Prohibición de regreso.

Con ello, como dice BACIGALUPO, se establece *“un criterio para limitar la imputación de un resultado a ciertos comportamientos que pueden haber resultado causales, pero que están fuera del interés del derecho penal<sup>150</sup>”*.

---

<sup>149</sup>LTCVMSV. Art. 10.2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.

<sup>150</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p.276 y ss. Siguiendo al mismo autor, *“se trata de excluir la imputación en aquellos casos en los que la causa ha sido puesta por alguien que no tiene por qué responder por el resultado que produce directamente un tercero o que imputable a la propia víctima”*. JAKOBS, G. Derecho penal. Parte general. Fundamentos y teoría de la imputación, (trad. de Cuello Contreras y Serrano González de Murillo), 2ª edición. Editorial Marcial Pons, Madrid, 1997. Pág. 24/13. *“(…) la prohibición de regreso se basa en la idea de que no se puede hacer responsable a quien realiza una aportación que es en sí misma cotidiana y socialmente inofensiva, y que sólo por la puesta en marcha de planes de terceros puede adquirir el sentido de un curso dañoso”*.

Siguiendo a CARO JOHN, *“amenazar penalmente a quien presta una actividad socialmente cotidiana, desviada por un tercero, conllevaría a imponer obligaciones de conocer las intenciones del destinatario de tales servicios<sup>151</sup>”* o, igualmente, para JAKOBS, *“(…)si en todo contacto social todos hubiesen de considerar todas las consecuencias posibles desde el punto de vista cognitivo, la sociedad quedaría paralizada”*, no se podría realizar ninguna actividad, ya que, estarían absolutamente controladas para verificar que su origen y destino no puedan causar problemas o de lugar a responsabilidades indeseadas.

Como límites a la prohibición de regreso, JAKOBS Y GARCÍA CAVERO, indican que, *“no podría invocar una prohibición de regreso quien desvía su actuación de cualquier modo, adaptando su conducta inicialmente inocua al contexto delictivo creado por el autor para contribuir a la perpetración del hecho<sup>152</sup>”* y, otro límite, también para JAKOBS, que hace decaer la prohibición de regreso *“si existe un deber de garante que obliga a evitar eventuales daños tampoco podrá operar una prohibición de regreso<sup>153</sup>”*.

Además, este último autor<sup>154</sup>, establece una clasificación de las consecuencias de la prohibición de regreso:

- La imputación de un resultado se excluye en relación a las acciones de un autor que son causales del mismo por mediación de un tercero que no obra conjuntamente con el autor.

- Cuando el resultado es consecuencia de la conducta o de la situación de la propia víctima.

- Cuando el peligro de su producción ha sido creado por un tercero.

---

<sup>151</sup>CARO JOHN, J. A. La imputación objetiva en la participación delictiva. Editorial Grijley, Lima, 2003. Pág. 59, *“ello supondría obligar a los actores sociales a convertirse en «expertos» o «adivinos» de los propósitos ajenos”*.

<sup>152</sup>JAKOBS, G. La imputación objetiva en el Derecho Penal. Editorial S.L. Civitas ediciones, Madrid, 1996, Págs. 216 ss.; GARCÍA CAVERO, P. *La prohibición de regreso en el Derecho Penal, Estudios de Derecho penal*, Ara Editores, Lima, 2005, pp.. 70 s.: *“El único aspecto que la prohibición de regreso excluye es la responsabilidad penal por la prestación estereotipada en sí misma, pero no la derivada de cualquier otra razón penalmente relevante”*.

<sup>153</sup>JAKOBS, G. La imputación objetiva...*Op. cit.* p.214 s., *“(…) poniendo el ejemplo del encargado de custodiar material radioactivo: si éste en un paseo dominical observa que algo no está bien en cuanto a este material o el lugar donde se almacena, «esta observación la hace como titular de aquel rol y está obligado en calidad de garante a la evitación del daño”*. Pág. 215.

<sup>154</sup>JAKOBS, G. *Strafrecht, Allgemeiner Teil*, 2ª edición. Editorial De Gruyter, Berlín, 1991. Pág. 59 y ss.

- Cuando el resultado es consecuencia de la pérdida de capacidad de actuar ocasionada por el propio agente.

### 2.11. Concurrencia de culpas.

En los siniestros viales es fácilmente probable que la conducta de la víctima o de terceros, concorra con la realizada por el autor desencadenante del hecho lesivo, creando un riesgo relevante para la producción del resultado.

Para los supuestos en los que la conducta de la víctima pueda ser cognoscible “*ex ante*”, incluso en aquellas conductas amparadas por el principio de defensa, supone que el deber de objetivo cuidado exigible conlleva la actuación tendente a neutralizar los riesgos creados por las víctimas. Para el primer supuesto, la exigencia viene marcada por la previsibilidad de su conducta, mientras que para el segundo, es todo lo contrario, es decir, lo imprevisible que puede ser las conductas de menores, de personas con trastornos psicológicos o personas de avanzada edad, lo cual, posibilita que una conducta que, inicialmente no es previsible, se convierta en previsible.

Para el resto de supuestos, sería recomendable el análisis de las conductas de cada uno de los implicados para conocer, cual aquellas, es la que ha generado una mayor gravedad, pudiendo ser que, la conducta del autor haya sido de menor entidad que la realizada por la víctima.

La intervención culposa de la víctima puede tener incidencia en la graduación de la responsabilidad del autor, bien degradando la culpa penal; moderando el quantum de la indemnización en función de la incidencia de la culpa de la víctima y excepcionalmente, si es excesiva o de tal magnitud que rompe el nexo causal, eliminando la responsabilidad del agente<sup>155</sup>.

En los casos en los cuales, sea la intervención del tercero la que crea un riesgo relevante, también es posible, al igual que lo hacíamos con las víctimas, la exigencia de un mayor deber de cuidado objetivo, cuando, *ex ante*, fuera cognoscible la conducta de

---

<sup>155</sup>SAP BU 369/2004, de fecha 5 de octubre de 2004. ROJ: SAP BU 1126/2004 - ECLI:ES:APBU:2004:1126; SAP BU 27/2007, de 24 de enero de 2007. ROJ: SAP BU 63/2007 - ECLI:ES:APBU:2007:63. SAP GC 79/2008, de 25 de marzo de 2008. Roj: SAP GC 338/2008 - ECLI: ES:APGC:2008:338. SAP LE 180/2008, de 30 de junio. Roj: SAP LE 997/2008 - ECLI: ES:APLE:2008:997

éstos, con la diferencia que, en estos supuestos tendrá un importante valor el principio de confianza. En la circulación vial, son numerosos los casos en los que se producen esta concurrencia de culpas, en los que preferencias de paso/velocidad, cambios de dirección/señalización de maniobras, etc. Más que una degradación automática de la imprudencia, como tradicionalmente admite la jurisprudencia, la solución vendría determinada por el estudio individualizado de las conductas de cada uno de los participantes.

### 3. IMPUTACIÓN OBJETIVA.

A través de la teoría de la imputación objetiva,<sup>156</sup> se trata de conocer si existe una relación entre una conducta típica, creadora de un riesgo, y el resultado finalmente acaecido, utilizándose criterios normativos, en lugar de causalísticos, denominados criterios de imputación<sup>157</sup>, ya que “(...) *la operación de conexión jurídica entre la conducta imprudente y el resultado no puede realizarse desde una perspectiva exclusivamente naturalística (...)*”<sup>158</sup>.

Para KAUFFMAN, “*el ámbito de aplicación de la imputación objetiva, es propia de los delitos culposos*”<sup>159</sup>. Se procederá a comprobar si se infringió o no el deber de cuidado y, en caso positivo, si dicha infracción llevó a la lesión o puesta en peligro del bien jurídico protegido<sup>160</sup>. Se trata de una teoría que tiene por objeto “(...) *limitar la responsabilidad jurídico-penal que se derivaría de la sola causación de un resultado lesivo*”<sup>161</sup>.

En líneas generales, a través de esta teoría se analiza la imputación objetiva del comportamiento, correspondiente a los elementos del tipo<sup>162</sup>, y la imputación objetiva

<sup>156</sup> STS 385/2015, Sala de lo Penal, de fecha 11/02/2015. Rec., núm. 1481/2014. ECLI: ES:TS:2015:385. “(...) *adquiere especial relevancia en el ámbito de la imprudencia donde es precisamente el resultado lesivo lo que condiciona la relevancia penal de un comportamiento descuidado, que por muy grave que sea, sin la concreción de aquél, queda sustraída del marco de lo punible*”.

<sup>157</sup> STS 282/2010, Sala de lo Penal, de 10 de marzo de 2010, Roj: STS 1559/2010 - ECLI: ES:TS:2010:1559. “(...) *en los delitos de resultado, para solucionar los problemas de la llamada relación de causalidad, la doctrina actual acude al concepto de imputación objetiva, entendiendo que hay tal relación de causalidad siempre que la conducta activa u omisiva del acusado se pueda considerar como condición sin la cual el resultado no se habría producido conforme a la tradicional doctrina de la equivalencia de condiciones o conditio sine qua non, relación que se establece conforme a criterios naturales que proporcionan las reglas de la ciencia o de la experiencia*”.

<sup>158</sup> STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. Roj: STS 385/2015 - ECLI: ES:TS:2015:385

<sup>159</sup> REYES ALVARADO, Y. Imputación objetiva...Op.cit. p. 79.

<sup>160</sup> STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 4867/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4867”. (...) *para solucionar los problemas de la llamada relación de causalidad, la doctrina actual acude al concepto de imputación objetiva, entendiendo que hay tal relación de causalidad cuando el sujeto, cuya responsabilidad se examina, con su comportamiento origina un riesgo no permitido, o aumenta ilícitamente un riesgo permitido, y es precisamente en el ámbito de ese riesgo donde el resultado se produce*”.

<sup>161</sup> JESCHECK, H.H; WEIGEND, Tratado de Derecho Penal. Parte General, 5ª edición. (trad. Olmedo Cardenete), Editorial Comares, Granada, 2002. Pág. 28.

<sup>162</sup> CANCIO MELIÁ, *Líneas básicas de la teoría de la imputación objetiva*. Editorial Jurídicas Cuyo, Mendoza, 2001. Pág. 98

del resultado, comprobando si el resultado producido es consecuencia de la conducta de un riesgo no permitido<sup>163</sup>.

Son en los delitos de resultado, en los que para solventar las cuestiones que pueden generar complicaciones con las relaciones de causalidad<sup>164</sup> se recurre a la teoría de la imputación objetiva, la cual, permite colegir que existe esa relación “ (...) *siempre que la conducta activa u omisiva del acusado se pueda considerar como condición sin la cual el resultado no se habría producido conforme a la tradicional doctrina de la equivalencia de condiciones o «conditio sine qua non»*<sup>165</sup>”.

En síntesis, “*sólo aquella conducta que aparezca como el factor causal determinante del resultado*<sup>166</sup>”, “*será el que permita explicarlo en clave de imputación objetiva y, por tanto, el que revista relevancia jurídico-penal*<sup>167</sup>”.

---

<sup>163</sup> ROXIN, Derecho penal. Parte general...*Op.cit.* p.11/59 ss.; MARTÍNEZ ESCAMILLA, La imputación objetiva del resultado...*Op.cit.* p.165 ss.; MIR PUIG, *Derecho penal. Parte general*, 7ª edición. Editorial Reppertor, Barcelona, 2004, pág. 257.

Para CANCIO MELIÁ, *Líneas básicas...Op.cit.* p.71, “(...) *este segundo nivel de imputación tiene en la construcción dogmática de Jakobs un peso menor respecto del concedido al primero, lo que es fácilmente constatable a partir de la profundidad con la que ha desarrollado principalmente los diversos contenidos de la imputación del comportamiento y de la profusa bibliografía que le ha seguido.*”

<sup>164</sup> STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 4867/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4867. “*Conforme a la teoría de la imputación objetiva, se exige para determinar la relación de causalidad: 1) La causalidad natural: en los delitos de resultado éste ha de ser atribuible a la acción del autor. 2) La causalidad normativa: además hay que comprobar que se cumplen los siguientes requisitos sin los cuales se elimina la tipicidad de la conducta: 1º) Que la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado, lo que se entiende que no concurre en los siguientes supuestos: a) Cuando se trata de riesgos permitidos. b) Cuando se pretende una disminución del riesgo: es decir, se opera para evitar un resultado más perjudicial. c) Si se obra confiado en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido (principio de confianza). d) Si existen condiciones previas a las realmente causales puestas por quien no es garante de la evitación del resultado (prohibición de regreso). 2º) Que el resultado producido por la acción es la concreción del peligro jurídicamente desaprobado creado por la acción, manteniéndose criterios complementarios nacidos de la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, de forma que en estos casos hay que indagar cuál es la causa que realmente produce el resultado.*”

<sup>165</sup> STS 966/2003, Sala de lo Penal, de 4 de julio. Roj: STS 4710/2003 - ECLI: ES:TS:2003:4710.

<sup>166</sup> STS 805/2017, de 11 de diciembre. ROJ: STS 4867/2017 - ECLI:ES:TS:2017:4867. “*La imprudencia, aun en el caso de que liguemos la relación de causalidad bajo la teoría de la imputación objetiva, por incremento del riesgo, no es un delito de peligro, sino de resultado. Quiere con ello decirse que se debe comprobar y hacer constar que la conducta negligente ha causado o ha incrementado el riesgo y ha producido el resultado dañoso que el juicio de tipicidad requiere inexcusablemente, por imperativo de la norma que se contiene en el art. 142 del Código Penal.*”

<sup>167</sup> JAKOBS, G. Derecho penal. Parte general...*Op.cit.* p. 7/72; CANCIO MELIÁ, *Líneas básicas...Op.cit.* p.131.

Se sustituye la relación de causalidad<sup>168</sup>, de procedencia naturalística, por otra que tiene una fundamentación jurídica o normativa<sup>169</sup>. La determinación de la causalidad natural sería el primer paso a realizar, a través de “(...) *la relación de causalidad conforme a la teoría de la equivalencia de las condiciones* (...)”<sup>170</sup>, pero dada la insuficiencia de la misma, para atribuir el resultado necesita comprobarse<sup>171</sup>:

- Si la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado.

- Si el resultado producido por dicha acción, es la realización del mismo peligro, jurídicamente desaprobado, creado por la acción.

Necesariamente, el juicio de imputación debe de hacerse desde el punto de vista “*ex post*”, pues el resultado tiene que haberse producido, pero no por ello, tiene una menor importancia el juicio “*ex ante*”, pues proporcionará valorar las circunstancias que se produjeron en su realización, así como la norma de cuidado infringida.

El análisis de la imputación se suele realizar en tres fases:

a) Creación de un riesgo. Aumento del riesgo permitido.

Para la teoría del incremento del riesgo, “*es preciso que el resultado constituya la realización del riesgo generado por la acción y que la conducta del sujeto haya incrementado la probabilidad de producción del resultado comparándola con el peligro que es aceptable dentro del riesgo permitido*”<sup>172</sup>.

---

<sup>168</sup>STS 266/2006, de 7 de marzo. Roj: STS 1743/2006 - ECLI: ES:TS:2006:1743“(…) en los delitos de resultado, para solucionar los problemas de la llamada relación de causalidad, la doctrina actual acude al concepto de imputación objetiva, entendiéndolo que hay tal relación de causalidad siempre que la conducta activa u omisiva del acusado se pueda considerar como condición sin la cual el resultado no se habría producido conforme a la tradicional doctrina de la equivalencia de condiciones o *condictio sine qua non*, relación que se establece conforme a criterios naturales que proporcionan las reglas de la ciencia o de la experiencia”

<sup>169</sup>SAP SA 28/2017, Sección 1ª, de 17 de mayo. Roj: SAP SA 313/2017 - ECLI: ES:APSA:2017:313. “(...) la teoría de la imputación objetiva sirve además de para establecer criterios normativos para determinar cuándo una conducta es típica, para ofrecer las reglas para determinar cuando el resultado producido debe ser imputado a la conducta de un sujeto, en nuestro caso, esa conducta del acusado debe determinarse por un procedimiento normativo y no por un curso natural y de conformidad con ello es independiente de aquella conducta el proceso causal posterior (...)”

<sup>170</sup>STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. Roj: STS 385/2015 - ECLI: ES:TS:2015:385.

<sup>171</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op.cit.* p.271

<sup>172</sup>STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959.

En este caso, el conductor puede haber “(...) *originado un riesgo no permitido o aumentado ilícitamente un riesgo permitido, y es precisamente en el ámbito de ese riesgo donde el resultado se produce (...)*”<sup>173</sup>. Sin embargo, no le será imputable si el resultado se ha producido “(...) *como una consecuencia normal o adecuada conforme a un juicio de previsibilidad o probabilidad (...)*”<sup>174</sup>.

Determinadas conductas, en función de diversos intereses son consideradas como peligrosas, pero que son toleradas siempre y cuando no se excedan unos concretos límites, que para RUDOLPHI, H.: “*las normas de conductas penales se dirigen exclusivamente contra aquellas formas de conducta que muestran un grado de peligrosidad que va más allá de la medida permitida*”<sup>175</sup>.

Si el sujeto realiza una conducta que crea un riesgo penalmente relevante, sobrepasando los límites del riesgo permitido, puede sostenerse que la conducta, como mínimo, es imprudente<sup>176</sup>.

#### b) Realización del riesgo y resultado.

El riesgo creado por la conducta del sujeto debe producir el resultado no querido, es decir, lesionar los bienes jurídicos protegidos<sup>177</sup>. La lesión producida no debe estar amparada por el riesgo permitido. Si el peligro no se ha producido la conducta será atípica. El resultado producido es consecuencia de la realización de un riesgo, no permitido, que la norma infringida tenía por finalidad su evitación<sup>178</sup>.

---

<sup>173</sup>STS 966/2003, Sala de lo Penal, de 4 de julio. Roj: STS 4710/2003 - ECLI: ES:TS:2003:4710

<sup>174</sup>*Idem*.

<sup>175</sup>RUDOLPHI, H.: Causalidad e imputación objetiva. Traducido por López Díaz. Colección de Estudios nº 13. Edt. Universidad Externado de Colombia. 1998. Pág. 44.

<sup>176</sup> STS 805/2017, de 11 de diciembre, « *en relación con esta cuestión una parte de la doctrina como Roxin mantiene como suficiente para la imputación objetiva del resultado lo que se denomina "teoría del incremento del riesgo" conforme a la cual cabría imputar objetivamente el resultado una vez que se constata que el autor generó el riesgo desaprobado aunque no sea seguro que la conducta ajustada a Derecho hubiera evitado el resultado. Sin embargo, otros autores como Manuel Cancio concluyen que esta interpretación convierte el delito de resultado en una infracción de peligro e infringe el principio "in dubio pro reo" que exigiría el que exista prueba, al menos con la probabilidad fijada por la Jurisprudencia, rayana en la certeza, de que el resultado es concreción de la conducta omisiva y que sin la misma tal resultado no se habría producido* ».

<sup>177</sup> SAP VA288/2018, Sección 2ª, de 9 de noviembre. Roj: SAP VA 1474/2018 - ECLI: ES:APVA:2018:1474. *El delito se configura y gira en torno a dos parámetros que son el riesgo creado y el resultado producido*”.

<sup>178</sup>SAP BU 59/2018, Sección 1ª, de 8 de febrero. Roj: SAP BU 106/2018 - ECLI: ES:APBU:2018:106. *“Consecuentemente, de una parte, concurrieron los requisitos de previsibilidad y “evitabilidad” del delito*



No basta con la realización de cualquier tipo de riesgo, sino aquel que prohíbe la conducta del sujeto, que tenía por finalidad evitar el resultado no querido por la norma de cuidado, y por infringir el deber de cuidado, éste se ha producido<sup>179</sup>. El resultado debe originarse por la conducta del autor y no por la causalidad.

El resultado será, por tanto, aquel que la norma de cuidado pretende evitar, por lo tanto, si el sujeto se hubiera comportado, según establece la norma, aunque el resultado se hubiera producido, no se le podría imputar el mismo.

c) Pertenencia del resultado al ámbito de protección de la norma penal.

Según la teoría del ámbito de protección de la norma, “no habrá imputación del resultado cuando éste no sea uno de los que se pretenden impedir con la indicada norma<sup>180</sup>”.

En el tráfico viario, el ámbito de protección de la norma vial va a tener una relevante intervención<sup>181</sup>. Lo importante no será haber infringido el cuidado debido que ha supuesto la creación o aumento del riesgo no permitido, sino que la conducta que supone ese riesgo creado es considerada prohibida por la norma de cuidado. Siguiendo a MARTÍNEZ ESCAMILLA: “*dado que (...) lo que tratamos de comprobar es si el resultado refleja el desvalor de la acción (...), atenderemos al fin de la norma de cuidado lesionada por la conducta, pues es en ésta donde mejor se manifiesta el aspecto imperativo de la norma penal*<sup>182</sup>”.

---

*imprudente, ya que el acusado ejecutó un hecho que infringía el deber objetivo de cuidado, impuesto por las máximas de experiencia, siendo previsible que su realización provocase un resultado lesivo, y su conducta puede ser calificada de imprudente, y de otra parte, conforme a la teoría de la imputación objetiva le es imputable el resultado al haber creado con su conducta un riesgo jurídicamente desaprobado para un determinado bien jurídico, constatada la relación de causalidad, siendo tal resultado la realización del riesgo creado con la conducta”*

<sup>179</sup> Siguiendo la Sentencia anterior, “(...) el riesgo creado está vinculado con la infracción del deber objetivo de cuidado, que es lo que determina la antijuricidad y en consecuencia la gravedad de la imprudencia”.

<sup>180</sup> STS1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959.

<sup>181</sup> CORCOY BIDASOLO, M. El delito imprudente. ...*Op. cit.* p.562.

<sup>182</sup> MARTÍNEZ ESCAMILLA, M. La imputación objetiva....*Op.cit.* p. 268-269.

Para el profesor GIMBERNAT, *"las normas que imponen deberes de diligencia los imponen no para impedir un resultado en general, sino uno bien determinado. Cuál es ese resultado determinado, es algo que habrá que determinar caso por caso"*<sup>183</sup>.

Habría que preguntarse por qué, ante determinadas conductas que lesionan bienes jurídicos protegidos se establece un deber de cuidado, teniendo en cuenta que éstos tratan de evitar la lesión de esos bienes jurídicos y que, cuando no se ajusta la conducta realizada a ese deber se produce el resultado no deseado. En este caso, aquel será imputable al autor<sup>184</sup>. Sin embargo, si ese resultado no era el que quería evitarse, mediante el deber de cuidado, la conducta será atípica y no será responsable del mismo, o lo que es lo mismo<sup>185</sup>.

No puede pedirse que la norma de cuidado evite todas las lesiones que pueden originarse como consecuencia de la infracción del deber de cuidado, sino, únicamente, aquellos resultados concretos, previsibles *"ex ante"* para el autor en el ámbito de la norma de cuidado.

---

<sup>183</sup>GIMBERNAT ORDEIG, E. Delitos calificados por el resultado y causalidad. Editorial Reus, Madrid 1966. Pág. 141.

<sup>184</sup>STS 541/2019, Sala de lo Penal, de 6 de noviembre. ROJ: STS 3764/2019 - ECLI: ES:TS:2019:3764. *"(...) la creación de una situación de riesgo que excede cualquier grado de permisibilidad y conlleva la infracción de normas jurídicas elementales destinadas a la protección del bien jurídico, produciéndose un resultado objetivamente imputable a la acción desarrollada por los autores (...)"*

<sup>185</sup>STS 1050/2004, Sala de lo Penal, de 37 de septiembre. ROJ: STS 5959/2004 - ECLI:ES:TS:2004:5959. *"(...) la norma que impone los deberes pretende evitar ciertos resultados, cuando el resultado no es uno de ellos, significa que se encuentra fuera de su ámbito de protección y, consecuentemente, debe negarse la imputación de dicho resultado"*.

#### 4. CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA IMPRUDENCIA.

##### 4.1. La imprudencia grave y leve, hasta la reforma de la Ley Orgánica 1/2015

Es conveniente recordar los criterios que han servido para diferenciar, hasta la reforma de operada por la LO 1/2015, la imprudencia grave de la leve, pues de esta forma, ante los extremos que representaban esta clasificación, sería posible obtener una ayuda que permita conceptualizar la imprudencia menos grave, pues, los razonamientos utilizados hasta la referida reforma, en cuanto a la imprudencia grave, se mantienen, pues no han sido objeto de modificación. El Código Penal no ha definido los conceptos de imprudencia grave, menos grave y, anteriormente leve, se ha limitado a clasificarlas atendiendo a la gravedad de esta<sup>186</sup>.

No obstante, el Tribunal Supremo estableció que la diferencia entre ambas, basadas en la menor o mayor ausencia de la diligencia debida por el sujeto, debería ser determinada teniendo en cuenta todas aquellas circunstancias que concurrían en la producción del resultado, lo cual, la distinción requiere ser objeto de valoración<sup>187</sup>. Se refiere a las circunstancias del caso, y así se ha pronunciado repetidamente, lo cual, difiere, de la nueva interpretación auténtica de la imprudencia menos grave que la LO 2/2019, ha introducido.

Para la imprudencia grave, otros pronunciamientos, refieren a ésta como la conducta que es realizada sin tener en cuenta la más elemental norma de cuidado, la que se ha ejecutado de la forma en que lo haría la persona menos diligente, a pesar de que el resultado era previsible y, a pesar de ello, en su realización no se ha tenido en cuenta ninguna previsión de prudencia para evitarlo<sup>188</sup>.

<sup>186</sup>SAP LE 478/2018, Sección 3ª, de 9 de noviembre. Roj: SAP LE 1275/2018 - ECLI: ES:APLE:2018:1275". *En cuanto a la calificación de un acto imprudente como grave o como leve, sólo recordar aquí que según reiterada jurisprudencia en nuestro derecho positivo no hay módulos legales que sirvan para medir la intensidad de la imprudencia a los efectos de calificarla como grave o leve (SSTS 9/2/1984, 23/4/1985, 19/2/1990, 22/5/1993 y 31/1/2008, entre otras). El criterio fundamental para distinguir entre ambas clases de imprudencia (SSTS 4 julio 2003) ha de estar en la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido, ya que la infracción de tal deber constituye el núcleo central acerca del cual gira todo el concepto de imprudencia punible, siendo la previsibilidad del resultado un elemento inherente al mismo concepto de deber de cuidado: sólo lo que es resultado previsible puede servir para afirmar que alguien ha omitido el deber de cuidado (STS 4/7/2003)".*

<sup>187</sup>STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. Roj: STS 385/2015 - ECLI: ES:TS:2015:385. "(...) la mera diligencia exigible dará lugar a la imprudencia leve, mientras que se calificará como temeraria, o actualmente como grave, cuando la diligencia omitida sea la mínima exigible, la indispensable o elemental, todo ello en función de las circunstancias del caso".

<sup>188</sup>STS 67/2015, Sala de lo Penal, de 9 de febrero. ROJ: STS 428/2015 - ECLI: ES:TS:2015:428. "(...) la culpa grave es la infracción más grave de los deberes objetivos de cuidado: la omisión de elementales

Mientras que de la leve, estableció que consistía “en una infracción de normas objetivas de cuidado caracterizada por ser de menor entidad que la imprudencia grave”, es decir, un criterio de menor gravedad en la infracción de las normas de cuidado, que era castigado como faltas hasta la reforma acaecida con la LO 1/2015, de 30 de marzo del Código Penal.

El Tribunal Supremo, en reiteradas Sentencias, entre otras la STS 211/2007, de 15 de marzo, en la que se establece que, para diferenciar la imprudencia grave, de la anterior leve, se tendría en cuenta lo siguiente:

Primero. A la mayor o menor falta de diligencias mostradas en la acción u omisión desencadenante del riesgo, atendidas las circunstancias concurrentes en cada caso.

Segundo. A la mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado.

Tercero. A la mayor o menor gravedad de la infracción del deber de cuidado que según las normas socioculturales del agente se espera.

En relación con las diligencias de precaución y cautela mostradas, la acción u omisión de las mismas, tendrá mayor importancia cuando fuera necesaria su aplicación, ante una conducta en la que los bienes jurídicos personales, como la vida, la integridad y salud pueden ser objeto de lesión<sup>189</sup>. La referida falta de cuidado, que sirva para graduar la imprudencia, debería ser valorada teniendo en cuenta las circunstancias concretas en la que se produjeron los hechos, así como, la menor o mayor previsibilidad de la producción del resultado, y el grado de permisividad de la conducta realizada<sup>190</sup>.

---

*normas de cuidado que cualquier persona debe observar en los actos de la vida ordinaria. Es la desatención grosera, la temeraria, la cautela que debe tener el menos diligente de los hombres”.*  
SJP S, de 4 de diciembre de 2018. Roj: SJP 70/2018 - ECLI: ES:JP:2018:70. “(...) la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible” o “un olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado.

<sup>189</sup>STS 211/2007, Sala de lo Penal, de 15 de marzo. Roj: STS 1617/2007 - ECLI: ES:TS:2007:1617. “(...) un nivel máximo de exigibilidad cuando el bien jurídico protegido que se pone en riesgo sea de especial relevancia, como es la vida de las personas.

STS 2235/2001, Sala de lo Penal, de 30 de noviembre. Roj: STS 9414/2001 - ECLI: ES:TS:2001:9414. “(...) la gravedad de la imprudencia está directamente en relación con la jerarquía de los bienes jurídicos que se ponen en peligro y con la posibilidad concreta de la producción del resultado lesivo (...) cuando la acción del autor genera un peligro para un bien jurídico importante en condiciones en las que la posibilidad de producción del resultado son considerables, la imprudencia debe ser calificada de grave”.

<sup>190</sup>STS 282/2005, Sala de lo Penal, de 4 de marzo. Roj: STS 1363/2005 - ECLI: ES:TS:2005:1363 “(...) la diferencia entre la imprudencia grave y la leve se encuentra en la importancia del deber omitido en función de las circunstancias del caso, debiendo tener en cuenta a estos efectos el valor de los bienes afectados y las posibilidades mayores o menores de que se produzca el resultado, por un lado, y por otro la valoración

Ello servirá para realizar una mejor valoración que permita la aplicación de los criterios jurisprudenciales<sup>191</sup>, además de tener presentes la gravedad de la norma de cuidado infringida<sup>192</sup>.

Otros criterios jurisprudenciales, establecieron, como criterio diferenciador, la divergencia entre la culpa con previsión o sin ella<sup>193</sup>. Para otras, la imprudencia leve se produce con la omisión de la mera diligencia exigible, mientras que en la grave, la omisión se refiere a la mínima diligencia exigible, indispensable en relación con las circunstancias de cada caso en concreto<sup>194</sup>.

---

*social del riesgo, pues el ámbito concreto de actuación puede autorizar algunos particulares niveles de riesgo”.*

<sup>191</sup>. SAP BU 284/2018, Sección 1ª, de 25 de julio. Roj: SAP BU 619/2018 - ECLI: ES:APBU:2018:619. “(...) como recoge la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de Febrero de 1992, ante la falta de determinación en nuestro derecho positivo de módulos legales para la mensuración del grado o clase de culpa, el órgano judicial ha de proceder, con ponderación y prudencia a su medida y delimitación, tomando en consideración las circunstancias fácticas de todo orden, subjetivas y objetivas, concurrentes en el supuesto enjuiciado, conjugando tanto los elementos internos de la previsibilidad y de la diligencia con base en el intelecto y en la voluntad, como los externos que fijan la acomodación que han de tener las conductas humanas del grupo del que forma parte el agente, no olvidando que para dicha delimitación no se puede seguir simplemente el criterio de la mayor o menor intensidad de la previsión (“factor psicológico”) o el de la diferente omisión del deber que exige la convivencia humana (“factor normativo”), ya que casos de culpa consciente pueden no ser temerarios si la diligencia se extrema en grado sumo y, asimismo, supuestos en los que se da la falta de la más elemental diligencia no pueden alcanzar el grado de temeridad porque circunstancias concurrentes a la acción reducen la previsibilidad a un grado menor del que podría contemplarse de no entrar en juego dichas circunstancias”.

<sup>192</sup>SAP ML 47/2018, Sección 7ª, de 15 de junio. Roj: SAP ML 120/2018 - ECLI: ES:APML:2018:120.(...) *definido la imprudencia grave como “la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible”, “el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado”; y en relación con el tráfico rodado, como “la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” o la “vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción”. En tanto que en la imprudencia leve o simple se acusa la “omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto” o “la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance”.*

<sup>193</sup>STS 171/2010, Sala de lo Penal, de 10 de marzo. ROJ: STS 2125/2010 - ECLI:ES:TS:2010:2125“(…) el nivel más alto de la imprudencia está en la llamada «culpa con previsión», cuando el sujeto ha previsto el resultado delictivo y pese a ello ha actuado en la confianza de que no habrá de producirse y rechazándolo para el supuesto de que pudiera presentarse. En el vértice opuesto se encuentra la culpa sin previsión o culpa por descuido o por olvido, en que el sujeto no prevé ese resultado típico, pero tenía el deber de haberlo previsto porque en esas mismas circunstancias un ciudadano de similares condiciones personales lo habría previsto”.

STS 282/2005, Sala de lo Penal, de 4 de marzo. ROJ: STS 1363/2005 - ECLI:ES:TS:2005:1363. Haciendo referencia a la STS 665/2004, Sala de lo Penal, de 30 de junio. ROJ: STS 4639/2004 - ECLI:ES:TS:2004:4639. “(...) el nivel más alto de la imprudencia está en la llamada «culpa con previsión», cuando el sujeto ha previsto el resultado delictivo y pese a ello ha actuado en la confianza de que no habrá de producirse y rechazándolo para el supuesto de que pudiera presentarse”.

<sup>194</sup>STS 537/2005, Sala de lo Penal, de 25 de abril. ROJ: STS 2532/2005 - ECLI:ES:TS:2005:2532. “(...) cuando se han infringido deberes elementales que se pueden exigir al menos diligente de los sujetos (...)” un olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado”.

En cualquier caso, para el Tribunal Supremo, la *“gravedad de la imprudencia se determina de la siguiente forma, como se*

*- “Desde una perspectiva objetiva o externa, con arreglo a la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia en que incurre el autor, magnitud que se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del imputado con respecto al bien que tutela la norma penal, o, en su caso, al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente casuales<sup>195</sup>”.*

*- “Nivel de permisión de riesgo, determinado, a su vez, por el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo)<sup>196</sup>”.*

*- “Importancia o el valor del bien jurídico amenazado por la conducta imprudente. Cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado menor será el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado<sup>197</sup>”.*

*- “Desde una perspectiva subjetiva o interna (relativa al deber subjetivo de cuidado), la gravedad de la imprudencia se dilucidará por el grado de previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo, atendiendo para ello a las circunstancias del caso concreto. De forma que cuanto mayor sea la previsibilidad o cognoscibilidad del peligro, mayor será el nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave resultará su vulneración<sup>198</sup>”.*

Se califica esta interpretación de la gravedad de la imprudencia de forma muy favorable, en cuanto se refiere a tener presente un proceso que debe ser analizado en la investigación de una conducta imprudente que causa un resultado lesivo en un

---

<sup>195</sup>STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS:2009:6867

<sup>196</sup>*Idem.*

<sup>197</sup>STS 598/2013, Sala de lo Penal, de fecha 26 de junio. ROJ: STS 3773/2013 - ECLI:ES:TS:2013:3773.

<sup>198</sup>STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS:2009:6867; y STS 1415/2011, Sala de lo Penal, de 23 de diciembre. ROJ: STS 9268/2011 - ECLI:ES:TS:2011:9268

siniestro vial, como son, “(...) las circunstancias del caso concreto, estableciendo como criterios a tener en cuenta la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido, que es el criterio fundamental aunque también demasiado genérico, y la previsibilidad del resultado (...)”<sup>199</sup>, pues la combinación de estos elementos se interrelacionan, pues, como anteriormente ha sido referido, conociendo las circunstancias concretas, permite valorar lo previsible que puede ser el resultado y, por lo tanto, el cuidado omitido para evitarlo.

La previsibilidad y la “evitabilidad” juegan un papel muy importante para evitar la producción de un resultado lesivo, como dice el TS, “(...) el psicológico de la previsibilidad, es decir «un deber saber», y el normativo de la reprochabilidad, es decir, «un deber evitar» el concreto daño que se origina<sup>200</sup>”, criterios como los citados proporcionan una información valiosa para establecer una diferencia entre imprudencia grave y leve, en el que, las circunstancias que concurren son determinantes y, en el caso de los siniestros viales, pueden conocerse en la mayoría de las ocasiones si se realiza una buena investigación<sup>201</sup>.

Poder establecer la diferencia entre la conducta que el sujeto realizó y la que debió realizar para evitar el resultado producido, facilitará la graduación de la imprudencia la mayor o menor adecuación al deber de cuidado, que, en el caso de la siniestralidad vial, al estar éste incluido en una norma, puede apreciarse la divergencia que existe entre ambos comportamientos. Ante falta de un criterio normativo, la comparación se establecería con la conducta que realizaría un hombre prudente<sup>202</sup>.

<sup>199</sup>STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. ROJ: STS 4867/2017 - ECLI:ES:TS:2017:4867.

<sup>200</sup>STS 2445/2001, Sala de lo Penal, de 22 de diciembre. ROJ: STS 10259/2001 - ECLI:ES:TS:2001:10259  
SAP CO 379/2015, Sección 3ª, de 4 de septiembre. Roj: SAP CO 1063/2015 - ECLI: ES:APCO:2015:1063.

<sup>201</sup>STS, Rec. 57/1989, Sala de lo Penal, de 17 de noviembre de 1992. ROJ: STS 8496/1992 - ECLI:ES:TS:1992:8496“(…) la diferenciación entre la imprudencia grave y la leve requiere atender al grado de poder de previsión (“poder saber”) y al grado de la infracción del deber de cuidado (“deber evitar”) y por ello, para poder pronunciarse al respecto, es imprescindible tomar en consideración las circunstancias concurrentes en cada caso”.

<sup>202</sup>SAP M451/2015, Sección 23, de 20 de junio. ROJ: SAP M 9424/2015 - ECLI:ES:APM:2015:9424. “(...) comparar la acción efectivamente realizada y la que debería haber sido realizada en virtud del deber de cuidado que objetivamente era necesario observar y que cualquier persona en las circunstancias del autor podía haber observado (...) cuál es el cuidado requerido en la vida de relación social respecto a la realización de una conducta determinada, independientemente de su reglamentación efectiva (...) juicio normativo que surge de la comparación entre la conducta que hubiera seguido un hombre razonable y prudente en la situación del autor y la observada por el autor realmente”.

La peligrosidad de la conducta que se realiza, requerirá un mayor deber de cuidado, por lo que, relacionar si la conducta desplegada por el sujeto, estaba en consonancia con la peligrosidad intrínseca de la conducta que realiza, pues, a mayor peligrosidad, mayores deben de ser las cautelas y cuidados para su ejecución<sup>203</sup>.

#### 4.2. La imprudencia grave y menos grave en la actualidad.

Como ya se ha expuesto anteriormente, Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, introdujo la novedosa graduación de imprudencia menos grave, quedando, igualmente, la anterior grave. Los criterios jurisprudenciales para determinar la imprudencia grave han sido citados en el apartado anterior y, además, no han sufrido variación como consecuencia de la citada reforma<sup>204</sup>.

En relación con la imprudencia menos grave, su aparición no ha dejado a nadie indiferente, pues ante la falta de definición legal y concreción jurisprudencial, no han sido muchas las resoluciones judiciales que hayan empleado unos criterios que permitan una uniformidad en su aplicación. En los casos en los que se ha graduado una conducta como imprudencia menos grave, en muchos casos, lo han sido como consecuencia de una *“degradación de la imprudencia como consecuencia de la participación de la víctima o terceros en los hechos sucedidos”*<sup>205</sup>.

En algunas resoluciones judiciales, anteriores a la reforma penal de 2015, ha sido aplicada una graduación de la imprudencia que, podría denominarse, como intermedia, pues *“no se encuadraban los hechos como grave, pero tampoco leve, es decir, tenían una intensidad generadora de riesgo importante, pero difícilmente incardinable en la graduación existe”*<sup>206</sup>.

---

<sup>203</sup>AAP LO 315/2019, Sección 1ª, de 12 de septiembre. Roj: AAP LO 394/2019 - ECLI: ES:APLO:2019:394ª. *“(...) el dato objetivo de la mayor o menor peligrosidad de la acción que se emprende o realiza, de tal manera que el binomio cuidado-peligro constituye una relación directamente proporcional, a mayor peligro potencial, mayor exigencia de precaución y, en definitiva, mayor prudencia”.*

<sup>204</sup>SAP C 410/2018, Sección 1ª, de 17 de julio. ROJ: SAP C 1784/2018 - ECLI:ES:APC:2018:1784. *“La culpa penal puede ser considerada, a los efectos de integrar alguna de las conductas típicas contempladas en nuestro Código Penal, como imprudencia grave o menos grave y si actualmente puede haber alguna duda en cuanto a la definición de la menos grave y su deslinde de la leve impune, no la hay en cuanto a la grave, cuyo concepto permanece invariable”.*

<sup>205</sup> STS 3332/89, Sala de lo Penal, de 26 de diciembre. Roj: STS 10643/1989 - ECLI: ES:TS:1989:10643.

<sup>206</sup>SAP Soria 59/2015, Sección 1ª, de 15 julio. Roj: SAP SO 129/2015 - ECLI: ES:APSO:2015:129, en el ámbito de la siniestralidad laboral, *“(...) la consideremos de menor gravedad, pues va referida a una*



El TS, en la Sentencia de 11 de diciembre de 2017, comienza a vislumbrar cuál puede ser la diferencia entre las imprudencias punibles, clarificando que ambos conceptos no son conceptos administrativos y, por lo tanto, no se producen por la comisión de una infracción reglamentaria, pues, hasta ese momento temporal, no se encontraba asociado a la infracción penal. Ambas imprudencias estaban basadas en la vulneración del deber de cuidado, pero con distinta intensidad que, ante las circunstancias concurrentes, se degrada o desvalora. Vuelve a insistir en tener en cuenta lo que rodea a la conducta y que, puede hacer variar la conclusión de la graduación de la conducta imprudente<sup>207</sup>.

Tanto la imprudencia grave, como la menos grave, tienen un denominador común, que es la conducta grave cometida, por lo que, el desvalor de la acción no puede ser cualquiera, sino que requiere, la realización de una conducta que vulnere significativamente el deber de cuidado<sup>208</sup>, diferenciándose ambas, en que esa gravedad es de inferior dimensión en la imprudencia menos grave, así como, el deber de cuidado infringido se sitúa, podría decirse, en un escalón inferior de precaución o prudencia<sup>209</sup>.

---

*maniobra puntual marcha atrás que efectuó el conductor de la maquinaria para salir de la zona acotada, en las condiciones ya expuestas, lo que determinará la degradación de su responsabilidad penal conforme a lo previsto en el artículo 142.2 CP, introducido por LO 1/2005, de reforma del Código Penal, que sanciona al que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro ( ...)*"

SAP M387/2015, Sección 30, de 10 julio. Roj: SAP M 10650/2015 - ECLI: ES:APM:2015:10650, en el ámbito de la imprudencia profesional. *"Ello no significa que deban degradarse a la categoría de una simple falta de muerte por imprudencia leve del art. 621.2, aunque técnicamente podría hacerse, en cuanto que los hechos son anteriores a la entrada en vigor de la LO 1/2015 de reforma del CP que lo deroga. Las razones expuestas impiden calificar a la imprudencia de leve, pero sí permiten encuadrarla en un supuesto de muerte por imprudencia menos grave (...)"*

SAP TF 421/2015, Sección 6ª, de 1 de octubre, Roj: SAP TF 2789/2015 - ECLI: ES:APTF:2015:2789, en el ámbito del tráfico viario admiten la aplicación de la imprudencia menos grave a hechos anterior esa la entrada en vigor de la reforma de 2015. Valoró las circunstancias concurrentes en la producción del siniestro vial, considerando que, *"(...) no cabe duda de la entidad del peligro creado ni del riesgo inherente al mismo y, por tanto, de la relevancia penal de la conducta: en este punto, no puede dejar de valorarse que las circunstancias reflejadas en la sentencia confirman un cansancio casi extremo, pues de otro modo no puede entenderse que el acusado fuera incapaz de reaccionar de ninguna forma ante el riesgo de colisión"*.

<sup>207</sup>STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 4867/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4867. *"La noción de imprudencia, grave o menos grave, no es un concepto administrativo, sino penal, que se interpreta como la infracción de las normas que obligan a tomar la diligencia debida no observando el deber de cuidado, por encima de cualquier infracción reglamentaria, concepto este último que hoy ya no se proclama ya en el Código Penal (...) la vulneración del deber de cuidado es idéntica en una y otra y la diferencia está en la intensidad o relevancia (...) a la vulneración de deberes de cuidado de insuficiente entidad o relieve y de mayor lejanía a la imprudencia grave (...) 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 (...)"*

<sup>208</sup>SAP Valladolid 173/2019, Sección 4ª, de 10 de junio Roj: SAP VA 769/2019 - ECLI: ES:APVA:2019:769. *"La distinción entre la imprudencia grave y la menos grave radica en la mayor o menor importancia del deber de cuidado infringido"*.

<sup>209</sup>STS 805/2017, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 4867/2017 - ECLI: ES:TS:2017:4867. *"(...) es precisa una vulneración de cierta significación o entidad de los deberes normativos de cuidado, en*

Un elemento diferenciador entre los tipos de imprudencia, en relación a la novedosa menos grave, podría encontrarse en que van a ser asumidas aquellas conductas de mayor gravedad que antes serían consideradas, penalmente, como imprudencias leves y, el legislador, valorando la posible intensidad de la infracción del deber objetivo de cuidado, no ha considerado que fueran a parar a la jurisdicción civil, pero, en ningún caso, estará constituida por conductas provenientes del menoscabo consideradas como imprudencias graves<sup>210</sup>.

La infracción del deber de cuidado servirá para graduar la intensidad de la conducta imprudente y diferenciar, entre gravedad y no gravedad de la misma, “(...) sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menos diligente de los ciudadanos (grave) o un ciudadano cuidadoso (leve)<sup>211</sup>”, pero, guardando dicha infracción relación y, además, teniendo en cuenta la intervención de terceras personas u otros elementos causales concurrentes<sup>212</sup>.

Otras resoluciones judiciales, hacen mención a un concepto más difuso, pero que requiere recurrir a los criterios que el Alto Tribunal ha tenido en cuenta para diferenciar la dualidad imprudente anterior a la reforma de 2015<sup>213</sup>.

Las Audiencias Provinciales son las que han ido, aplicando la nueva modalidad imprudente, haciendo referencia a que *“la imprudencia menos grave precisa de una vulneración de los deberes normativos de cuidado, en particular de los plasmados en*

---

*particular de los plasmados en los preceptos legales de singular relevancia, sin exclusión de los sociológicos (...) 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 (...)*”

<sup>210</sup>AAP Madrid 438/2007, de 8 de junio. Roj: AAP M 2039/2017 - ECLI: ES:APM:2017:2039. “(...) podrían incluirse algunos de los supuestos de indiligencia más intensa que antes se calificaban como imprudencia leve, pues ninguna razón hay para pensar que el legislador ha querido degradar la imprudencia grave extrayendo de ella algunas de sus formas menos intensas”.

<sup>211</sup>STS 256/2006, Sala de lo Penal, de 10 de febrero. ROJ: STS 1492/2006 - ECLI:ES:TS:2006:1492.

<sup>212</sup>STS 830/2016, Sala de lo Penal, de 3 de noviembre. Roj: STS 4730/2016 - ECLI: ES:TS:2016:4730. “ (...) al grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del imputado con respecto al bien que tutela la norma penal, o, en su caso, al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente casuales”.

<sup>213</sup>SAP CA 189/2019, Sección 1ª, de 30 de septiembre. Roj: SAP CA 1705/2019 - ECLI: ES:APCA:2019:1705. “(...) la imprudencia menos grave ha de situarse en el límite superior de aquéllas conductas que antes eran consideradas como leves y que el legislador ha querido expresamente despenalizar, encontrándose supuestos que por la menor importancia y relevancia del deber de cuidado infringido, de conformidad con los requisitos objetivos y subjetivos exigidos por la jurisprudencia para ello, y a los que con anterioridad se ha hecho referencia, pueden ser considerados como menos graves”.

los preceptos legales (infracciones graves de las normas de circulación), de singular relevancia sin exclusión de los sociológicos<sup>214</sup>, tal y como, refiere la interpretación auténtica introducida por la LO 1/2019, de 1 de marzo, aunque, puede ser el punto de partida para el análisis de la conducta, y graduación imprudente, pero no tiene que realizarse de forma automática. La valoración de la conducta constitutiva de infracción administrativa a las normas de tráfico sería necesaria, pues en ella puede apreciarse distintas formas en las que puede infringirse el deber de cuidado.

Sin embargo, referidas a esas interpretación auténtica, en otras Sentencias se establece que la conducta que constituye la comisión de una infracción grave a las normas de circulación, contenidas en la LTCVSV, no tiene que traducirse, automáticamente, en una imprudencia grave,<sup>215</sup> ya que, para ello, además, se exige, que así sean considerados por el Juez o Tribunal, no existe una aplicación directa entre infracción vial grave e imprudencia menos grave.

La imprudencia menos grave, se situaría en una posición intermedia<sup>216</sup> entre la grave y leve anterior a la reforma penal de 2015, en la cual, puede valorarse la conducta teniendo en cuenta los criterios jurisprudenciales que servían para diferenciarlos, aunque, teniendo en cuenta que, para la imprudencia menos grave, la acción tiene que gozar de cierta entidad por la infracción del deber de cuidado cometido que, en cualquier caso, será superior a la conducta leve anterior<sup>217</sup>.

<sup>214</sup>SAP Valladolid 54/2020, Sección 2ª, de 11 de marzo. Roj: SAP VA 354/2020 - ECLI: ES:APVA:2020:354.

<sup>215</sup>SAP Pontevedra 33/2020, Sección 2ª, de 20 de febrero. ROJ: SAP PO 179/2020 - ECLI:ES:APPO:2020:179. "(...) una cosa es la posible infracción de las normas generales de comportamiento en la circulación, -artículo 3.1 del Reglamento General de Circulación (RGC,- e una hipotética infracción de la obligación general de atención permanente a la conducción – artículo 18.1 del mismo RGC – y otra bien distinta es que, ya por sí, y sin más, los hechos se tuviesen que cualificar penalmente como constitutivos de una imprudencia grave".

<sup>216</sup>SAP BA 215/2018, Sección 3ª, Sede de Mérida, de 18 de diciembre. ROJ: SAP BA 1334/2018 - ECLI:ES:APBA:2018:1334. "(...) puede ser definida como la constitución de un riesgo de inferior naturaleza a la grave. Vendría a ser la infracción del deber medio de previsión ante la actividad que despliega el agente en el actuar correspondiente a la conducta que es objeto de atención y que es la causalmente determinante, única o plural, con el resultado producido".

<sup>217</sup>SAP Valladolid 173/2019, Sección 4ª, de 10 de junio Roj: SAP VA 769/2019 - ECLI: ES:APVA:2019:769. "(...) la imprudencia menos grave depende del mayor o menor quebrantamiento del deber objetivo de cuidado (...) es ese mismo comportamiento o actuación (se refiere a la imprudencia grave) cuando la desatención o el descuido, siendo de cierta entidad o relevancia, no ha sido de tanta entidad como en el caso anterior, sin llegar a los descuidos mínimos o de muy escasa relevancia, que conducirían a la imprudencia leve (...)."

Por lo tanto, la reforma penal, a través de la LO 1/2015, en relación a la imprudencia, ha tenido diversas consecuencias, como son, la eliminación de la imprudencia leve penal y su trasvase a la jurisdicción civil y subsistencia de los criterios establecidos por la jurisprudencia anteriormente, la construcción de la imprudencia menos grave, carente de definición y criterios de aplicación así como, la conservación de la imprudencia grave y, por tanto, la conservación de las reglas jurisprudenciales que hasta entonces se estaban aplicando.

Por otra parte, la subsiguiente reforma penal, la operada por la LO 2/2019, en lo que se refiere a la imprudencia, las modificaciones van dirigidas a una mayor punición para los conductores de vehículos de motor o ciclomotores, como causantes de un aumento de los siniestros viales en los que, las víctimas han sido peatones o ciclistas. Se introduce, por disposición legal, la determinación de conductas como imprudencia grave, cuando el siniestro vial tiene guarda relación, en su acontecimiento, con las conductas tipificadas en el art. 379 CP. Igualmente, en relación con la imprudencia menos grave, se establece una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.

# CAPÍTULO III

## SINIESTRO VIAL Y CÓDIGO PENAL



## 1. SINIESTRO VIAL

### 1.1 Concepto de siniestro vial.

Los sucesos que ocasionan las consecuencias objeto de esta tesis, son denominados por la mayoría de instituciones, organizaciones y particulares como “accidentes de tráfico”. Desde la primera muerte acaecida por estos hechos en el mundo, sufrida por Mary Ward, el 17 de agosto de 1896, ese ha sido el término que se ha acuñado para estos acontecimientos.

Nadie duda de los beneficios que, de toda índole, aporta el automóvil a la sociedad actual, pues facilita, entre otros, el transporte rápido y eficaz de millones de personas y mercancías, generando un importante desarrollo social y económico. Pero no hay que olvidar los elevados costes que genera, principalmente para la salud, ocasionando en el mundo, anualmente, millones de fallecidos y lesionados. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que, para 2020, los traumatismos por accidentes de tráfico se convertirán en el tercer factor más importante que contribuya a la carga mundial de morbilidad, mientras que en 1990 constituían el factor noveno<sup>218</sup>.

Estas adversas consecuencias que genera el tráfico viario, no pueden tener su origen en un término como “accidente”, donde la casualidad, el azar o la mala suerte son parte clave de su concepto. Nos encontramos ante acciones u omisiones, ejecutadas por usuarios de las vías, que son previsibles y evitables. En el ámbito viario no es un “suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”, ni un “suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o cosas<sup>219</sup>”.

La OMS y el Banco Mundial (BM), consideran que, aunque históricamente “(...) los accidentes de los vehículos a motor eran sucesos azarosos y ocurrían a los demás como consecuencia inevitable del transporte (...)”<sup>220</sup>, éstos no pueden “(...) dar la impresión de “inevitabilidad” e impredecibilidad<sup>221</sup>”, pues de lo contrario, se entenderían

---

<sup>218</sup>OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra. 2004. Pág. 2

<sup>219</sup> Real Academia Española. Definición de Accidente.

<sup>220</sup> LOIMER H, GUARNIERI M. Accidents and acts of God: a history of terms. American Journal of Public Health, 1996, 86:101–107.

<sup>221</sup> OMS. Informe mundial sobre prevención.... Op. cit. Pág. 3

como un “suceso imposible de controlar<sup>222</sup>”, cuando, en realidad, sucede todo lo contrario, pues son controlables cuando se cumplen las normas viales. Quizás, son asumidos por gran parte de la población desde ese mismo prisma de casualidad. Estos sucesos, deben ser sometidos a un análisis razonado, y a la aplicación de estrategias correctoras, precisamente, para procurar cambiar esa errónea perspectiva, modificando hábitos y comportamientos que eviten su ocurrencia.

Teniendo en cuenta que el factor humano es, en un 90%, el causante de estos hechos y sus consecuencias, la investigación debe ir dirigida a estudiar el comportamiento de éste, y si ha estado ajustado a las normas que regulan el tráfico viario. Es cierto que, en algunas ocasiones, las consecuencias no deseadas de estos hechos son fruto de la casualidad, como serían los casos de *fuerza mayor*, en los que éstos “(...) sobrevienen como consecuencia de la acción inesperada de la naturaleza (...)”<sup>223</sup>, como el corrimiento de tierras, riadas, caídas de piedras o árboles, etc., así como también los supuestos de *caso fortuito*, en los que hay “(...) una intervención humana, de un tercero, de modo remoto o indirecto<sup>224</sup>”, como la existencia de sustancias deslizantes o el fallo mecánico imprevisto. Solo en estos casos se podría hablar de accidentes de tráfico, mientras que en los hechos que tienen su origen en una infracción del deber de cuidado, al menos, deben ser considerados como imprudentes, aunque no todos deban ser, como así sucede, objeto de reproche penal.

En los delitos de homicidio y lesiones, previstos en nuestro Código Penal, no se hace mención alguna a que su origen sea un accidente de tráfico, sino que éste lo sea, salvo en los dolosos, como consecuencia de una acción imprudente grave o menos grave, como así fueron clasificadas tras la reforma de la LO 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y así ha seguido manteniéndose por la última modificación de la ley penal en la LO 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.

---

<sup>222</sup>Idem. Pág. 3

<sup>223</sup>BORREL VIVES, J., ALGABA GARCÍA, P., MARTÍNEZ-RAPOSO PIEDRAFITA, J., La Investigación de accidentes de tráfico. Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, Madrid.1991. Pág. 39

<sup>224</sup>Idem. Pág. 39



Este referido cambio conceptual es reclamado, no sin razón, por las asociaciones de víctimas de siniestros viales y por los investigadores de estos, de ahí la necesidad de ir cambiando la terminología actual por otra más acertada a estos hechos, como podría ser, “siniestro vial”, aunque, lo que es verdaderamente importante, no es el término que se elija, sino su desvinculación con hechos casuales, de suerte o mala fortuna. *“La seguridad vial no es accidental”*, fue el lema utilizado por el OMS para conmemorar el Día Mundial de la Salud, el 7 de abril de 2004<sup>225</sup>.

En España, también institucionalmente, se sigue denominando y definiendo estos sucesos como accidentes de tráfico. Estadísticamente, a través de Órdenes Ministeriales<sup>226</sup>, se estableció la estadística de los accidentes de circulación, en las que se utilizaba dicho término y, actualmente, se continua con la tradición terminológica en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT)<sup>227</sup>.

Esta última Orden define el accidente de tráfico con víctimas, como el suceso que debe reunir las circunstancias siguientes:

a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial<sup>228</sup>.

b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.

---

<sup>225</sup>LEE Jong-wook, Dr. Director General de la OMS. Día mundial de la Salud. Ginebra. 2004. Pág. 1 , en el que se pretendía transmitir que *“los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir... siempre y cuando se reconozca que constituyen un grave problema de salud pública y los gobiernos y otras instancias adopten las medidas necesarias para prevenirlos”*.

<sup>226</sup>Orden de Presidencia del Gobierno, de 13 de marzo de 1981 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación en carretera y demás vías públicas y, posteriormente, la Orden, del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación.

<sup>227</sup> Jefatura del Estado. Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Modificación Veintinueve, por el que se modifica el párrafo primero del apartado 1 del artículo 95. En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico *“(…) figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias”*. BOE, núm. 85, de 8 de abril de 2014, pág. 29520

<sup>228</sup>Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Artículo 2. Ámbito de aplicación. *“...y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”*

c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento<sup>229</sup>. La definición de vehículo será la recogida en el punto 4<sup>230</sup> del anexo I del texto articulado de la LTCVMSV. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto articulado.

Incluye, por tanto, una ubicación espacial, un resultado lesivo y un vehículo en movimiento para que un determinado hecho sea conceptualizado como accidente de tráfico, aunque, para evitar interpretaciones que desnaturalicen la importancia con la que hay que tratar estos hechos, mejor terminología sería la utilización de “siniestro vial”, cuando tiene su origen en una conducta imprudente.

## 1.2 Consecuencias de los siniestros viales.

En España, las estadísticas de siniestralidad durante los años 2016 y 2018, respecto a los accidentes con víctimas, muestran un cierto equilibrio, al menos no una diferencia importante entre ambos periodos, si bien, siguen siendo un número demasiado elevado de víctimas<sup>231</sup>.

Años	Accidentes con víctimas	Accidentes mortales	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
2016	102.362	1.693	1.810	9.755	130.635
2017	102.233	1.672	1.830	9.546	129.616
2018	102.299	1.679	1.806	8.935	139.674

Tabla 3. Accidentes con víctimas. Años 2016 - 2018. Fuente: Anuarios estadísticos DGT. Elaboración propia.

<sup>229</sup>Las definiciones están recogidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando concurren una o varias de las circunstancias siguientes: a) Entrar el vehículo en colisión con: Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados. Peatones. Animales. Otro obstáculo. b) Sin haber entrado en colisión, haber resultado, como consecuencia del accidente, fallecidos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales. c) Estar el vehículo parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente. d) Sin haber sufrido el vehículo o sus ocupantes directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores del accidente. e) Haber sido arrollado el conductor o un pasajero del vehículo por otro en el momento en que subía o descendía de él, o después de haber caído desde el vehículo a la vía, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

<sup>230</sup>Modificado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, Punto 6. Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

<sup>231</sup>Ministerio Interior. DGT. Tablas estadísticas. <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

USUARIOS	NÚM. DE IMPLICADOS	VÍCTIMAS	FALLECIDOS	HERIDOS HOSPITALIZADOS	HERIDOS NO HOSPITALIZADOS
<b>2016</b>					
Peatón	985	929	137	270	522
Bicicleta	2.311	2.179	40	356	1.783
Ciclomotor	1.211	1.137	26	167	944
Motocicleta	7.373	6.987	234	1.214	5.539
<b>2017</b>					
Peatón	1.005	918	103	223	292
Bicicleta	2.591	2.461	49	338	2.074
Ciclomotor	1.153	1.101	26	166	909
Motocicleta	7.926	7.464	251	1.250	5.963
<b>2018</b>					
Peatón	965	889	149	190	550
Bicicleta	2.428	2.301	43	296	1.962
Ciclomotor	1.038	993	35	137	821
Motocicleta	7.942	7.590	241	1.229	6.120
<b>Total</b>	<b>36.928</b>	<b>34.949</b>	<b>1.334</b>	<b>5.836</b>	<b>27.479</b>

Tabla 4. Víctimas vulnerables en siniestros viales producidos en vías interurbanas. Años 2016 - 2018.

Fuente: Anuarios estadísticos DGT.

Se produjeron 4.446 fallecidos, de los que, en vías interurbanas, el 30 % (1.334) pertenecen a colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), y un total de 399.925 personas resultaron lesionadas, de las que, 28.236 permanecieron hospitalizadas durante más de 24 horas, es decir, son consideradas, por la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, como heridas graves<sup>232</sup>. Hago mención a este colectivo de víctimas, ya que, el incremento sufrido en los últimos años debería hacer cambiar su situación.

El concepto de lesión del tipo básico del artículo 147.1 del CP, como “*menoscabo de la integridad corporal o salud física o mental*”, es distinto a la definición que se utiliza, a efectos estadísticos, de herido grave o leve de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre. En el apartado B), del Anexo II, define que son “víctimas<sup>233</sup>”, y las clasifica en

<sup>232</sup>Las definiciones están recogidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Se consideran accidentes de tráfico con víctimas los que se producen, o tienen su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuentan con la implicación de al menos un vehículo en movimiento y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas. Se considera fallecido toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días. Se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio. Se considera herido con hospitalización superior a veinticuatro horas (a efectos de las tablas estadísticas, "herido hospitalizado") toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas. Se excluyen las personas fallecidas en los 30 días posteriores al accidente. Se considera herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas (a efectos de las tablas estadísticas, "herido hospitalizado") toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes. <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2018/>

<sup>233</sup>Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta muerta o herida según las siguientes definiciones.

“fallecido a veinticuatro horas<sup>234</sup>”, “herido con hospitalización superior a veinticuatro horas<sup>235</sup>” y “herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas<sup>236</sup>”

Ello lleva a establecer que el número total de lesionados contabilizados a efectos estadísticos en el ámbito administrativo vial, supondrán una diferencia con los que figuren en los procedimientos judiciales por lesiones en siniestros viales, pues se podrán dar numerosos casos en los que existirá permanencia hospitalaria por un periodo superior a 24 horas y, sin embargo, no haya sido necesario, objetivamente, para su sanidad un posterior tratamiento médico o quirúrgico, sino que después de un tiempo de observación y pruebas clínicas, el sujeto haya sido dado de alta sin mayores consecuencias. La mayor o menor tiempo de estancia en un centro sanitario va a determinar esta diferencia, lo cual, resultará, en muchos casos, incompatible con el resultado lesivo penal, en el que, sin necesidad de una estancia hospitalaria, la víctima haya sido sometida a una intervención médica con la finalidad de recuperar o paliar las consecuencias de las lesiones sufridas, mediante un tratamiento médico que era objetivamente necesario para dichos fines<sup>237</sup>.

Siguiendo las estadísticas oficiales de 2017, el alcohol y/o drogas ilegales están presentes en el 30% de los conductores fallecidos, y que su influencia va a ser decisiva al objeto de considerar un hecho como imprudencia grave, mientras que la distracción en la conducción, principalmente el uso del teléfono móvil, causó el 29% de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. La velocidad inadecuada, el consumo de alcohol y drogas, no respetar la prioridad, el cansancio o sueño, y la distracción siguen siendo factores contribuyentes fundamentales en nuestros siniestros viales<sup>238</sup>, constituyendo la infracción al deber de cuidado que origina la conducta imprudente.

---

<sup>234</sup>Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de las siguientes veinticuatro horas. Para ello los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico realizarán el seguimiento de todos los heridos que hayan precisado hospitalización.

<sup>235</sup>Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

<sup>236</sup>Toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.

<sup>237</sup>STS 1135/2006, Sala de lo Penal, de 16 de noviembre. ROJ: STS 8453/2006 - ECLI:ES:TS:2006:8453."(...) *ha de considerarse la intervención médica que dispensa un esquema de recuperación para curar, reducir sus consecuencias o una recuperación no dolorosa. (...) el tratamiento sea requerido objetivamente (...)*

<sup>238</sup>DGT. Balance Seguridad Vial 2017. Datos provisionales a 24 horas. Madrid. 03/01/2017.

Las mismas conclusiones las realizan, igualmente, instituciones privadas dedicadas a la seguridad vial, destacando que, entre las principales causas de los accidentes de tráfico en España, durante 2017<sup>239</sup>, se encuentran el exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas, las distracciones y ponerse al volante estando cansado o con sueño. Estos factores son comunes en los casos de siniestros mortales o con una elevada gravedad y, a la vez, causantes de una conducta imprudente.

Sin entrar en profundidad, un acercamiento a la estadística de la siniestralidad vial permite conocer que entre las principales causas de la misma se encuentran conductas que por sí mismas son imprudentes y, en la mayoría de las ocasiones, son consideradas por los Tribunales como graves. Otras, no tan claras o menos peligrosas, deberían haber sido estudiadas en profundidad, pues tendrían cabida en la imprudencia menos grave, atendiendo a otras circunstancias que concurren en su producción. Del mismo modo y, dependiendo de esas concurrencias en su producción, conductas que no son, inicialmente, de elevada gravedad, pueden ser consideradas como imprudencia grave. La equiparación de las imprudencias menos grave con las infracciones graves de la normativa vial, por la reforma de la LO 2/2019, de 1 de marzo, puede llevar a pensar en una aplicación automática de este tipo de conductas a un delito leve.

La producción de un siniestro vial en el que han resultado fallecidos o lesionados, no debe finalizar con un simple tratamiento de “accidente de circulación”, sino que, teniendo en cuenta ese resultado, la conducta que lo ocasiona debe ser analizada desde el punto de vista de la imprudencia y, por tanto, debería concluir con su calificación como homicidio o lesiones por imprudencia grave o menos grave, salvo que, fueran ocasionados por imprudencia leve.

---

<sup>239</sup> MAPFRE. *Datos de accidentes en 2017*- Extraído el 17/08/2018, de: <https://www.mapfre.es/seguros/particulares/coche/articulos/accidentes-de-trafico-en-espana.jsp>



## 2. DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES.

Para BACIGALUPO, los delitos de lesión presuponen el resultado de lesión de un objeto determinado, pudiendo ser cosas o personas, y pasa a denominarlas *objeto de la acción*. El resultado es importante, porque se produce una lesión del objeto de la acción (persona, en el homicidio y lesiones imprudentes). “*Lesión del objeto de la acción y lesión del objeto de protección no son sinónimos, pues ésta última se refiere a la lesión del bien jurídico protegido*<sup>240</sup>”. Los delitos de lesión serían, entonces, aquellos en los que la lesión del bien jurídico tiene lugar a través de la lesión de un objeto protegido, que, en este caso, se refiere a la vida, salud e integridad física y psíquica de las personas.

Los delitos que son objeto de estudio en la presente tesis son delitos de resultado imprudentes, en los que, es necesario que la conducta imprudente lesione el bien jurídico protegido, bien causando la muerte de una persona o menoscabando la integridad personal o la salud física o mental del sujeto pasivo. Ello requiere establecer el nexo causal o relación de causalidad entre la conducta y el resultado producido. Hay casos en los que no existen dudas para determinar esa relación causal, pero no es menos cierto que, también, se dan supuestos en los que no aparece tan definida esa relación.

En éstos últimos supuestos, se ha recurrido a diversas teorías, basadas en conceptos unitarios de causalidad, destacando “*la “teoría de la equivalencia de las condiciones”*; “*teorías individualizadoras de la causalidad*” (*conditio sine qua non*; *casualidad eficiente*); “*teorías generalizadoras*”; “*teoría de la relevancia*” y “*teoría de la imputación objetiva*”, *dominante en la doctrina y jurisprudencia española*<sup>241</sup>” y, a la que se le dedicará un posterior apartado.

Seguidamente, habría que imputar objetivamente el resultado al autor de la conducta, siguiendo “*criterios jurídicos o normativos, relación de causalidad o imputación objetiva del resultado*<sup>242</sup>”, pues de lo contrario, podríamos llegar a resultados absurdos. Por medio de la causalidad, es un “*espectador objetivo que, teniendo en cuenta, todos los conocimientos sociales existentes, el estado inicial de las cosas y el*

---

<sup>240</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p. 255.

<sup>241</sup>ORTS BERENQUER, E Y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., Compendio de Derecho Penal (Parte general y parte especial). Tirant lo Blanch, Valencia, 2004, pág. 147

<sup>242</sup>*Ídem.* Pág. 148

comportamiento de las leyes generales, puede precaver la ocurrencia de determinados hechos<sup>243</sup>“. La teoría de la imputación objetiva, basada en criterios como “incremento del riesgo”, donde el autor acrecentó la posibilidad de lesionar el bien jurídico protegido y, por lo tanto, atribuirle la acción realizada; “*fin de protección de la norma*”, en los que no cabría imputar una acción que quedara fuera de los fines por el que se dictó la norma de cuidado, y finalmente, a la “*adecuación*”, según la cual, se podría atribuir el resultado si la causa es adecuada para, según la experiencia general, producir aquel, para lo cual, habría que situarse en la posición del autor cuando realiza la conducta y teniendo en cuenta, “*los conocimientos existentes en la sociedad, evaluar si el resultado se hubiera producido con ocasión de la conducta realizada*”<sup>244</sup>“. Es importante tener en cuenta el comportamiento de la víctima, en los casos de exposición voluntaria a un peligro que proviene de la acción del otro, pero como refiere GIMBERNAT, “*(...) sólo rige cuando esa exposición voluntaria es imprudente, y no cuando es conforme a Derecho (...)*”<sup>245</sup>“.

Las teorías clásicas son las que proclamaron que existe una relación de causalidad entre la acción y el resultado producido, es decir, una relación de causa a efecto. Esa causalidad supone el límite mínimo de la responsabilidad, pero, no por ello va a ser determinante para la misma, pues, solo algunos de los comportamientos causales son determinantes. Para JAKOBS, “*la causalidad es la condición mínima de la imputación objetiva del resultado; pero no la única, ya que a ella debe añadirse aún la relevancia jurídica de la relación causal entre la acción y el resultado*”<sup>246</sup>“. Surge la necesidad de completarlos con otros elementos de naturaleza no causal, sino normativo de lo ilícito penal, dando lugar a la teoría de la imputación objetiva, que permita corregir los postulados de las teorías naturalistas de la causalidad, con principios basados en la naturaliza de la norma y el fin de protección del derecho penal<sup>247</sup>“.

Las teorías de la causalidad siguen siendo válidas, como el elemento inicial a tener en cuenta para una posterior imputación del resultado, por lo tanto, habrá que conocer si existió esa causalidad y si fue adecuada a la producción del hecho,

---

<sup>243</sup>ORTS BERENGUER, E Y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. Compendio de Derecho...*Op. cit.* p.148

<sup>244</sup> *Idem.*

<sup>245</sup> GIMPERNAT, E. Imputación objetiva y conducta de la víctima. Anuario de Derecho Penal y ciencias Penales (DPCP), VOL. LVIII, 2005. Pág. 764

<sup>246</sup> JAKOBS, Los pormenores del tipo objetivo mediante la acción, en Imputación objetiva y antijuridicidad, Estudios de Derecho Penal, Editorial Jurídica Bolivariana, 2002, Pág. 107

<sup>247</sup> BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p.255 y ss.



En cualquier caso, primeramente, deberá comprobarse la existencia del nexo causal entre la conducta realizada y el resultado típico, la cual, "(...) *ha de ser directa, completa e inmediata*<sup>248</sup>". De las distintas teorías de la causalidad, la teoría de la equivalencia de las condiciones (*conditio sine qua non*) y la teoría de la causalidad adecuada, son las que han tenido un mayor reconocimiento. En la teoría de la equivalencia de las condiciones, no se determina una causa que causó un resultado, sino que, todas las condiciones que concurren en aquel, tiene idéntica y equivalente calidad. Para procurar una aplicación adaptable a la realidad, aparece la teoría de la condición (*conditio sine qua non*), que facilita el conocimiento de los principios causales. Conforme a esta teoría, en la que, la "(...) *causa de un determinado resultado es la totalidad de condiciones, dadas las cuales, ese efecto se produce necesariamente*<sup>249</sup>". En el derecho penal español, la *conditio sine qua non*, implica que "es causa del resultado toda condición, positiva o negativa, que suprimida in mente haría desaparecer el resultado en su aparición concreta<sup>250</sup>". Para REYES ALVARADO, "(...) *implica que un acontecimiento es causa de un resultado, cuando no pueda ser suprimido mentalmente, sin que el mencionado resultado desaparezca*<sup>251</sup>".

Siguiendo a BACIGALUPO, es necesario tomar algunas precauciones. Primero, es necesario "*no suponer hechos no ocurridos realmente*<sup>252</sup>" (nexos causales hipotéticos) y, en segundo lugar, tener en cuenta la participación de terceros, y si ésta es intencional o no.

Por ello, la supresión hipotética de la acción, que hace que el resultado no se hubiera producido, sería válida si se conoce previamente la causalidad, es decir, si la acción ha causado el resultado. No es infrecuente, en siniestros viales, suponer

---

<sup>248</sup> STS 535/1999, Sala de lo Penal, de 26/03/1999 Roj: STS 2141/1999 - ECLI: ES:TS:1999:2141

<sup>249</sup> ORTS BERENGUER, E y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. Compendio de Derecho...*Op. cit.* p.148

<sup>250</sup> ORTS BERENGUER, E Y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. MATALLÍN EVANGELIO.A y ROIG TORRES. M. Esquemas de Derecho Penal. Parte General. Tomo VI. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2010, pág. 73

<sup>251</sup> REYES ALVARADO, Y. Imputación objetiva. ...*Op. cit.* p.10

<sup>252</sup> BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p.258". (...) *una vez puesta una condición por un sujeto, puede intervenir otro u otros. Si la intervención del tercero no es intencional, será causa del resultado la acción del que puso la primera condición tanto como la del que puso las restantes*".

situaciones que no han ocurrido, pero que pudieran haber sucedido, lo cual, conlleva que la conducta cometida parezca de mayor gravedad de lo que fue en realidad<sup>253</sup>.

Para resolver estos problemas de la teoría de la equivalencia de las condiciones, surge una nueva teoría: causalidad adecuada. Para esta teoría, *“no toda condición es causa, en el sentido del derecho penal, sino solamente aquellas que, de acuerdo con la experiencia general, habitualmente producen el resultado”*<sup>254</sup> o, como expresa Ibáñez, *“(...) se requiere que el agente haya determinado o producido el resultado con una conducta proporcionada y adecuada”*<sup>255</sup>. Para su aplicación se tiene en cuenta el conocimiento general, lo cual, puede suponer una complicación, por el hecho que un sujeto concreto, tenga un conocimiento específico, más elevado, que el general del resto. Esta situación se resuelve, teniendo en cuenta, los conocimientos especiales, *ex ante*, que posee el sujeto en cuestión, distintos a los pertenecientes a la generalidad. Aunque la condición depende de la experiencia general, a veces, los nexos causales inadecuados no son posibles eliminarlos y, participan también, junto a los adecuados, en la producción del resultado<sup>256</sup>. Es por ello, que esta teoría tampoco fue suficiente para limitar la causalidad.

Así las cosas, la relación entre la acción o conducta imprudente y el resultado no es determinable, suficientemente, a través de alguna teoría naturalística, sino que, una vez aplicada inicialmente esta, sea a través de la imputación objetiva del resultado, en la que se constate el aumento del riesgo permitido y su vinculación con el resultado producido<sup>257</sup>.

---

<sup>253</sup>Pensemos en un conductor que choca, en un día festivo, contra la fachada de un centro escolar; rápidamente, imaginamos qué hubiera ocurrido, si los hechos, se hubiesen producido durante los horarios de entrada o salida al centro docente.

<sup>254</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p.270

<sup>255</sup>IBÁÑEZ, A. Causalidad e imputación objetiva. En Imputación objetiva y anti juridicidad. Estudios de Derecho Penal. Primera edición. Editorial Jurídica Bolivariana. 2002. Pág. 275

<sup>256</sup>BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General...*Op. cit.* p.270.

<sup>257</sup>STS 171/2010, Sala de lo Penal, de 10 de marzo. Roj: STS 2125/2010 - ECLI: ES:TS:2010:2125. *“(...) la operación de conexión jurídica entre la conducta imprudente y el resultado no puede realizarse desde una perspectiva exclusivamente naturalística, sino que el resultado será objetivamente imputable a una conducta infractora de la norma de cuidado siempre que, constatada entre ambos la relación de causalidad conforme a la teoría de la equivalencia de las condiciones, pueda afirmarse que dicho comportamiento descuidado ha producido una situación de riesgo para el bien jurídico protegido suficientemente importante y grave para que se haya materializado en un determinado resultado lesivo”*.

Una cosa es la determinación del nexo causal, entre la conducta y el resultado y, otra, bien distinta, es la valoración imprudente de la conducta, en la que, además, habrá que tener muy en cuenta cuáles han sido las circunstancias y condiciones en las que se produjo la lesión de bien jurídico protegido. Un conductor circula con exceso de velocidad, bajo la influencia del alcohol y haciendo uso del teléfono móvil; en un momento determinado, invade el carril contrario de circulación y se produce una colisión frontal. El nexo causal puede estar definido por la invasión del referido carril de circulación, pues, a pesar de las condiciones en las que circula, no se produjo ningún evento lesivo, salvo, cuando invade el carril. La valoración de su conducta imprudente, sin embargo, debe recoger las citadas condiciones.

## 2.1. El homicidio y las lesiones en la reforma del Código Penal

En los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, no basta con el desvalor de la acción, pues sin el resultado producido no constituiría la acción típica descrita del Código Penal, sería una acción atípica si faltara el resultado. Se requiere, en cualquier caso, la lesión del bien jurídico protegido, la vida, la integridad física y mental de las personas. Tanto la realización del hecho como, la consiguiente, producción del resultado constituyen los requisitos esenciales del injusto en los delitos imprudentes. Ambos deben darse de forma conjunta.

Las consecuencias de los siniestros viales, seguidas en el presente trabajo, son el homicidio y lesiones imprudentes, las cuales, han sufrido modificaciones en relación al tipo de imprudencia que las genera, pues, penalmente relevante son los cometidos por imprudencia grave y menos grave. Un breve repaso de los distintos conceptos normativos que componen estos tipos penales, ayudará a identificarlos.

Dos reformas del CP de 1995 se han llevado a cabo en un espacio temporal de cuatro años, en las que ambas, se refieren al tratamiento imprudente de los delitos de homicidio y lesiones. La primera, a través de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, y 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. En el presente apartado, solo se hará mención a la modificación que afecta a los tipos delictivos del homicidio y lesiones imprudentes.

En la reforma operada a través de la LO 1/2015, de 30 de marzo, se deroga el Libro III de las Faltas, con lo cual, las faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve quedan extramuros del CP, pasando su conocimiento a la jurisdicción civil, como figura en el apartado XXXI del Preámbulo del referido texto legal, en el que, se dispone que el homicidio y lesiones por imprudencia leve se remiten a la vía civil<sup>258</sup> y, además, se establece cuáles son las conductas que, ocasionando estos resultados, van a ser consideradas como delitos cometidos por imprudencia grave o menos grave<sup>259</sup>.

En la redacción del párrafo anterior, llama la atención la aparición de una nueva graduación de la imprudencia, la menos grave y, no figura la leve, motivándolo el legislador que, de esta forma, habrá una mejor valoración de la responsabilidad penal para aquellas conductas que realmente se deban castigar, dejando fuera las que no merezcan ser objeto de sanción<sup>260</sup>.

De todas formas, la derogación completa del Libro III CP, no ha supuesto que los tipos penales que contenían hayan desaparecido, pues, algunos de ellos, los más graves, ha pasado a ser considerados como delitos leves<sup>261</sup>.

De esta forma, solamente son, penalmente relevantes, a título de imprudencia, el homicidio<sup>262</sup> cometido por imprudencia grave y menos grave del art. 142.1 y 142.2

---

<sup>258</sup>LO 1/2015, de 30 de marzo. Preámbulo. Apartado XXXI. Pág. 27084. “en cuando al homicidio y lesiones imprudentes, se estima oportuno reconducir las actuales faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve hacia la vía jurisdiccional civil (...)”

<sup>259</sup>Idem. Pág. 27084”. (...) de modo que sólo serán constitutivos de delito el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave (apartado 1 del artículo 142 y apartado 1 del artículo 152), así como el delito de homicidio y lesiones graves por imprudencia menos grave, que entrarán a formar parte del catálogo de delitos leves (apartado 2 del artículo 142 y apartado 2 del artículo 152 del Código Penal”.

<sup>260</sup>Idem. Pág. 27084”. Se recoge así una modulación de la imprudencia delictiva entre grave y menos grave, lo que dará lugar a una mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche, pero al mismo tiempo permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Código Penal”.

<sup>261</sup>LO 1/2015, de 30 de marzo. Preámbulo. Apartado XXXI. Pág. 27084. “De ahí que la reforma lleve a cabo una supresión definitiva del catálogo de faltas regulado en el Libro III del Código Penal, tipificado como delito leve aquellas infracciones que se estima necesario mantener...Sólo se mantienen aquellas infracciones merecedoras de suficiente reproche punitivo como para poder incluirlas en el catálogo de delitos, configurándose en su mayoría como delitos leves castigados con penas de multa”.

<sup>262</sup>LO. 1/2015. Art. 142 CP «1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años. Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años. Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años. Si el homicidio se hubiera cometido por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

CP, así como, las lesiones contempladas el art. 152.1<sup>263</sup> CP, que son las lesiones tipificadas en los arts.147.1<sup>264</sup>, 149<sup>265</sup> y 150<sup>266</sup> CP, cometidas por imprudencia grave, así como las del art. 152.2<sup>267</sup> CP, cuando se realicen por imprudencia menos grave, correspondiendo éstas a los tipos de lesión que recogen los arts. 149 y 150 CP.

Por lo tanto, con esta primera reforma, son impunes, en relación a la situación anterior, el homicidio por imprudencia leve, así como, las lesiones recogidas en el

---

2. *El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses. Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres a dieciocho meses. El delito previsto en este apartado sólo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal».* BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015.Pág. 27114

<sup>263</sup>LO. 1/2015. Art. 152.1. CP « *El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido: 1. ° Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147. 2. ° Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149. 3. ° Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150. Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a cuatro años. Si las lesiones hubieran sido cometidas por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de seis meses a cuatro años.* BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015.Pág. 27115

<sup>264</sup>LO. 1/2015. Art. 147.1 CP. « *El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado, como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de seis a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico.»* BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015.Pág. 27115

<sup>265</sup>LO. 1/2015. Artículo 149. CP.1. «*El que causara a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años.2. El que causara a otro una mutilación genital en cualquiera de sus manifestaciones será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años. Si la víctima fuera menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección, será aplicable la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la patria potestad, tutela, curatela, guarda o acogimiento por tiempo de cuatro a 10 años, si el juez lo estima adecuado al interés del menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección.»* BOE (legislación consolidada), núm. 281, de 24 de noviembre de 1995. Pág. 62

<sup>266</sup>Artículo 150 CP. «*El que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad, será castigado con la pena de prisión de tres a seis años.»* BOE (legislación consolidada), núm. 281, de 24 de noviembre de 1995. Pág. 62

<sup>267</sup>LO. 1/2015. Art. 152.2. «*El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150 será castigado con una pena de multa de tres meses a doce meses. Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año. Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres meses a un año. El delito previsto en este apartado sólo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.»* BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015.Pág. 27115

art.147. CP, cometidas por imprudencia leve. Del mismo modo, en el caso de lesiones por imprudencia menos grave, las tipificadas como lesiones básicas del art. 147.1 CP, pues así, se refleja en la reforma introducida<sup>268</sup>.

Quizás, lo más llamativo de la reforma penal de 2015 es que, las lesiones del art. 147.1, el tipo básico, solo será perseguible penalmente cuando se realicen por imprudencia grave, lo cual, conlleva que, la gran mayoría de las lesiones sufridas en los siniestros viales son remitidas a la vía civil<sup>269</sup>. Tanto, para el homicidio y las lesiones por imprudencia menos grave, se exige, como requisito de procedibilidad, la denuncia de la persona agraviada o representante legal.

Con posterioridad, la reforma del CP, introducida por la LO 2/2019, de 1 de marzo, modifica nuevamente algunos de los artículos anteriores, concretamente el 142 CP, del homicidio imprudente, e incorpora, para la misma figura penal un nuevo artículo, el 142bis CP. Para el delito de lesiones imprudentes, varía el anterior 152 CP y crea, al igual que para el homicidio, el art. 152 bis CP. En la nueva redacción del art. 152.2 CP, se incluyen las lesiones del tipo básico del art. 147.1, realizadas por imprudencia menos grave, las cuales, como antes se citó, no fueron incluidas en la reforma de la norma penal de la LO 1/2015, de 30 de marzo. Finalmente, introduce, *ex novo*, una nueva figura delictiva, art. 382 bis CP, relativo al abandono del lugar del accidente.

La modificación de los arts.142.1 y 152.1 CP, del homicidio y lesiones por imprudencia grave, respectivamente, se refiere a la consideración, por disposición legal, de determinados supuestos como conductas que deben ser consideradas como imprudencias graves, por el importante aumento del riesgo permitido que producen<sup>270</sup>.

Estas conductas corresponden a los tipos penales recogidos en el art. 379<sup>271</sup> CP, por tanto, son delitos de peligro, encuadrados en los delitos contra la seguridad vial,

---

<sup>268</sup>Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo. Preámbulo, apartado I. *Op. cit. p.27061. "en cuando al homicidio y lesiones imprudentes, se estima oportuno reconducir las actuales faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve hacia la vía jurisdiccional civil,(...)"*

<sup>269</sup> Aunque, con posterioridad, vuelven a ser penalmente punibles por la reforma introducida en la LO 2/2019, de 1 de marzo.

<sup>270</sup> LO 2/2019, de 1 de marzo. Preámbulo. *"se reconoce de forma expresa que existen determinadas circunstancias indicativas de una especial negligencia por parte del conductor y han de tener consideración inequívoca en las consecuencias penales como imprudencia grave. Pág. 20278*

<sup>271</sup> Art. 379 CP. 1. «El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis

además de constituir la ausencia de los más elementales deberes de cautela que deben ser cumplidos en el ámbito viario, el legislador los ha incluido al considerar que son merecedores de un mayor reproche penal<sup>272</sup>.

De hecho, existe una amplia Jurisprudencia del TS, en la que venía admitiéndose, desde mucho tiempo atrás, al menos, con relación a la influencia de alcohol en la conducción y el resultado lesivo, la conducta como imprudencia grave<sup>273</sup>. Aunque pudiera considerarse reiterativa o innecesaria esta disposición legal, no está demás tener en cuenta los beneficios que, respecto de la prevención general de la pena pueda proporcionar, tanto por el miedo o intimidación que ello supone, como para la corrección de este tipo de conductas, evitando que produzcan.

Para los supuestos de delitos de homicidio y lesiones, ambos por imprudencia menos graves, de los arts. 142.2 y 152.2, la modificación del CP, incluye una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave, salvo que sea apreciada como grave, la cual, queda definida de la siguiente forma: “ (...) siempre que el hecho sea

---

a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. 2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.» BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015. Pág. 27115

<sup>272</sup>LO 2/2019, de 1 de marzo. Preámbulo. Pág. 20278”. *con ello se garantiza la mayor sanción para determinadas conductas particularmente graves con resultado de muerte, en particular cuando el conductor del vehículo de motor o ciclomotor conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o exceso de velocidad”.*

<sup>273</sup>STS 22/2018, Sala de lo Penal, de 17 de enero. ROJ: STS 58/2018 - ECLI: ES:TS:2018:58. “(...) en casos en los que el conductor pierde el control de un vehículo por pilotar de forma manifiestamente temeraria por la ingesta previa de bebidas alcohólicas y acaba impactando contra personas, la conducta se subsume en el homicidio imprudente (...)”

STS 1140/1999, Sala de lo Penal, de 6 de julio. ROJ: STS 4834/1999 - ECLI:ES:TS:1999:4834. “(...) se condena por imprudencia temeraria a un conductor que conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas por un tramo urbano, debido a lo cual pierde el control del coche e invade el semiancho contrario de la vía y mata a un motociclista (...)”

STS 1133/2001, Sala de lo Penal, de 11 de junio. ROJ: STS 4947/2001 - ECLI:ES:TS:2001:4947. “(...) condenado un automovilista por imprudencia grave al invadir bajo los efectos del alcohol el semiancho contrario de una calle y arrollar a un ciclomotorista, que resulta muerto (...)”

STS 2147/2002, Sala de lo Penal, de 5 de marzo. ROJ: STS 1503/2003 - ECLI:ES:TS:2003:1503. “(...) imprudencia grave o temeraria un automovilista que circula bebido y a exceso de velocidad por una autopista y arrolla a una motocicleta, causando la muerte de sus dos ocupantes”.

STS 270/2005, Sala de lo Penal, de 22 de febrero. ROJ: STS 1081/2005 - ECLI:ES:TS:2005:1081. “(...) condenado por imprudencia grave un automovilista que circula por un tramo urbano bajo efectos del alcohol y de ansiolíticos y que arrolla a un peatón, a quien causa la muerte”.

*consecuencia de una infracción grave a las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal*<sup>274</sup>“.

Las infracciones graves son las contempladas en el art. 76 de la LTCVMSV, lo cual, invita a un tratamiento casi automático de infracción administrativa vial grave e imprudencia menos grave, aunque, no se consideraría adecuado. Puede esta interpretación, de la imprudencia menos grave, significar una vuelta a la anterior clasificación del CP de 1973, de ingrato recuerdo, como se aprecia en alguna STS, en la que se muestra cierta satisfacción como consecuencia del fin de la imprudencia simple con infracción de reglamentos<sup>275</sup>.

Si algo evita ese automatismo, es que debe ser apreciado por el Juez o Tribunal, por lo que, requerirá un examen individualizado del siniestro vial, teniendo en cuenta, además de la infracción vial, el resto de las condiciones y circunstancias que se produjeron. La infracción vial grave, puede ser, igualmente considerada como imprudencia grave, según se desprende del tenor literal de la reforma penal e, igualmente, no impide que una infracción vial muy grave pueda ser considerada como imprudencia menos grave, salvo, aquellas que tipifican el delito de la ingesta de alcohol, drogas o velocidad. Del mismo modo que puede ser calificada como imprudencia menos grave. Supongamos, una colisión por alcance motivado por un ligero despiste que provoca un esguince cervical, con lo que, se tendría un resultado lesivo del tipo del 147.1 CP. Este hecho, no tiene que ser, necesariamente, tenido como una imprudencia menos grave, podría ser considerado como imprudencia leve. En definitiva, la comisión de una infracción grave o muy grave, de los arts. 76 y 77 de la LCTVMSV, salvo los casos vedados por disposición legal, pueden ser estimados como imprudencia grave, menos grave o leve, dependiendo de la apreciación del Juez o Tribunal, de ahí que, la influencia de las circunstancias deberá ser tenida en cuenta, no implicando la atribución automática que por algunos se pretende.

La norma de cuidado infringida es importante cuando se trata de juzgar la gravedad de la imprudencia. Existen infracciones viales que de por sí, su

---

<sup>274</sup> LO 2/2019, de 1 de marzo... *Op.cit.* Pág. 20279.

<sup>275</sup> STS 966/2003, Sala de lo Penal, de 4 de julio. ROJ: STS 4710/2003 - ECLI:ES:TS:2003:4710. “(...) afortunadamente ya ha desaparecido esa categoría intermedia de «simple con infracción de reglamentos» del art. 565CP, que tantos problemas suscitaba y permitía que imprudencias de rango menor pudieran castigarse como delitos”.



incumplimiento, supone una conducta que pudiera ser considerada, por el riesgo que comportan para el tráfico viario, como una imprudencia grave y, son tratadas normativamente, de tal forma que, para situaciones concretas imponen una mayor diligencia de previsión y cuidado para realizar determinadas maniobras. Así lo establecen numerosas Sentencias del Alto Tribunal<sup>276</sup>.

Sin embargo, la calificación de la imprudencia como grave, no puede estar directamente relacionada, sin más valoraciones con la clasificación de la conducta como infracción administrativa grave o muy grave a la LTCVMSV<sup>277</sup>.

Este pretendido automatismo, equivaldría a equiparar, producido el resultado lesivo, las infracciones administrativas y las infracciones penales, lo cual, desnaturalizaría principios de derecho penal, como el de mínima intervención o última ratio, además de igualar la protección de bienes jurídicos distintos. Ello, no supone que no sean tenidas en cuenta, al contrario, pero sin dejar de tener presentes todos aquellos criterios que la Jurisprudencia ha tenido en cuenta para valorar la gravedad de la imprudencia, entre otras, la necesidad de analizar todas aquellas circunstancias que concurrieron en la producción de los hechos, que, en definitiva, es lo que permitirá una mejor y justa apreciación, por lo que, *“(..).el encorsetamiento derivado de criterios apriorísticos y predefinidos casa mal con la estructura del delito imprudente y con el juicio de valoración que requiere siempre la calificación de la gravedad de la imprudencia<sup>278</sup>”*. Cuando en el párrafo anterior, se referencia la proporcionalidad del desvalor de la acción con la gravedad de la infracción de cuidado, no debe implicar, necesariamente, que esta gravedad sea la misma que viene recogida en una

---

<sup>276</sup>STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. Roj: STS 1464/2001 - ECLI: ES:TS:2001:1464. *“La gravedad de una imprudencia depende, ante todo, de la gravedad de la infracción de la norma de cuidado que ha dado lugar a la producción de un resultado objetivamente ilícito. El desvalor de la acción es directamente proporcional a la gravedad de la infracción de la norma de cuidado”*.

<sup>277</sup> AAP Madrid 438/2017, de 8 de junio. Roj: AAP M 2039/2017 - ECLI: ES:APM:2017:2039<sup>a</sup>. *“(..).calificación que no depende ni viene determinada, frente a lo que se viene a indicar en el recurso, por la calificación que tal conducta pueda merecer en el ámbito administrativo sancionador, sin que la calificación de un conducta como grave en este último ámbito permita atribuir, sin más, la misma calificación en el ámbito penal”*.

<sup>278</sup>LANZOTE MARTINEZ, P. El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia. Revista Asociación de Fiscales. Febrero 2019, extraído de: <http://asociaciondefiscales.es/index.php/general/actividades-a-f/noticias/item/314-el-nuevo-delito-de-abandono-del-lugar-del-accidente-y-otras-importantes-novedades-de-la-inminente-reforma-del-codigo-penal-en-materia-de-imprudencia-por-pablo-lanzarote-martinez>

clasificación administrativa, pues, tengamos en cuenta que el deber de cuidado no siempre viene recogido en una norma.

También podría ocurrir, como expresaba MARTÍN MAZAS<sup>279</sup>, que siempre existen normas de comportamiento en la circulación que obligan a proceder de una forma determinada, como conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, que no se cause peligro, perjuicios, el mantenimiento de la libertad de movimientos, la atención permanente a la conducción, etc., con lo cual, cualquiera de estas situaciones ya pueden ser consideradas como trasgresiones a la normativa vial, siempre pueden ser atribuidas a la conducta del conductor y, por lo tanto, infracción. Cualquiera de estas situaciones, podría acabar siendo conocida por el derecho penal cuando, además, se produzca un determinado resultado lesivo. Resultaría absolutamente excesivo.

De no ser así, los deberes de cuidado internos y externos, no serían tenidos en cuenta y, por lo tanto, la previsibilidad<sup>280</sup> que, tan necesaria e importante trascendencia tiene en el ámbito de la circulación vial, sería obviada en la valoración de la imprudencia. Las acciones y situaciones concretas no serían tenidas en cuenta para conocer ese deber interno, lo cual, parece ser de suma importancia, pues, se trata de conocer, si el sujeto, ha sido capaz de identificar el riesgo que comportaba, en esa concreta situación, tanto su conducción como el entorno en el que se desarrollaba la misma. Entre otras cosas, las infracciones reglamentarias no prevén todas las situaciones posibles que pueden configurarse cuando se realiza una conducta, por lo que, es posible, que algunas conductas puedan quedar al margen de las previsiones normativas y, no por ello, deben quedarse sin reproche penal<sup>281</sup>. Además, el concepto de imprudencia empleado es penal y, por ello, su valoración debe ser realizada con criterios penales.

Igualmente ocurre, con la “evitabilidad” y el cuidado externo, que compele a realizar una conducta que impida que se consuma un resultado lesivo, que viene

---

<sup>279</sup>MARTIN MAZA, J.M. La imprudencia y otras infracciones penales cometidas con ocasión de la circulación de vehículos a motor. Cuestiones de interés judicial. Cuadernos de Derecho Judicial, 1993. Págs. 121-194

<sup>280</sup>STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. Roj: STS 1464/2001 - ECLI: ES:TS:2001:1464. “(...) obliga a prever el peligro que con ciertas acciones y en determinadas situaciones se puede crear”.

<sup>281</sup>STS 1185/1999, Sala de lo Penal, de 12 de julio. Roj: STS 5011/1999 - ECLI: ES:TS:1999:5011. “la valoración de la gravedad legal de la imprudencia no puede quedar vinculada a criterios reglamentarios ni a exigencias más o menos formales”.

originado por una conducta cuyo riesgo era previsible<sup>282</sup>. Los juicios de previsibilidad y “evitabilidad” quedarían desvirtuados.

En los arts. 142 bis<sup>283</sup> y 152bis<sup>284</sup> CP, se introduce la posibilidad para imponer una mayor pena por el Juez o Tribunal, atendiendo a la notoria gravedad del hecho y al número de fallecidos o lesiones del art., 152.1. 2º y 3º. De los tipos de lesiones que se incluye, parece excluir las del tipo básico del 147.1 CP, pero, en realidad, lo que se aprecia es una deficiente redacción del texto legal, pues, en lugar de haber incluido éstas, del mismo modo que en el apartado 2, del art. 152, lo hace utilizando el enunciado del propio art. 152.1, “*el que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores (...)*”, refiriéndose no a conductas, sino lesiones por imprudencia grave de los artículos anteriores, con lo cual, se vincula a las lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP. Enumera a unas y deja a otras, con lo que, pudieran causar problemas de interpretación.

En relación a la valoración de la conducta para la imposición de la pena en uno o dos grados, además de los resultados de fallecidos y lesionados requeridos, la notoria gravedad del hecho, viene vinculada a dos factores, unidos por la conjunción copulativa «y», siendo éstos “*(...)la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido (...)*”, además, que, las lesiones sea las constitutivas de los tipos penales de los arts. 149 o 150 CP, por lo que, deberá aportarse a la investigación del siniestro vial, todas aquellas circunstancias, indicios, vestigios, huellas, manifestaciones, etc., que permitan concretar la existencia o no de esta notoria gravedad.

---

<sup>282</sup>*Idem* “(...) de forma que el peligro advertido no se materialice en una lesión concreta”.

<sup>283</sup>Artículo 142 bis CP. En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado. BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015. Pág. 27114.

<sup>284</sup>Artículo 152 bis. CP. «En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado. BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2015. Pág. 27115.

En la nueva redacción del art. 152.2 CP, se incluyen las lesiones del tipo básico del art. 147.1, realizadas por imprudencia menos grave, las cuales, como antes se citó, no fueron incluidas en la reforma de la norma penal de la LO 1/2015, de 30 de marzo.

Para el delito de abandono del lugar del accidente, del art. 382 bis<sup>285</sup>, el legislador ha considerado que la acción típica es *“dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita...se quiere sancionar la maldad intrínseca en el abandono...la falta de solidaridad con las víctimas (...)*<sup>286</sup>”. Es un artículo en el que, las asociaciones de víctimas de siniestros viales han tenido un papel decisivo en su redacción. Sin embargo, son muchas las opiniones jurídicas contrarias al mismo que se han producido tras su inclusión, entre otras cuestiones, sobre su inserción entre los delitos contra la seguridad vial, el encaje de un elemento subjetivo como la maldad intrínseca, la elevada pena, etc. Además, la misma conducta de abandono podría realizarla un peatón, un ciclista, pero, solamente son sujetos activos los conductores de vehículos a motor o ciclomotor. Sin entrar a valorar el mismo, pues no es objeto de la presente, sino, a efectos de la imprudencia, la determinación de la conducta es lo que debe centrarnos. Produciéndose el resultado de fallecidos o lesionados, salvo que estos sean de carácter leve, lo siguiente en verificar es si la conducta que originó el siniestro lo fue a título de imprudente o fortuito.

#### 2.1.1. Homicidio imprudente.

El resultado, en el que la muerte de una persona se produce, no supone ningún problema, como primer presupuesto necesario en el siniestro vial y, a continuación, investigar la conducta imprudente. Naturalmente, habiendo existido una relación de causalidad entre la conducta cometida por el sujeto y el resultado de muerte producida,

---

<sup>285</sup> Artículo 382 bis CP. 1. «El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente. 2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. 3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.» BOE, núm. 53, de 2 de marzo de 2019. Pág. 20281.

<sup>286</sup>LO 2/2019, de 1 de marzo...*Op.cit.* Pág. 20279.

la imputación de un resultado a esa determinada conducta y que, los hechos, cumplan aquellos requisitos de la conducta imprudente<sup>287</sup>.

### 2.1.2. Las lesiones graves y muy graves.

El Código Penal considera lesión, tipificada como delito, “*cualquier menoscabo de la integridad corporal o la salud física o mental de una persona*”, como fundamento de la protección que el artículo 15 CE otorga a la integridad corporal. Nos hemos referido a las lesiones graves cometidas por imprudencia grave y menos grave, como penalmente relevantes, es decir, las que se encuentran definidas en los artículos 147.1, que constituyen el tipo básico, así como en el 149 y 150 del CP, que hacen mención a determinadas lesiones que constituyen una gravedad importante de las mismas.

En los siniestros viales, la producción de un resultado lesivo, correspondiente a cualquiera de los tipos punibles cometidos por imprudencia grave o menos grave no son infrecuentes, sino todo lo contrario, especialmente para los del art. 147.1 CP, y, no es necesario que se sea originado por un violento impacto entre vehículos que provoque importantes deformaciones en los mismos, así como, una elevada velocidad de atropello para que se ocasionen. La casuística que se cita a continuación servirá de muestra para comprobar que, en la realidad, el resultado lesivo penal es fácil de alcanzar, con lo que, el resultado en estos delitos de homicidio y lesiones imprudentes, como primer presupuesto para su enjuiciamiento, se producirá en una gran mayoría de siniestros viales.

Sin embargo, como se ha expuesto en otros apartados, los criterios que sirven para definir el concepto de lesiones punibles, no son los mismos que utilizan, en la mayoría de los casos, los investigadores de siniestros viales, pues se basan en criterios estadísticos. Esta diferencia entre conceptos de lesión penal y administrativa, puede suponer que algunas de las lesiones más frecuentes, como esguinces cervicales, fracturas simples, aplicación de puntos de sutura, etc., van a ser consideradas estadísticamente como lesiones leves, por la ausencia de ingreso hospitalario, cuando, para su curación, son aplicados tratamientos médicos o quirúrgicos. Esta situación

---

<sup>287</sup>STS 636/2002, Sala de lo Penal, de 15 de abril. ROJ: STS 2632/2002 - ECLI:ES:TS:2002:2632". (... que la «imprudencia» exige: a) un acción u omisión voluntaria no maliciosa; b) una infracción del deber de cuidado; c) un resultado dañoso derivado, en adecuada relación de causalidad, de aquella descuidada conducta, y d) la creación de un riesgo previsible y evitable. “

puede generar que, una vez producida la lesión, al ser errónea su conceptualización, deje de ser investigada la posible conducta imprudente que la ha podido producir.

Conocer los criterios jurisprudenciales que definen todos aquellos elementos que conforma el concepto normativo de lesión, así como los pronunciamientos, interpretaciones y valoraciones que se han ido realizando sobre determinadas lesiones, facilitan enormemente su conocimiento y aplicación para investigar estos delitos de resultado imprudentes.

Como requisitos del referido tipo penal básico, la Jurisprudencia ha ido estableciendo las circunstancias que conforman el mismo<sup>288</sup>:

*a) una acción de causar a otra persona, por cualquier medio o procedimiento, tanto activo como omisivo, una lesión<sup>289</sup>.*

*b) el resultado lesivo mencionado, consistente en un menoscabo de la integridad corporal o de la salud física o mental de la víctima que precisa tratamiento médico o quirúrgico o requiere para su sanidad más de una asistencia facultativa;*

*c) un nexo de causalidad entre el comportamiento o movimiento corporal del agente y el resultado producido, de tal modo que aquél sea generante o determinante de éste, y sin que al resultado lesivo desencadenado por la acción del inculpado obste la condición patológica de la víctima<sup>290</sup>, y*

*d) “el dolo genérico de lesionar o «animus laedendi», tendente a menoscabar la integridad corporal o la salud física o mental del sujeto pasivo, sin que sea necesario que el agente se represente un resultado concreto o determinado, surgiendo el delito cuando el hecho consecuencia ha sido directamente querido y también cuando su autor se representó la posibilidad del resultado y la aceptó<sup>291</sup>”, aunque, en las lesiones*

---

<sup>288</sup>STS 477/2009, Sala de lo Penal, de 10 de noviembre. Roj: STS 6885/2009 - ECLI: ES: TS: 2009:6885.

<sup>289</sup>STS 477/2009, Sala de lo Penal, de 10 de noviembre. Roj: STS 6885/2009 - ECLI: ES:TS:2009:6885.  
STS, Rec. 6297/1988, Sala de lo Penal, de 22 de junio de 1991. Roj: STS 3523/1991 - ECLI: ES:TS:1991:3523

<sup>290</sup>STS, Núm. Recurso 1645/1989, Sala de lo Penal, de 30 de septiembre. Roj: STS 4945/1991 - ECLI: ES:TS:1991:4945.

<sup>291</sup> SAP Granada 35/2017, Sección 1ª, de 27 de enero. Roj: SAP GR 1712/2017 - ECLI: ES:APGR:2017:1712  
STS 1378/1983, Sala de lo Penal, de 20 de octubre. Roj: STS 406/1983 - ECLI: ES:TS:1983:406.

imprudentes, no se tendría en cuenta el último apartado que hace referencia al dolo específico.

En el caso de las lesiones, ocasionadas por imprudencia, además de lo expuesto para el homicidio imprudente, se tienen en cuenta determinados conceptos jurídicos que deben ser considerados para los distintos tipos de lesiones imprudentes, desde los requisitos del tipo básico del art. 147.1<sup>292</sup> CP, como *“menoscabo de la integridad corporal o salud física o mental”, “objetivamente para su sanidad”, “primera asistencia facultativa”, “tratamiento médico o quirúrgico” o “simple vigilancia o seguimiento facultativo”*, los cuales, son necesarios para ubicar el resultado producido en el tipo penal. Las lesiones de los arts. 149 y 150 CP, también requieren una concreción de conceptos sobre *“pérdida o inutilidad”, “órganos principales y no principales”, “deformidad”*, siendo consideradas estas lesiones, como muy graves.

Mientras que las lesiones leves, son las previstas en el artículo 147.2<sup>293</sup> y 3<sup>294</sup> CP, las cuales, en los siniestros viales no podrán perseguirse penalmente, al no constituir la misma ninguna de los tipos previstos por imprudencia grave o menos grave. Son consideradas como leves, al no ha sido necesario ni el tratamiento médico ni el quirúrgico para alcanzar la sanidad. Como requisitos de procedibilidad, requieren la denuncia de la persona agraviada o representante legal.

Se deberá fijar cuales son los resultados que deben producirse para establecer definitivamente el tipo penal imprudente. Para el tipo básico del art. 147.1, como lesión grave, en primer lugar, que, además de una primera asistencia facultativa, se realice un

---

STS 316/86, Sala de lo Penal, de 4 de marzo. Roj: STS 11361/1986 - ECLI: ES:TS:1986:11361.  
STS876/1988, Sala de lo Penal, de 6 de abril. Roj: S.TS 2484/1988 - ECLI: ES:TS:1988:2484

<sup>292</sup>Art. 147.1 CP. *“El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado, como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de seis a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico”*.

<sup>293</sup>Artículos 147.2 CP. El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión no incluida en el apartado anterior, será castigado con la pena de multa de uno a tres meses. 3. El que golpear o maltratarse de obra a otro sin causarle lesión, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses”.

<sup>294</sup>Artículos 147.3 CP. El que golpear o maltratarse de obra a otro sin causarle lesión, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses”.

tratamiento médico o quirúrgico y, en segundo lugar, que aquellos sean necesarios objetivamente<sup>295</sup> para su sanidad.

La discusión sobre la lesión vendrá constituida por la objetividad o necesidad de las técnicas facultativas empleadas, tratamiento médico o quirúrgico, para que la víctima recupere la salud o, si no había otros medios que no fueran éstos para conseguir los mismos fines, y si lo aplicado es un tratamiento médico o quirúrgico. Será necesario advertir, qué es lo que dice la Jurisprudencia<sup>296</sup> para conocer el alcance de estos criterios<sup>297</sup>, pues de lo contrario, faltará el resultado que completará el tipo delictivo. Se incluye casos en los que determinados actos facultativos han sido considerados como tratamientos médicos o quirúrgicos.

#### 2.1.2.1. Tratamiento médico.

Cuál es la conceptualización de tratamiento médico, constituye el primer elemento a analizar, constatando, en primer lugar, que no tiene una definición legal y, que, como concepto normativo, se ha ido forjando a través de criterios doctrinales y

---

<sup>295</sup>STS 556/2002 Sala de lo Penal, de 20 de marzo. ROJ: STS 2013/2002 - ECLI:ES:TS:2002:2013. *“La necesidad objetiva de tratamiento se impone como criterio definidor de la exigencia típica apreciada según la lex artis, lo que excluye la subjetividad de su dispensa por un facultativo o por la propia víctima”*. STS 1221/2004, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6875/2004 - ECLI:ES:TS:2004:6875. STS 650/2008, Sala de lo Penal, 23 de octubre. ROJ: STS 5969/2008 - ECLI:ES:TS:2008:5969 STS880/2008, Sala de lo Penal, de 17 de diciembre. ROJ: STS 7435/2008 - ECLI:ES:TS:2008:7435

<sup>296</sup>STS, Rec. 2921/1993 Sala de lo Penal, de 2 de junio. Roj: STS 4307/1994 - ECLI: ES:TS:1994:4307. *“(…) la discusión de si esa revisión médica, el uso de los fármacos indicados para la curación de la herida y el reposo impuesto para su más eficaz y pronta sanidad constituyen o no un tratamiento médico es una "questio iuris", de competencia exclusiva del juzgador, por imperativo constitucional del Art. 117.3 de la Carta Magna, ajena al "error facti" que es la materia propia de la vía aquí utilizada, sin perjuicio de que aquella en todo caso pueda ser discutida, como en efecto lo es, por otra vía de recurrir”*.

- STS 610/2017, Sala de lo Penal, de 12 de septiembre. Roj: STS 3251/2017 - ECLI: ES:TS:2017:3251. *“En nuestra reciente sentencia 518/2016 de 15 junio, condensábamos la doctrina de la Sala sobre el elemento del tipo penal que es objeto de debate. Recordábamos que esta Sala (SSTS 732/2014, de 5 de noviembre; 546/2014, de 9 de julio; 463/2014, de 28 de mayo; 389/2014, de 12 de mayo; 180/2014, de 6 marzo ó 34/2014, de 6 de febrero ), considera que el tratamiento médico o quirúrgico al que se refiere el legislador en el artículo 147 CP, constituye un concepto normativo que, en ausencia de una definición legal, debe ser definido mediante las aportaciones doctrinales y jurisprudenciales que le otorguen la seguridad jurídica que la interpretación del tipo requiere, y que es la propia expresión típica del artículo 147 CP, la que nos permite delimitar su alcance”*.

<sup>297</sup>STS, Rec. 545/1992, Sala de lo Penal, de 6 de febrero. Roj: STS 447/1993 - ECLI: ES:TS:1993:447. *“Fuera de los supuestos de pura y simple prevención u observación, toda lesión que requiera una intervención activa, médica o quirúrgica, será ya tratamiento, debiéndose entender que la necesidad de tratamiento es de carácter objetivo, es decir, que habrá delito aunque no se hubiera hecho tratamiento si éste era imprescindible (por ejemplo, en el caso de una fractura) y, en sentido opuesto, no lo habrá si, aun con la intervención o tratamiento de hecho, se constata, después, que éste en absoluto era necesario. Este dato podrá incidir en orden a la responsabilidad civil, pero no en la penal”*.



jurisprudenciales para poder dotar al mismo de una seguridad jurídica que garantice una correcta interpretación del término<sup>298</sup>.

También es cierto que no ha sido una cuestión fácil establecer si una determinada actividad, dirigida a los mismos fines, puede ser considerada como tratamiento médico o no, pues la intervención o prescripción realizada por un facultativo no implica que ello sea considerado como tratamiento, pues necesitará otros requisitos, como, su objetiva necesidad para sanar las lesiones<sup>299</sup>.

Diversas son las conceptualizaciones que se han utilizado, pero todas mantienen un mismo núcleo esencial, que es curar la enfermedad o, en caso de ser incurable, al menos, reducir sus resultados, siempre y cuando, ello no sea el producto de una primera asistencia facultativa o simples medidas de cautela, prevención o vigilancia<sup>300</sup>.

Por otro lado, se requiere que sea necesario para la sanidad de la lesión, pero no quedando al arbitrio del facultativo, pues la necesidad debe ser objetiva. De ninguna manera debe estar amparada en la discrecionalidad de la propia víctima, tanto en la adopción de la prescripción como de su cumplimiento<sup>301</sup>, y puede ser variada, desde la administración de fármacos o la disposición de actuaciones o conductas terapéuticas por parte de la víctima, pero, en cualquier caso, debe estar ordenada por un

---

<sup>298</sup> STS 1221/2004, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. Roj: STS 6875/2004 - ECLI: ES:TS: 2004:6875 *“el concepto del tratamiento jurídico es un concepto normativo que, en ausencia de una definición legal, debe ser alcanzado mediante las aportaciones doctrinales y jurisprudenciales que otorgan al mismo la necesaria seguridad jurídica que la interpretación del tipo requiere.*

<sup>299</sup> STS 724/2008, Sala de lo Penal, de 4 de noviembre. Roj: STS 6537/2008 - ECLI: ES:TS: 2008:6537. *“La interpretación de lo que por tratamiento médico deba entenderse no es, desde luego cuestión pacífica. Se trata de un concepto normativo que no puede identificarse, sin más, con la simple prescripción médica ni, por supuesto, con la intervención de un facultativo, más allá de su estricta y objetiva necesidad para la curación de las heridas*

<sup>300</sup> STS 477/2009, Sala de lo Penal, de 10 de noviembre. Roj: STS 6885/2009 - ECLI: ES:TS: 2009:6885. *“(…) aquel sistema que se utiliza para curar una enfermedad o para tratar de reducir sus consecuencias si aquélla no es curable, quedando excluidas las medidas de cautela o prevención, la simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión y los supuestos en que la lesión sólo requiera objetivamente para su sanidad una primera asistencia facultativa (...)*

STS, Rec. 545/1992, Sala de lo Penal, de 6 de febrero. Roj: STS 447/1993 - ECLI: ES:TS:1993:447.

STS 1089/1999, Sala de lo Penal, de 2 de julio. ROJ: STS 4736/1999 - ECLI:ES:TS:1999:4736.

STS 1895/2000, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. Roj: STS 9064/2000 - ECLI: ES:TS:2000:9064.

<sup>301</sup> STS 1221/2004, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. Roj: STS 6875/2004 - ECLI: ES:TS:2004:6875. *“(…) debe ser requerido objetivamente para alcanzar la sanidad, lo que excluye la subjetividad de su dispensa por un facultativo o de la propia víctima”.*

facultativo<sup>302</sup>, con una finalidad curativa y más allá de una intervención simplemente preventiva<sup>303</sup>.

Además de ser un acto diferenciado de la primera asistencia o vigilancia posterior, que pueden ser varias<sup>304</sup>. Del mismo modo, puede estar constituido por un solo acto médico o varios los que la víctima deba seguir para hasta completar el tratamiento y, siempre estos diversos actos facultativos van dirigidos con la misma finalidad curativa<sup>305</sup>.

Hay que tener en cuenta quién es la persona que está facultada para establecer ese tratamiento médico, con independencia de quién es el que lo lleva a cabo. La determinación del tratamiento y las pautas a seguir para procurar la curación de las lesiones corresponde a un facultativo médico<sup>306</sup>, aunque la evolución y seguimiento del mismo pueda ser realizada por distinto personal sanitario, incluso, ser la propia víctima la encargada de llevar a cabo la ejecución del tratamiento. El seguimiento puede tener varias finalidades, como la comprobación del progreso, o no, de la evolución de la lesión

---

<sup>302</sup> STS 477/2009, Sala de lo Penal, de 10 de noviembre. Roj: STS 6885/2009 - ECLI: ES:TS: 2009:6885. *“(...)pues existe tratamiento, desde el punto de vista penal, en toda actividad posterior tendente a la sanidad de las personas, si está prescrita por un médico, incluida la administración de fármacos o la fijación de comportamientos terapéuticos a seguir”*

STS 732/2014, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. Roj: STS 4453/2014 - ECLI: ES:TS:2014:4453. *“(...) como el procedimiento que se utiliza para curar una enfermedad o para reducir sus efectos, tanto si se realiza por el médico que presta la asistencia inicial como si se encomienda a auxiliares sanitarios, quedando al margen el simple diagnóstico y la pura vigilancia o prevención médica”*.

<sup>303</sup> STS 2921/93, Sala de lo Penal, de 4 de junio de 1994. Roj: STS 4307/1994 - ECLI: ES:TS:1994:4307. *“Solo los casos de medidas puramente preventivas caen fuera del concepto normativo de «tratamiento», pero fuera de ellas toda lesión que requiere una» intervención activa de un sistema a seguir impuesto por un médico con fines curativos o una medida quirúrgica con igual fin constituye una lesión sometida a tratamiento médico o quirúrgico”*.

<sup>304</sup> STS 1221/2004, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. Roj: STS 6875/2004 - ECLI: ES:TS:2004:6875. *“(...) debe trascender de la primera asistencia facultativa, como acto médico separado, y no se integra por la dispensada para efectuar simples vigilancias o seguimientos facultativos”*.

<sup>305</sup> STS 898/2002, Sala de lo Penal, de 22 de mayo. Roj: STS 3636/2002 - ECLI: ES:TS: 2002:3636. *“Lo usual y ordinario será, que, precisándose de tratamiento médico, el facultativo lleve a cabo, con posterioridad a la primera asistencia, otras intervenciones médicas en el lesionado, enderezadas a la culminación del proceso curativo. Pero tampoco se excluye que ese conjunto sucesivo de asistencias guiadas por ese fin curativo se sustituya por un tratamiento impuesto o señalado en una única asistencia, que se desarrolla ulteriormente sin un seguimiento o atención médica específica, hasta la comprobación final de la sanidad”*.

<sup>306</sup> STS 732/2014, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. Roj: STS 4453/2014 - ECLI: ES:TS:2014:4453. *“(...) el tratamiento médico consiste en la planificación de un sistema de curación o de un esquema médico prescrito por un titulado en medicina con finalidad curativa”*.

o la prescripción de medidas preventivas, mientras que, si existe la necesidad de variar el tratamiento, éste debe ser realizado, nuevamente, por un facultativo médico<sup>307</sup>.

Los requisitos para que sea considerado tratamiento, son los siguientes<sup>308</sup>:

a) *Que sea prestado de forma ulterior a la primera asistencia.* Lo que resulta una actividad diferenciada, seguida por el facultativo u otro personal sanitario<sup>309</sup>.

b) *Que sea necesario, y por tanto que tenga una finalidad curativa, excluyéndose los actos médicos tendentes a comprobar o vigilar el éxito de la primera intervención o a complementarla.*

c) *Que por tanto tenga una finalidad curativa y*

d) *Que sea prestada por un titulado en medicina o por indicación de éste*<sup>310</sup>.

Por lo tanto, debe ser prescrito por un médico, ante la necesidad de proceder a la curación de la lesión, consistiendo el tratamiento en el conjunto de actividades que el facultativo establece para alcanzar estos fines<sup>311</sup>. En cuanto a la lesión de la integridad física, es referida a la lesión corporal, al daño o pérdida de la sustancia corporal, a la alteración de las funciones del cuerpo o a la modificación de la forma de alguna parte del mismo, incluso la producción de malestares físicos de cierta entidad, pero que, de

---

<sup>307</sup>STS 533/2018, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. Roj: STS 3552/2019 - ECLI: ES:TS: 2019:3552. "(...) se realiza por el médico que presta la asistencia inicial como si se encomienda a auxiliares sanitarios, quedando al margen el simple diagnóstico y la pura vigilancia o prevención médica". En el seguimiento o vigilancia deben incluirse los supuestos de comprobación del éxito de la medicación prescrita, de simple observación de la evolución de las lesiones o de señalamiento de medidas meramente precautorias, pero no aquellos que incluyan asistencias adicionales".

<sup>308</sup>STS 1137/2009, Sala de lo Penal, de 22 octubre. Roj: STS 7152/2009 - ECLI: ES:TS: 2009:7152.  
STS 451/2003, Sala de lo Penal, de 28 de marzo. Roj: STS 2139/2003 - ECLI: ES:TS:2003:2139.  
STS 383/2005, Sala de lo Penal, de 4 de marzo. Roj: STS 1365/2005 - ECLI: ES:TS:2005:1365.  
STS 91/2007, Sala de lo Penal, de 12 de febrero. ROJ: STS 842/2007 - ECLI:ES:TS:2007:842.

<sup>309</sup>STS 732/2014, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. Roj: STS 4453/2014- ECLI: ES:TS:2014:4453. "(...) debe trascender de la primera asistencia facultativa, como acto médico o quirúrgico separado, lo que requiere una cierta continuidad del tratamiento por el propio facultativo, o una prescripción para que se realice ese tratamiento por otro profesional sanitario".

<sup>310</sup>STS 732/2014, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. Roj: STS 4453/2014- ECLI: ES:TS:2014:4453. "(...) ha definido el tratamiento médico o quirúrgico, a los efectos penales, de forma sintética como " toda actividad posterior a la primera asistencia... tendente a la sanidad de las lesiones y prescrita por un médico".

<sup>311</sup>STS 1021/2003, Sala de lo Penal, de 7 de julio. Roj: STS 4783/2003 - ECLI: ES:TS: 2003:4783. "(...) la planificación de un sistema de curación o de un esquema médico prescrito por un titulado en medicina, con finalidades curativas".

alguna forma u otra, supongan resultados que afecten a la integridad corporal, la salud física o la salud<sup>312</sup>.

\* Objetivamente necesario.

Dicho requisito deviene en cuanto al objeto, o por razón del objeto, que no es otro que la curación de la lesión a la víctima, por lo que, la naturaleza, características o tipología de ésta deben ser tenidas en cuenta y valoradas atendiendo a criterios avalados por la ciencia médica<sup>313</sup>, para alcanzar el fin pretendido, huyendo, en cualquier caso, de cualquier criterio subjetivo del propio facultativo o de la propia víctima,<sup>314</sup> pues, contrariamente, carecería de objetividad dejar la decisión del tratamiento a cuestiones singulares o, antojos del médico o, de la propia víctima, pudiendo tener consecuencias, no solo en el ámbito de la salud, sino también en el jurídico, al poder influir con su decisión que, una determinada lesión no tenga relevancia penal<sup>315</sup>.

\* Primera asistencia.

El facultativo es el que decide si es necesario el tratamiento médico o quirúrgico, pero, primeramente, debe realizar una inicial valoración donde se emita un diagnóstico sobre la lesión, su alcance y método para el restablecimiento de la salud, en la primera asistencia,<sup>316</sup> pudiendo quedar curada la lesión sin necesidad de prescribir ningún tipo

---

<sup>312</sup>STS 1400/2005, Sala de lo Penal, de 23 de noviembre. Roj: STS 7150/2005 - ECLI: ES:TS:2005:7150. "(...) como precisa la STS.785/98 de 9.6, en la doctrina se ha considerado que una lesión corporal se debe apreciar siempre que exista un daño en la sustancia corporal, una pérdida de sustancia corporal, una perturbación de las funciones del cuerpo, o una modificación de la forma de alguna parte del cuerpo. Pero, fuera de estos casos, también se ha entendido por lesión la producción de malestares físicos de cierta entidad (...) se exige como presupuesto una lesión corporal que debe tener además consecuencias en la integridad corporal, la salud física o la salud".

<sup>313</sup>STS 1783/2002, Sala de lo Penal, de 2 de noviembre. Roj: STS 7260/2002 - ECLI: ES:TS: 2002:7260. "(...) la utilización del adverbio "objetivamente", y que hay que interpretar en el sentido de que el tratamiento obedezca a razones derivadas de la naturaleza y características de la lesión, valorándolas de acuerdo con los criterios que la ciencia médica viene observando en tales casos (...)"

<sup>314</sup>STS 732/2014, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. Roj: STS 4453/2014- ECLI: ES:TS:2014:4453 "(...) el tratamiento médico o quirúrgico debe ser requerido objetivamente para alcanzar la sanidad, lo que excluye la subjetividad de su dispensa por un facultativo o por la propia víctima".

<sup>315</sup> STS 337/2002, Sala de lo Penal, de 1 de marzo. Roj: STS 1463/2002 - ECLI: ES:TS: 2002:1463. "No podemos dejar en manos de la mayor o menor exigencia, rigor o cuidado del facultativo de turno, la posibilidad de transformar una falta en delito... Tampoco, puede quedar la calificación a la imprevisibilidad y variabilidad del comportamiento de la víctima, que puede ser reacio a volver a los cuidados del facultativo a pesar de que inicialmente ha sido objeto de un tratamiento médico incuestionable con arreglo a los parámetros de la ciencia médica".

<sup>316</sup>STS 1021/2003, Sala de lo Penal, de 7 de julio. Roj: STS 4783/2003 - ECLI: ES:TS: 2003:4783. "(...) la primera asistencia facultativa equivale al inicial diagnóstico o exploración médica. Hecha la cual, si el

de tratamiento<sup>317</sup>, incluso, por personal sanitario distinto al médico, con lo que, esa sanación, quedaría enmarcada en esa primera actuación.

En esta inicial actuación facultativa, se puede actuar sin necesidad de prescribir un tratamiento médico e, igualmente, el tratamiento puede ser necesario y prescrito por un médico desde el mismo momento de la primera asistencia<sup>318</sup>, por lo que, no necesariamente supone la existencia de actuaciones diferenciadas, primero asistencia y diagnóstico y, posteriormente, establecer el tratamiento, sino que, en una única intervención se pueden dar ambas actuaciones.

\* Simple vigilancia.

A veces, no es fácil deslindar la simple vigilancia o seguimiento del tratamiento médico, aunque, inicialmente no son actuaciones iguales. Puede haber vigilancia para conocer la evolución de la lesión, por si fuera necesario prescribir un tratamiento ante la ausencia de mejoría, pero, aún no existe el tratamiento. Del mismo modo, puede haber sido concretado un tratamiento y vigilar su progreso o avance. La consecuencia penal es distinta, pues en el primer supuesto no tendría ninguna trascendencia pero el segundo sí, al existir un tratamiento fijado por un médico<sup>319</sup>.

\* Casuística de lesiones.

- En cuanto al reposo, en principio, no se encuentra dentro de los casos dirigidos a curar o paliar el estado de la víctima, pues no constituye en todos los casos una planificación de finalidad curativa, por lo que, no puede ser considerado como

---

*facultativo, entiende que no es preciso el sometimiento del lesionado a «tratamiento médico o quirúrgico» (...)*

<sup>317</sup> STS 568/1998, Sala de lo Penal, de 28 de abril. Roj: STS 2664/1998 - ECLI: ES:TS: 1998:2664. "(...) el tratamiento sintomático consistió en el seguimiento de la evolución de los síntomas, y que la única cura precisa para la sanidad del herido fue la primera asistencia que se le prestó".

<sup>318</sup> STS 898/2002, Sala de lo Penal, de 22 de mayo. Roj: STS 3636/2002 - ECLI: ES:TS: 2002:3636. "(...) el tratamiento médico y la primera asistencia no son expresiones contrapuestas, en razón de que es posible que en una sola asistencia médica se imponga, a su vez, un tratamiento médico".

<sup>319</sup> STS 1137/2009, Sala de lo Penal, de 22 octubre. Roj: STS 7152/2009 - ECLI: ES:TS: 2009:7152. "(...) la simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico, si bien hay que convenir que la distinción entre tratamiento y vigilancia no es de fácil distinción, debiéndose efectuar la separación entre ambos conceptos caso a caso".

tratamiento médico, aunque haya sido recomendado por un profesional de la medicina<sup>320</sup>.

Sin embargo, sí ha sido considerado como tratamiento médico cuando el reposo forma parte de todas las actuaciones dirigidas a recuperar la salud<sup>321</sup>, como cuando se incluye éste junto a otras intervenciones, como el uso de fármacos.

- Tratamiento ortopédico consistente en colocación de collarines, férulas o escayolas.

Parece que la colocación de escayolas o férulas no siempre van a conformar el tipo penal de lesión, pues dependerá de la finalidad por la que fue prescrita, curativa o preventiva,<sup>322</sup> aunque son numerosas las referencias en las que estiman como tratamiento la colocación de estos elementos. Tanto la colocación, como la retirada, si han sido necesarias para reducir la fractura, además de haber sido prescrito por un médico, van a constituir un tratamiento médico<sup>323</sup>.

En cuando a los collarines cervicales, al igual que en los casos anteriores, es la finalidad a la que se destina el mismo lo que sirve para concretar la actuación como

---

<sup>320</sup> STS 1406/2002, Sala de lo Penal, de 27 de julio. Roj: STS 5740/2002 - ECLI: ES:TS: 2002:5740. *"El reposo, aun aconsejado por médico, no determina por parte de éste la aplicación activa de su conocimiento en la realización de un sistema de actuaciones de finalidad curativa, sino que, por el contrario, deja la obtención de la curación a la propia evolución de la naturaleza facilitada por una conducta de descanso que solo al propio lesionado o enfermo está encomendada su aplicación"*.

<sup>321</sup> STS 2921/93, Sala de lo Penal, de 4 de junio de 1994. Roj: STS 4307/1994 - ECLI: ES:TS:1994:4307. *"(...) además de la primera asistencia de reducción y fijación de la fractura, exigieron para su curación, por prescripción médica, una conducta específica del paciente, el reposo y un sometimiento a una medicación o ingestión de fármacos varios y una última comprobación médica de la consolidación de tales fracturas, estableciendo la sanidad definitiva"*.

<sup>322</sup> STS 712/2014, Sala de lo Penal, de 21 de octubre. Roj: STS 4446/2014 - ECLI: ES:TS:2014:4446. *"En el caso de poner escayolas o férulas: Tales actuaciones son calificadas de tratamiento, porque suponen inmovilización no meramente preventiva, sino curativa. Lo que determina la correcta subsunción en el tipo de delito de lesiones"*.

<sup>323</sup> STS 724/2008, Sala de lo Penal, de 4 de noviembre. Roj: STS 2494/2006- ECLI: ES:TS:2006:2494. *"(...) la colocación y necesaria y posterior eliminación de una escayola o férula constituye tratamiento médico, en tanto que aparece objetivada una necesidad de reducción de la fractura y eliminación del elemento reductor bajo control facultativo, ya que, desde el punto de vista penal, existe ese tratamiento en toda actividad posterior tendente a la sanidad de las personas, si está prescrita por médico"*

tratamiento médico<sup>324</sup>, así como el tiempo durante el cual es necesaria su utilización<sup>325</sup>. Sirva como ejemplos, los supuestos, muy habituales en siniestros por colisión por alcance entre vehículos, en los que se prescribe el uso de un collarín<sup>326</sup> o medicamentos,<sup>327</sup> habiendo estimado el Alto Tribunal en numerosas resoluciones que el collarín tiene finalidad curativa cuando está destinado a reparar la lesión producida por un traumatismo cervical<sup>328</sup>.

<sup>324</sup> STS 523/2002, Sala de lo Penal, de 22 de marzo. Roj: STS 2079/2002 - ECLI: ES:TS:2002:2079. “(...) hay que entender que el porte de un collarín cervical constituye un sistema curativo, o reductor de las consecuencias cuando la lesión no sea totalmente curable, prescrito con tal finalidad curativa por un titulado en medicina y aunque ese tratamiento se encomiende a auxiliares sanitarios o se imponga al mismo paciente, atendiendo para la valoración del tratamiento médico que, como concepto normativo a concretar por el juzgador en la función integradora de las normas, a la doctrina ya fijada en la jurisprudencia de esta Sala”.

<sup>325</sup> STS 383/2006, Sala de lo Penal, de 21 de marzo. Roj: STS 1947/2006 - ECLI: ES:TS:2006:1947. “En cualquier caso, hay que observar las finalidades de la prescripción y su duración en el tiempo. «Al lesionado se le prescribió el uso de un collarín cervical y es indudable que ello no obedeció a medidas precautorias o cautelas con proyección en el futuro, sino que fue consecutivo a la lesión y, dada su naturaleza, medio necesario o de todo punto conveniente para evitar el dolor y obtener la sanidad lo más rápidamente posible. A nadie pasa por alto, por muy escasos conocimientos médicos que posea, que para un esguince cervical resulta esencial, en términos generales (con exclusión de casos de especial gravedad), la inmovilización de las vértebras cervicales, en una determinada postura, función que cumple el "collarín" prescrito”.

<sup>326</sup> Idem. STSS 01/07/1992, 04/05/1993, 25/01/1994, 22/11/1994, 12/12/1996 y 16/12/1996, las cuales siguen el mismo criterio jurisprudencial vigente y acorte al art. 147.1 CP. “(...) la colocación y necesaria y posterior eliminación de una escayola o férula constituye tratamiento médico, en tanto que aparece objetivada una necesidad de reducción de la fractura y eliminación del elemento reductor bajo control facultativo. En la misma línea, hemos reputado tratamiento médico la prescripción de un collarín cervical”

<sup>327</sup> STS 523/2002, Sala de lo Penal, de 22 de marzo. Roj: STS 2079/2002 - ECLI: ES:TS:2002:2079. “Hubo, pues, una intervención médica posterior a la primera asistencia y destinada a controlar la evolución del cuadro lesivo de la perjudicada. También una planificación médica inicial con prescripciones tendentes a curar a la agredida de las lesiones, dolores y riesgos para su salud que presentaba. La misma consistió en la indicación de antiinflamatorios, analgésicos, antibióticos y miorrelajantes, así como collarín cervical para la contractura, lo que constituye un verdadero tratamiento en cuanto método terapéutico activo con el que curar a la perjudicada. Las indicaciones fueron controladas por la actuación posterior del Médico prescribiente para determinar su efecto en la salud de la lesionada”.

<sup>328</sup> STS 1089/1999, Sala de lo Penal, de 2 de julio de 1999. Roj: STS 4736/1999 - ECLI: ES:TS:1999:4736; “ (...) la colocación de un collarín cervical durante 27 días, tratamiento que tiene una indudable naturaleza curativa cuando se trata de reparar el daño ocasionado por un traumatismo cervical, sufrido en una colisión automovilística, pues no todo tratamiento tiene que ser necesariamente medicinal”.

STS 1285/1997, Sala de lo Penal, de 24 de octubre. Roj: STS 6342/1997 - ECLI: ES:TS:1997:6342. “(...) un lesionado al que para su curación le fue aplicado un "collarín cervical" durante treinta y cinco días, no sólo tuvo que estar en observación médica (equivalente a asistencia, según ha repetido la jurisprudencia), sino que también esa asistencia directa hubo de producirse, como mínimo, en dos ocasiones: cuando se lo recetaron y cuando el facultativo diagnosticó su curación (...)”

STS 1395/1997, Sala de lo Penal, de 18 de noviembre. Roj: STS 6918/1997 - ECLI: ES:TS:1997:6918. “(...) la misma sufriera un esguince cervical, que precisó para su curación varias asistencias facultativas, con colocación de collarín cervical, administración de antiinflamatorios y miorrelajantes, estando impedida para sus ocupaciones habituales durante diecinueve días”.

STS 346/2001, Sala de lo Penal, de 25 abril. Roj: STS 3394/2001 - ECLI: ES:TS:2001:3394. “(...) la víctima sufrió además de una contusión costal un esguince cervical con contractura paravertebral, que es lesión objetivamente necesitada de tratamiento médico, y de hecho fue sometida a un tratamiento prolongado - más allá de la primera asistencia- que consistió en la colocación de un collarín cervical durante quince días de forma permanente y otros quince de forma parcial. Esta Sala viene considerando este tipo de tratamiento como de carácter curativo en cuanto trata de reparar el daño ocasionado por un traumatismo cervical”.

- Fracturas óseas.

En los supuestos de fracturas óseas, la actividad médica dirigida a la sanación de las mismas, va a ser consideradas como tratamiento médico, además de por haber sido constante la Jurisprudencia<sup>329</sup> del TS, entendiéndolo así, porque, además, irán acompañadas de procedimientos para la reducción de las propias fracturas, mediante férulas o escayolas<sup>330</sup>, además de prescribirse inmovilizaciones<sup>331</sup> y reposo, entre otros. Por lo tanto, no alberga ninguna duda que, en caso de producirse una lesión consistente en una fractura ósea, estará incluida en el tipo básico del art. 147.1 CP.

- Tratamiento farmacológico.

Al igual que en la cuestión anterior, el caso planteado es el que va a determinar que en algunos supuestos se considere la toma de fármacos como tratamiento médico o no<sup>332</sup>, pudiendo ir acompañada su ingesta de otras actuaciones que, en conjunto, conforman la planificación del esquema dirigido a reparar o reducir las consecuencias de la lesión y, por tanto, tratamiento médico<sup>333</sup>.

---

<sup>329</sup>STS 1259/1997, Sala de lo Penal, de 21 de octubre. ROJ: STS 6246/1997 - ECLI:ES: TS: 1997:6246. "(...) se consideran en cualquier caso como lesiones necesitadas de tratamiento para su curación".

STS 929/1999, Sala de lo Penal, de 8 de junio. ROJ: STS 4040/1999 - ECLI:ES:TS:1999:4040.

<sup>330</sup>STS 1253/2005, Sala de lo Penal, de 26 de octubre. Roj: STS 6500/2005 - ECLI: ES:TS:2005:6500. "Esta Sala ya se ha pronunciado en ocasiones precedentes ante supuestos similares al presente, consolidando una doctrina según la cual las medidas prescritas por los facultativos para la reducción de fracturas constituye tratamiento médico a efectos del art. 147 CP, por la relevancia objetiva de este tipo de lesiones, pues "resulta palmario que la colocación y necesaria y posterior eliminación de una escayola o férula constituye tratamiento médico, en tanto que aparece objetivada una necesidad de reducción de la fractura y eliminación del elemento reductor bajo control facultativo, ya que, desde el punto de vista penal, existe ese tratamiento en toda actividad posterior tendente a la sanidad de las personas, si está prescrita por médico".

<sup>331</sup>STS 1895/2000, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. ROJ: STS 9064/2000 - ECLI:ES:TS:2000:9064. "(...) la inmovilización y prolongado reposo necesarios para la curación de una lesión de tanta entidad como lo es una fractura del hueso sacro, que tardó noventa días en curar con necesidad de tratamiento sintomático y reposo"

STS 650/2008, Sala de lo Penal, de 23 de octubre. Roj: STS 5969/2008 - ECLI: ES:TS:2008:5969. "(...)se realizó un acto médico traumatológico de carácter incuestionable, como fue su inmovilización aosteo-articular, medida necesaria e indispensable para conseguir la corrección de la fractura... Esta actividad constituye incuestionablemente una secuencia de actuaciones médicas que lo configuran a efectos penales, como su tratamiento (...)"

<sup>332</sup>STS 1137/2009, Sala de lo Penal, de 22 octubre. Roj: STS 7152/2009 - ECLI: ES:TS: 2009:7152. "(...) la sola prescripción de un tratamiento farmacológico, sin más especificaciones, no supone arribar al concepto de tratamiento médico, no superándose el concepto de seguimiento médico o vigilancia".

<sup>333</sup>SAP Madrid 257/2004, Sección 17, de 24 de mayo. Roj: SAP M 7519/2004 - ECLI: ES: APM: 2004:7519".Existe este tratamiento, desde el punto de vista penal, ...toda actividad tendente a la sanidad de las personas, si está prescrita por médico (...) también cuando se imponga la misma la paciente, por la prescripción de fármacos o por la fijación de comportamientos a seguir (dietas, rehabilitación, etc.)"



No obstante, cuando los medicamentos son necesarios para la curación, se consideran que forman parte del sistema curativo designado por un facultativo médico, pues ese era el destino de su prescripción y, en ningún caso tendrían finalidad paliativa o preventiva<sup>334</sup>. Los medicamentos pueden formar parte del tratamiento cuando van dirigidos a paliar efectos secundarios de otras actuaciones médicas, los cuales, pueden ser perjudiciales para la víctima y, por lo tanto, forman parte del tratamiento<sup>335</sup>.

También, se consideran tratamiento médico, cuando de forma directa fueron prescritos medicamentos mediante el establecimiento de concretas dosis, tipos de fármaco y duración de este,<sup>336</sup> admitiéndose, como parte del tratamiento, la posibilidad de aumentar, disminuir o suprimir la medicación prescrita, así como, suministrar otros tipos de fármacos en caso de presentar la víctima efectos secundarios<sup>337</sup>. En cambio, el uso de fármacos sin especificar la dosis y el tiempo de empleo, pueden no ser tenidos como tratamiento médico, pues no se estima que éstos fueran destinados a la curación de la víctima, como puede ocurrir con determinados tipos de fármacos, como son los analgésicos o antiinflamatorios, que pueden tener una finalidad paliativa o preventiva y,

---

<sup>334</sup>STS 546/2014, Sala de lo Penal, de 9 de julio. Roj: STS 2901/2014 - ECLI: ES:TS:2014:2901. *“Ahora bien cuando la ingesta de fármacos o analgésicos va acompañada de menoscabos físicos objetivados mediante el oportuno dictamen médico, si puede integrar el concepto de tratamiento médico, cual sucedió en el caso presente en el que la prescripción por parte del médico y desde la primera asistencia de analgésicos y antibióticos con especificación de los fármacos (ibuprofeno, augmentine, omeprazol) y dosis, deben calificarse de tratamiento médico, en cuanto tales fármacos habían sido prescritos en el marco de su sistema curativo impuesto por un titulado en medicina, que incluyó la colocación de puntos de sutura. Consecuentemente hubo necesidad no solo paliativa sino curativa, de tratamiento médico con antibióticos y analgésicos para la curación de la herida”.*

STS 1089/1999, Sala de lo Penal, de 2 de julio de 1999. Roj: STS 4736/1999 - ECLI: ES:TS:1999:4736. *“Asimismo también fue tratada con medicamentos durante dicho periodo, incluyendo analgésicos, antiinflamatorios y relajantes musculares, es decir que, más allá de la primera asistencia, ha existido un intervalo temporal relevante de sumisión a un tratamiento medicinal curativo”.*

<sup>335</sup> STS 787/1997, Sala de lo Penal, de 3 de junio. Roj: STS 3909/1997 - ECLI: ES:TS:1997:3909. *“(…) se declara que el tratamiento médico se integra, también cuando se “haya recurrido a medicamentos necesarios para controlar un determinado proceso posterior a una herida, siempre que el paciente pueda sufrir efectos secundarios que comportan un riesgo de una perturbación no irrelevante para la salud”.*

<sup>336</sup> STS 511/2017, Sala de lo Penal, de 4 de julio, Roj: STS 2730/2017 - ECLI: ES:TS:2017:2730. *“(…) al lesionado se le prescribió desde el principio una serie de fármacos que deben calificarse de tratamiento médico, se especificaban la clase de fármacos y sus dosis, ya que el tratamiento médico puede ser solo farmacológico”.*

STS 625/2004 Sala de lo Penal, de 14 de mayo. ROJ: STS 3280/2004 - ECLI:ES: TS: 2004:3280;  
STS 85/2009, Sala de lo Penal, de 6 de febrero. ROJ: STS 549/2009- ECLI:ES:TS:2009:549.

<sup>337</sup>STS 383/2006, Sala de lo Penal, de 21 de marzo. Roj: STS 1947/2006 - ECLI: ES:TS:2006:1947. *“En lo concerniente a la ingestión de fármacos (analgésicos y antiinflamatorios) es indudable que no iban a estar tomándose sine die, sino conforme a un plan médico que estableciera unos límites en su dosificación y administración que el paciente debe seguir, haciendo él mismo notar cualquier contratiempo, complicación o efecto secundario que advierta, con objeto de que el propio médico pueda variar, intensificar o suprimir el tratamiento inicialmente impuesto, si lo estima conveniente”.*

por ende, no son objetivamente necesarios para la reparación de la lesión<sup>338</sup>, aunque, igualmente, alguna resolución judicial no ha diferenciado entre finalidades curativas y paliativo-preventivas y, los ha considerado como tratamiento, a pesar de que solo se habían prescrito estos tipos de fármacos, al ser necesarios para la sanación de la lesión<sup>339</sup>.

- Tratamiento psicológico y psiquiátrico

El tratamiento no solo está indicado para la sanación de la integridad física de la víctima, sino que, también, puede estar dirigido a patologías de carácter psíquico provocadas por la conducta delictiva, como pudieran ser episodios o crisis de ansiedad que, conllevaran, si fuera objetivamente necesario para su sanidad, la prescripción de un tratamiento médico psiquiátrico<sup>340</sup>.

No obstante, la inclusión de lesiones psíquicas o mentales tiene su origen en su consideración como enfermedad, según estableció la OMS. La Jurisprudencia conceptuó la enfermedad mental como "(...) *el desorden de las ideas y los sentimientos*

---

<sup>338</sup>STS 546/2014, Sala de lo Penal, de 9 de julio. ROJ: STS 2901/2014 - ECLI: ES:TS:2014:2901. *Es cierto que la dispensación de fármacos (analgésicos o antibióticos) sin precisar más, esto es sin referencia a las dosis y tiempo de la medicina puede no considerarse tratamiento médico, que precisó en cuanto a antiinflamatorio que no aparecía en la prueba que fuera necesario para la curación, ni ello puede deducirse directamente del hecho en que se le dispensara, entre otras razones porque los antiinflamatorios, como sucede con los analgésicos, no pocas veces se administran como paliativo de molestias leves, o incluso en prevención de ellas, no para la efectiva curación de una lesión, sin que en este caso conste el alcance e importancia curativa que pudiera tener, al no constar ni el tipo de antiinflamatorio, ni la razón de su prescripción, en el tiempo de su administración para concluir que no era posible que fuese objetivamente "necesario"*.

STS. 891/2008, Sala de lo Penal, de 11 de diciembre. ROJ: STS 7271/2008 - ECLI:ES:TS:2008:7271  
STS 724/2008, Sala de lo Penal, de 4 de noviembre. ROJ: STS 6537/2008 - ECLI:ES:TS:2008:6537  
STS 298/2010, Sala de lo Penal, de 11 de marzo. ROJ: STS 1700/2010 - ECLI:ES:TS:2010:1700

<sup>339</sup>STS 908/2002, Sala de lo Penal, de 25 de mayo. *Los analgésicos y antibióticos actúan para permitir la cura de la herida eliminando riesgos que son inherentes a ella, en el sentido de que el tratamiento médico puede ser solo farmacológico*.

STS 1162/2002, Sala de lo Penal, de 17 de junio. ROJ: STS 4434/2002 - ECLI:ES:TS:2002:4434  
STS 1486/2002, Sala de lo Penal, de 19 de septiembre. ROJ: STS 5970/2002 - ECLI:ES:TS:2002:5970  
STS 55/2002, Sala de lo Penal, de 23 de enero. ROJ: STS 312/2002 - ECLI:ES:TS:2002:312  
STS 898/2002, Sala de lo Penal, de 25 de mayo. ROJ: STS 3636/2002 - ECLI:ES:TS:2002:3636  
STS 625/2004, Sala de lo Penal, de 14 de mayo. ROJ: STS 3280/2004 - ECLI:ES:TS:2004:3280  
STS 85/2009, Sala de lo Penal, de 6 de febrero. ROJ: STS 549/2009 - ECLI:ES:TS:2009:549

<sup>340</sup> STS 898/2002, Sala de lo Penal, de 22 de mayo. ROJ: STS 3636/2002 - ECLI: ES:TS: 2002:3636. "(...) *entendiendo la Sala que el tratamiento psiquiátrico derivado de la ansiedad se encuadra dentro de lo que se considera tratamiento médico*".

STS 1137/2009, Sala de lo Penal, de 22 de octubre. ROJ: STS 7152/2009 - ECLI: ES:TS: 2009:7152. "(...) *para que una lesión sea constitutiva del delito se requiere que la misma requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico, entendiéndose la Sala que el tratamiento psiquiátrico derivado de la ansiedad se encuadra dentro de lo que se considera tratamiento médico (...)*"

con trastornos graves del razonamiento del comportamiento, de la facultad de reconocer la realidad y de adaptarse a los retos normales de la vida<sup>341</sup>”, siendo diverso el origen de la misma.

Para alcanzar la lesión penal no es necesario que se produzca una completa enfermedad mental, sino que, el menoscabo transitorio o temporal de la salud mental es suficiente, sin que éste sea permanente<sup>342</sup>. Del mismo modo que para la integridad física, en el caso de las psíquicas, es necesario que la lesión psíquica requiera para su sanidad un tratamiento médico dirigido a corregir el menoscabo de la salud mental, pues, en caso contrario, no será constitutiva de delito de lesión<sup>343</sup>. El tratamiento, bien psiquiátrico, bien psicológico debe estar prescrito por un médico, el cual, debe considerar que el mismo es necesario para la curación de la víctima<sup>344</sup>. Aunque el tratamiento psicológico no ha sido considerado como tratamiento médico cuando ha sido prescrito por un psicólogo clínico, no obsta, para que la necesidad de su establecimiento venga impuesta por un facultativo médico<sup>345</sup>.

---

<sup>341</sup> STS 1606/2005, Sala de lo Penal, de 27 de diciembre. Roj: STS 7671/2005 - ECLI: ES:TS:2005:7671. *“El concepto de lesiones psíquicas o mentales está avalado por la Organización Mundial de la Salud que engloba bajo la rúbrica de enfermedad no solo los daños físicos si no también los padecimientos mentales. Enfermedad mental es el desorden de las ideas y los sentimientos con trastornos graves del razonamiento del comportamiento, de la facultad de reconocer la realidad y de adaptarse a los retos normales de la vida. Está provocada por perturbaciones cerebrales, de origen genético, tóxico, infeccioso o terapéutico”.*

<sup>342</sup> STS 79/2009, Sala de lo Penal, de 10 de febrero. Roj: STS 603/2009 - ECLI: ES:TS:2009:603. *“(…) cabe considerar que un menoscabo transitorio de la salud mental es suficiente para configurar la gravedad requerida de los delitos de lesiones de los arts. 147 o 153 CP. Por otra parte, el menoscabo no debe alcanzar la gravedad de una enfermedad mental...la Ley no exige en modo alguno que dicho menoscabo sea de carácter permanente. Por lo tanto, cabe considerar que un menoscabo transitorio de la salud mental es suficiente para configurar la gravedad requerida por el tipo del delito de lesiones. Por otra parte, el menoscabo no debe alcanzar la gravedad de una enfermedad mental. La Ley exige solo una alteración del equilibrio psíquico no irrelevante”.*

STS 34/2014, Sala de lo Penal, de 6 de febrero. Roj: STS 240/2014- ECLI: ES:TS:2014:240. *“(…)el menoscabo transitorio de la salud mental es suficiente sin que deba alcanzar la gravedad de una enfermedad mental”.*

STS 856/2014, Sala de lo Penal, de 26 de diciembre. Roj: STS 5442/2014- ECLI: ES:TS:2014:5442.

<sup>343</sup> STS 785/1998, Sala de lo Penal, de 9 de junio. Roj: STS 3783/1998 - ECLI: ES:TS:1998:3783. Es necesario que la lesión requiera, objetivamente de tratamiento médico para la sanidad de la alteración del equilibrio psíquico.

<sup>344</sup> STS 1137/2009, Sala de lo Penal. de 22 de octubre. Roj: STS 7152/2009 - ECLI: ES:TS:2009:7152. *“(…) para que una lesión sea constitutiva del delito se requiere que la misma requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico, entendiéndose la Sala que el tratamiento psiquiátrico derivado de la ansiedad se encuadra dentro de lo que se considera tratamiento médico(…)”*

<sup>345</sup> STS 660/2003, Sala de lo Penal, de 5 de mayo. Roj: STS 3046/2003 - ECLI: ES: TS: 2003:3046. *“(…) se hace referencia a un tratamiento psicológico impuesto por un Psicólogo clínico. Esta clase de tratamiento, a pesar de su importancia y de sus posibles efectos beneficiosos para aquel a quien se aplica, no puede identificarse a efectos penales con el tratamiento médico o quirúrgico exigido por el tipo, pues en la interpretación que del mismo ha realizado la doctrina y la jurisprudencia, se señala como uno de sus requisitos el que la prescripción sea realizada o establecida por un médico como necesaria para la curación (…)”*

### 2.1.2.2. Tratamiento quirúrgico.

Se refiere a cualquier intervención médica dirigida, cuando es objetivamente necesaria, para reparar, restaurar o corregir cualquier alteración funcional u orgánica que ha sido provocada por las lesiones sufridas<sup>346</sup>, y que, es necesario cerrar al presentar determinada profundidad, mediante la costura o sutura de los tejidos y volver a la situación que la víctima presentaba antes de la lesión<sup>347</sup>.

Incluye intervenciones en la anatomía de la víctima, cualquiera que sea la intensidad de la misma, bien sea cirugía mayor o menor, pero en cualquier caso, se actúa agresivamente en el cuerpo mediante actos de apertura, corte, extracción o sutura<sup>348</sup>, correspondiendo la decisión para aplicar el tratamiento quirúrgico a un facultativo médico y, en ningún caso, basada en la subjetividad, sino en la necesidad de reparar el menoscabo en su salud sufrido por la víctima<sup>349</sup>.

Determinadas actuaciones con una finalidad concreta, como el cierre de tejidos, son una intervención quirúrgica, siendo considerado el mismo como un acto de

---

STS 1406/2002, Sala de lo Penal, de 27 de julio. ROJ: STS 5740/2002 - ECLI:ES:TS:2002:5740.

STS55/2002, Sala de lo Penal, de 23 de enero. ROJ: STS 312/2002 - ECLI:ES:TS:2002:312.

STS2259/2001, Sala de lo Penal, de 23 de noviembre. ROJ: STS 9172/2001 - ECLI:ES:TS:2001:9172.

<sup>346</sup>STS 1021/2003, Sala de lo Penal, de 7 de julio. Roj: STS 4783/2003 - ECLI: ES:TS: 2003:4783. “ (...) debe entenderse la realización de cualquier intervención médica de esta naturaleza (cirugía mayor o cirugía menor), que sea objetivamente necesaria para reparar el cuerpo humano o para restaurar o corregir cualquier alteración funcional u orgánica producida por las lesiones”.

<sup>347</sup>STS 389/2014, Sala de lo Penal, de 12 de mayo. Roj: STS 2029/2014 - ECLI: ES:TS:2014:2029. “Conforme con el criterio admitido de que uno de los actos médicos que merecen la consideración de tratamiento quirúrgico es la sutura o costura de los tejidos que han quedado abiertos como consecuencia de heridas de cierta profundidad y que es preciso unir para que la misma cierre y la zona afectada quede, en lo posible, como estaba antes de la lesión”

<sup>348</sup>STS 908/2004, Sala de lo Penal, de 30 de diciembre. Roj: STS 5811/2014 - ECLI: ES:TS:2014:5811. “(...) es aquel que, por medio de la cirugía, tiene la finalidad de curar una enfermedad a través de operaciones de esta naturaleza, cualquiera que sea su importancia: cirugía mayor o menor, incluyendo distintas actuaciones (diagnóstico, asistencia preparatoria ex ante, exploración quirúrgica, recuperación ex post, etc.), siguiendo la misma Sentencia que “(...) existe siempre que se actúa médicamente sobre el cuerpo del paciente de forma agresiva, como ocurre cuando se abre, se corta, se extrae o se sutura, es decir siempre que la curación se persigue mediante la intervención directa en la anatomía de quien la necesite”

<sup>349</sup>STS 389/2014, Sala de lo Penal, de 12 de mayo. Roj: STS 2029/2014 - ECLI: ES:TS:2014:2029. “ (...) tal decisión corresponde al facultativo que se enfrenta a la herida, a fin de cortar la hemorragia, reparar la integridad física del lesionado y minimizar la cicatriz ulterior... Tampoco que tal sutura fuera por complacencia o arbitraria, sino en atención del logro de los fines curativos descritos: suprimir la hemorragia, restaurar la integridad física del lesionado y paliar el perjuicio estético.

costura<sup>350</sup>, aunque ésta pueda producirse en la primera asistencia<sup>351</sup> a la víctima, pero, no obstante, quedaría diferenciado ese primer acto del posterior, que sería tratamiento quirúrgico que, incluye el seguimiento de la intervención mediante cuidados que se prolongan en el tiempo<sup>352</sup>.

- Puntos de sutura. *Stery-streps, denominados también denominadas "tiritas de aproximación", "puntos de papel o esparadrapo".*

En aquellos casos en los que se aplican puntos de sutura, éstos son considerados como tratamiento quirúrgico, pues su utilización ya implica dicho tipo de tratamiento<sup>353</sup>, los cuales, son utilizados para cerrar aquellos tejidos que han quedado abiertos como consecuencia, bien de la lesión o de la actividad realizada en el cuerpo para subsanar el menoscabo sufrido por la víctima<sup>354</sup>. Aunque la intervención pueda

---

<sup>350</sup>ATS 930/2010, Sala de lo Penal, de 13 de mayo. ROJ: ATS 6441/2010 - ECLI:ES:TS:2010:6441<sup>a</sup>. "(...) el acto de la costura con que se reúnen los labios de una herida, precisa para restañar el tejido dañado y volverlo al estado que tenía antes de producirse la agresión, supone tratamiento quirúrgico (...)"

STS 661/1997, Sala de lo Penal, de 12 de mayo. ROJ.

STS 279/1998, Sala de lo Penal, de 26 de febrero. ROJ: STS 1315/1998 - ECLI:ES:TS:1998:1315.

STS 592/1999, Sala de lo Penal, de 15 de abril. ROJ: STS 2521/1999 - ECLI:ES:TS:1999:2521.

STS 307/2000, Sala de lo Penal, de 22 de febrero. ROJ: STS 1332/2000 - ECLI:ES:TS:2000:1332.

STS 1447/2002, Sala de lo Penal, de 10 de septiembre. ROJ: STS 5800/2002 - ECLI:ES:TS:2002:5800

STS 1021/2003, Sala de lo Penal, de 7 de julio. ROJ: STS 4783/2003 - ECLI:ES:TS:2003:4783.

STS 50/2004, Sala de lo Penal, de 30 de junio. ROJ: STS 4611/2004 - ECLI:ES:TS:2004:4611.

<sup>351</sup>STS 1021/2003, Sala de lo Penal de 7 de julio. ROJ: STS 4783/2003 - ECLI:ES:TS:2003:4783. "(...) existe delito de lesiones aun cuando la intervención quirúrgica se produzca en la primera asistencia médica. Tal coincidencia temporal entre la primera asistencia médica y el acto de intervención quirúrgico, no debe impedir el deslinde de la conceptualización de dichas actuaciones médicas.

STS 1742/2003, Sala de lo Penal, de 17 de diciembre. ROJ: STS 8177/2003 - ECLI:ES:TS:2003:8177

<sup>352</sup>STS 1200/2003, Sala de lo Penal de 21 de julio. ROJ: STS 5606/2003 - ECLI:ES:TS:2003:5606. "También se viene estableciendo que los tratamientos quirúrgicos, aun en los casos de cirugía menor, siempre necesitan unos cuidados posteriores, -aunque de hecho no los preste una persona titulada-, que han de tener una prolongación en el tiempo, lo que excluye la posibilidad de apreciar una falta de lesiones".

<sup>353</sup>STS 747/2008, Sala de lo Penal, de 11 de noviembre. ROJ: STS 6251/2008 - ECLI:ES:TS:2008:6251. "(...) cualquier acto de tal naturaleza -cirugía mayor o menor- que fuere necesario para curar, en su más amplio sentido; habiéndose declarado reiteradamente por esta Sala que la aplicación de "puntos de sutura" obliga a entender la existencia de tratamiento quirúrgico"

<sup>354</sup>STS 1742/2003, Sala de lo Penal, de 17 de diciembre. ROJ: STS 8177/2003 - ECLI:ES:TS:2003:8177. "(...) procedimiento quirúrgico de costura o sutura de los tejidos que han quedado abiertos como consecuencia de una herida y que es preciso aproximar para que la misma cierre y quede la zona afectada tal como estaba antes de la lesión, determina la existencia de tratamiento quirúrgico".

STS 574/2007, Sala de lo Penal, de 30 de mayo. ROJ: STS 4036/2007 - ECLI:ES:TS:2007:4036. "Hemos declarado reiteradamente que la sutura en la curación de las heridas, constituye tratamiento médico-quirúrgico. En efecto, uno de los actos médicos que merecen la consideración de tratamiento quirúrgico, y la doctrina del Tribunal Supremo lo viene reconociendo así, desde que se produjo la modificación legal del delito de lesiones...es la sutura o costura de los tejidos que han quedado abiertos como consecuencia de una herida y que es preciso aproximar para que la misma cierre y quede la zona afectada, en lo posible, tal como estaba antes de la lesión".

realizarse en un solo acto y sea considerada como cirugía menor, la sanación de la lesión mediante la aproximación de los tejidos se realiza mediante la permanencia de la unión de éstos en el tiempo<sup>355</sup>, constituyendo, según reiterada doctrina del TS, por sí solo, tratamiento quirúrgico<sup>356</sup>.

Aplicar grapas para cerrar tejidos, ha sido igualmente considerado por numerosas doctrina jurisprudencial como tratamiento quirúrgico y, en este caso, como cirugía menor, al tener la misma finalidad que los puntos de sutura<sup>357</sup>.

Por otra parte, aunque parecidos, son los puntos o tiritas de aproximación que sirven para lesiones de poca profundidad, los cuales, requieren una primera intervención sin posterior tratamiento médico, por lo que, su colación no sería incluida en el tipo básico del delito de lesiones<sup>358</sup>, a diferencia de los puntos de sutura que conllevan un

---

<sup>355</sup>STS 321/2008, Sala de lo Penal, de 6 de junio. Roj: STS 2887/2008 - ECLI: ES:TS:2008:2887. "(...) si la aproximación de los bordes de una herida para favorecer la soldadura de los tejidos es una operación susceptible de realizarse en un solo acto, lo que cura realmente es la permanencia del cosido ejerciendo esa acción a lo largo de cierto tiempo, de manera que la intervención facultativa mantiene su actividad terapéutica durante todo ese periodo, en el que lesión resulta tratada quirúrgicamente, aun cuando deba hablarse de cirugía menor".

<sup>356</sup>STS 751/2007, Sala de lo Penal, de 21 de septiembre. Roj: STS 6191/2007 - ECLI: ES:TS:2007:6191. "(...) en los que hay un procedimiento de costura, que, según reiterada doctrina de esta sala, constituye por sí solo un tratamiento quirúrgico, aunque únicamente lo sea de cirugía menor".

STS 919/1999, Sala de lo Penal, de 2 de junio. ROJ: STS 3878/1999 - ECLI: ES: TS: 1999:3878,  
STS 307/2000, Sala de lo Penal, de 22 de febrero. ROJ: STS 1332/2000 - ECLI: ES: TS: 2000:1332,  
STS 1470/2000, Sala de lo Penal, de 29 de septiembre. ROJ: STS 6890/2000 - ECLI: ES: TS: 2000:6890,  
STS 975/2004, Sala de lo Penal de 21 de julio. ROJ: STS 5437/2004 - ECLI: ES: TS: 2004:5437,  
STS 1518/2005 Sala de lo Penal, de 19 de diciembre. ROJ: STS 7578/2005 - ECLI: ES: TS: 2005:7578, STS  
47/2006, Sala de lo Penal, de 26 de enero. ROJ: STS 269/2006 - ECLI:ES:TS:2006:269  
STS 524/2006, Sala de lo Penal, de 28 de abril. ROJ: STS 2857/2006 - ECLI:ES:TS:2006:2857.

<sup>357</sup>STS 1363/2005 Sala de lo Penal, de 14 de noviembre. Roj: STS 6936/2005 - ECLI: ES:TS:2005:6936.  
"(...) habiendo aclarado el médico forense en el acto del plenario que las grapas son puntos de sutura".

ATS 1858/2013, Sala de lo Penal, de 3 de octubre. Roj: ATS 9403/2013 - ECLI: ES:TS:2013:9403A  
"(...)Para su sanidad dichas lesiones precisaron de una primera asistencia facultativa y tratamiento médico consistente en la sutura de las heridas con grapas".

ATS 190/2008, Sala de lo Penal de 24 de enero. ROJ: ATS 1337/2008 - ECLI:ES:TS:2008:1337A "(...) se trata de una actividad médica reparadora con uso de mecanismos quirúrgicos, aunque se trate de cirugía menor, incluyéndose en el mismo concepto la aplicación de grapas".

ATS 1273/2001, Sala de lo Penal, de 15 de junio. Roj: ATS 8771/2001 - ECLI: ES:TS:2001:8771A "(...)y dado que la sutura con grapas que requirió la lesión de la víctima constituye tratamiento quirúrgico a los efectos de aplicación del tipo penal del artículo 147.1º"

<sup>358</sup>STS 298/2010 Sala de lo Penal, de 11 de marzo. Roj: STS 1700/2010 - ECLI: ES:TS:2010:1700".(...) para esa herida se le podría haber aplicado un tira "stir-strip" o punto de aproximación, que obviamente no es un tratamiento quirúrgico".

procedimiento de costura<sup>359</sup>, pues la propia doctrina diferencia puntos de sutura de puntos de aproximación<sup>360</sup>.

Aunque, a diferencia de lo anterior, existen pronunciamientos en los que el uso de esparadrapos puede ser considerado como tratamiento quirúrgico, con los mismos efectos que los puntos de sutura, al cumplir la misma finalidad curativa y con idénticas actuaciones médicas posteriores, de seguimiento y vigilancia, que aquellos<sup>361</sup>.

- *Stery-streps, denominados también denominadas "tiritas de aproximación" "puntos de papel o esparadrapo.*

Una variedad de puntos de sutura, son los denominados "stery-streps, los cuales, su prescripción facultativa es considerada como tratamiento médico<sup>362</sup> y, cuyo reconocimiento ha sido reiterado recientemente<sup>363</sup>.

---

<sup>359</sup>STS 751/2007, Sala de lo Penal, de 21 de septiembre. Roj: STS 6191/2007- ECLI: ES:TS:2007:6191. *"Los llamados puntos de aproximación son puntos que se pegan y se utilizan en las lesiones de poca profundidad y se pueden quitar por la misma persona lesionada. (...) para cuya curación se utilizó esta técnica de los puntos de aproximación, solo requirió una primera intervención sin tratamiento médico posterior... Otra cosa son los puntos de sutura, en los que hay un procedimiento de costura, que según reiterada doctrina de esta sala, constituye por sí solo un tratamiento quirúrgico, aunque únicamente lo sea de cirugía menor"*

<sup>360</sup>STS 751/2007, Sala de lo Penal, de 21 de septiembre. Roj: STS 6191/2007 - ECLI: ES:TS:2007:6191. *"(...) se le dieron puntos de aproximación, sin que se utilizaran puntos de sutura"*.

<sup>361</sup>STS 1481/2001, de 17 de junio. Roj: STS 6260/2001 - ECLI: ES:TS:2001:6260. *" (...) el uso de esparadrapo para mantener unidos los bordes de la herida es un procedimiento equivalente y sustitutivo de los tradicionales puntos de aproximación, y así es. Porque, en efecto, lo empleado no fue un simple apósito para preservar a la herida del contacto con el aire u otros agentes externos, sino un medio técnico de fijación (esparadrapo de sutura), menos cruento en su aplicación, pero de efecto equivalente al cosido y, como éste, necesario para procurar la correcta cicatrización...para producir la regeneración y soldadura de los tejidos dañados...la zona traumatizada estuvo siendo tratada, es decir, mantenida médicamente, mediante una presión estable, en unas condiciones que ella sola, de no ser por esa clase de actuación, no habría podido alcanzar"*.

STS 1170/2010, Sala de lo Penal, de 26 de noviembre. ROJ: STS 7553/2010 - ECLI:ES:TS:2010:7553. *"(...) la herida producida requería de una aproximación de los bordes mediante vendajes que debe llevar a cabo un médico y que, por tanto, también hubiera sido un tratamiento médico"*.

<sup>362</sup>STS 511/2017, Sala de lo Penal, de 4 de julio, Roj: STS 2730/2017 - ECLI: ES:TS:2017:2730. *"(...) los puntos "stery-streps" han de considerarse o puntos de sutura o en su defecto tratamiento médico, ya que "la colocación teórica de los puntos stery-streps, supone si no puntos de sutura, sí tratamiento médico al existir un inicial pegamento tisular y posterior cura local"*.

<sup>363</sup>STS 635/2016, Sala de lo Penal, de 14 de julio. Roj: STS 3466/2016 - ECLI: ES:TS:2016:3466. *"(...) hemos de recordar que en la primera asistencia facultativa se puede fijar un tratamiento o hacer operaciones que equivalgan a la sutura de heridas, como tenemos dicho, con las tiritas de aproximación o puntos de papel o esparadrapo (stery-streps), que deben incluirse en el concepto de tratamiento médico como ya explicamos en precedentes fundamentos"*.

STS 511/2017, Sala de lo Penal, de 4 de julio. Roj: STS 2730/2017 - ECLI: ES:TS:2017:2730. *"(...) una doctrina asentada en esta Sala que entiende que los puntos "stery-streps" han de considerarse o puntos de*

### 2.1.2.3. Lesiones más graves

Además de las lesiones básicas del art. 147.1 CP, también son punibles aquellas otras lesiones que suponen un menoscabo de mayor gravedad para el que las sufre, ya que, pueden suponen, bien una mutilación física o funcional de órganos, o miembros principales o no principales. Se encuentran recogidas en los artículos 149 y 150 CP, aplicándose el primero a lesiones que ocasionan unos efectos de mayor entidad, mientras que, para el segundo, sus consecuencias son menos graves, comparándolas con la las del art. 149 CP, pudiendo ambas, producirse por imprudencia grave o menos grave.

En estos artículos, se penaliza la agravación de unas lesiones que afectan, bien a miembros, bien a órganos de cuerpo humano, de tal forma que afectan, permanentemente, a funciones fisiológicas o propias de los mismos. El alcance de estas lesiones supone la necesidad de un tratamiento médico o quirúrgico. Sus efectos provocan la incapacidad o ineficacia del órgano o la carencia de una parte de la anatomía del cuerpo humano que, además, provoca la inutilidad de la función que realizaba<sup>364</sup>.

- Pérdida o inutilidad.

La jurisprudencia definió la inutilidad “ (...) como la imposibilidad, o grave dificultad, de valerse del órgano o miembro de que se trate. Queda así equiparada la pérdida material del órgano o miembro a la pérdida de su funcionalidad<sup>365</sup>”.

---

sutura o en su defecto tratamiento médico, ya que "la colocación teórica de los puntos stery-streps, supone si no puntos de sutura, sí tratamiento médico al existir un inicial pegamento tisular y posterior cura local".

<sup>364</sup>STS 1856/2000, Sala de lo Penal, de 29 de noviembre. Roj: STS 8759/2000- ECLI: ES:TS:2000:8759. "Ambos artículos, el 149 y el 150, refieren la agravación a un miembro o a un órgano, esto es, a una parte del cuerpo que desempeña una función fisiológica, también aquella parte del cuerpo dotada de funciones propias. Igualmente, ambos preceptos suponen la exigencia de un tratamiento médico o quirúrgico para alcanzar la sanidad de la lesión y refieren la concreción del resultado a la pérdida o inutilidad de la función del órgano o miembro afectado por la acción realizada. Por último, ambos preceptos concretan el resultado referido a la inutilidad, esto es, en la ineficacia del órgano o miembro para la realización de la función que tienen atribuida, o a la pérdida que supone además de la ineficacia funcional el menoscabo anatómico".

<sup>365</sup>STS 1696/2002, Sala de lo Penal, de 14 de octubre. Roj: STS 6709/2002 - ECLI: ES: TS: 2002:6709.



Por deformidad, se entiende cualquier irregularidad física que sea visible y permanente que afecte a la imagen estética de la víctima, afeándola de forma notoria<sup>366</sup>. La valoración de la pérdida o inutilidad debe realizarse en conjunto, es decir, teniendo en cuenta todas las secuelas que pueden ser consideradas como deformidad, el lugar del cuerpo en las que se encuentran en relación con su mayor o menor visibilidad<sup>367</sup>.

La pérdida de funcionalidad o deformidad requiere que sean permanentes, sin que el hecho de que exista la posibilidad, a través de tratamientos distintos a los convencionales para alcanzar la sanidad del lesionado, de poder revertir estas consecuencias, no significa que tengan un carácter temporal, por lo que, siguen teniendo la consideración de secuela permanente<sup>368</sup>, pues constituyen un nuevo tratamiento<sup>369</sup> que dependen para su intervención, esencialmente, de la voluntariedad y conformidad de la víctima<sup>370</sup>. No se puede hacer depender la temporalidad de la lesión a la existencia de concretos tratamientos médicos<sup>371</sup>, y a las decisiones que pueda tomar en consideración la víctima, que, en ningún caso puede ser forzado a su sometimiento,

---

<sup>366</sup>STS 1696/2002, Sala de lo Penal, de 14 de octubre. Roj: STS 6709/2002 - ECLI: ES: TS: 2002:6709. “(...) cualquier irregularidad física visible y permanente que suponga una desfiguración, imperfección estética o fealdad ostensible a simple vista (...)”

<sup>367</sup>STS 830/2002, Sala de lo Penal, de 9 de mayo. ROJ: STS 3272/2002 - ECLI:ES:TS:2002:3272. “(...) las secuelas descritas en la sentencia, no deben valorarse de modo individualizado, sino global, y valoradas en su conjunto, pueden considerarse sin dificultad como constitutivas de deformidad grave, en atención al lugar visible del cuerpo en el que se producen y al alto número y características de las cicatrices”.

<sup>368</sup> STS 699/2011, Sala de lo Penal, de 30 de junio. Roj: STS 4601/2011 - ECLI: ES:TS:2011:4601. “La sentencia de instancia razona detalladamente como la reparación -mediante colocación de implantes- no supone la reposición al estado de cosas anterior a la agresión y consecuente resultado lesivo. Por ello una cosa es que tal reparación sea exigible por el perjudicado y otra que la realización de la misma excluya toda consecuencia de la lesión padecida (...)”

<sup>369</sup> STS 838/2010, Sala de lo Penal, de 6 de octubre. Roj: STS 5285/2010 - ECLI: ES:TS:2010:5285. “(...) la reparación odontológica de la pieza perdida exige acudir a medios extraordinarios de carácter quirúrgico, con los riesgos que ello entraña a tenor de las características de la intervención y la zona en la que se lleva a cabo, a lo que se ha de añadir el margen de incertidumbre respecto al éxito de la intervención y eventuales complicaciones no descartables”.

<sup>370</sup> STS 517/2002, Sala de lo Penal, de 18 de marzo. Roj: STS 1972/2002 - ECLI: ES:TS:2002:1972. “ (...) la permanencia de la inutilidad del miembro, o de la deformidad, no desaparece cuando es necesario realizar tratamientos médicos -quirúrgicos o no- que no están dentro del que normalmente se considera necesario para la curación de las heridas, por lo que aquellos tratamientos complementarios que quedan fuera del ámbito del proceso normal de la sanidad, que implican una nueva actuación médica y que para realizarse exigen el consentimiento de la víctima, no influyen en el carácter permanente que debe tener la inutilidad o la deformidad que contempla el tipo penal (...)”

<sup>371</sup>STS 529/2006, Sala de lo Penal, de 16 de junio. Roj: STS 2905/2016 - ECLI: ES:TS:2016:2905. “Tampoco elimina el resultado típico (...) ni la posibilidad de recurrir a medios extraordinarios, como la cirugía reparadora”, así como, “la posibilidad de cubrir con ropa el defecto corporal”.

pues la lesión ya se ha consumado<sup>372</sup> y, por ello, es indiferente para calificar el tipo penal<sup>373</sup>.

Al mismo tiempo, se equipara la pérdida material del miembro u órgano con la falta de funcionalidad del mismo, ya sea completa o parcial, siempre que, esta última, implique un importante menoscabo de su cometido<sup>374</sup>.

- Órgano o miembro principal y no principal.

La doctrina de la Sala Segunda del TS, en relación a considerar un «órgano o miembro principal», argumenta que, aunque es un concepto valorativo, será la funcionalidad del miembro u órgano que se pierde o inutiliza para el desarrollo de las actividades propias del individuo, las cuales, al menos, deben ser relevantes para aquel<sup>375</sup>. Por lo tanto, la diferencia entre miembros principales y no principales, estará en función de la autonomía que tenga cada uno de ellos o, si la actividad que desempeña un determinado miembro, lo es para facilitar o proporcionar el funcionamiento de otros<sup>376</sup>. El miembro principal se caracteriza por la autonomía de su función, mientras que los no principales carecen de ella, no son indispensables para la vida o salud de las personas, pero su carencia limita su desenvolvimiento personal o social<sup>377</sup>.

---

<sup>372</sup> STS 1512/2005, Sala de lo Penal, de 27 de diciembre. Roj: STS 7772/2005 - ECLI: ES:TS:2005:7772. *“(..).sin que sea suficiente argumento en contra que la situación antiestética pueda ser modificada con técnicas quirúrgicas u odontológicas que suponen, en todo caso, costes y sufrimientos físicos y no alteran la inicial existencia de una verdadera deformidad”.*

<sup>373</sup> STS 531/2014, Sala de lo Penal, de 17 de junio. Roj: STS 2841/2014- ECLI: ES:TS:2014:2841. *“Reiterada es la jurisprudencia que advierte que la reparabilidad de la secuela, se haya llevado a cabo o no la reparación, y cualesquiera que sean las razones en este caso, es algo posterior a la consumación del delito e intrascendente para su tipificación”.*

<sup>374</sup> STS 517/2002, Sala de lo Penal, de 18 de marzo. Roj: STS 1972/2002 - ECLI: ES:TS:2002:1972. *“(..). la pérdida de un órgano o miembro no sólo se produce cuando falta anatómicamente, sino también cuando desaparece su aptitud fisiológica o funcional y que se equipara a la pérdida de un miembro u órgano a los supuestos en que la secuela impone a la lesionada una notable disminución”.*

<sup>375</sup> STS 1856/2000, Sala de lo Penal, de 29 de noviembre. Roj: STS 8759/2000 - ECLI: ES:TS:2000:8759. *“(..). concepto puramente valorativo, del órgano o miembro dependerá de si el órgano o función perdida o inutilizada desarrolla una función que si bien no es esencial para la vida ha de realizar una función relevante para la misma, la salud o el normal desenvolvimiento del individuo”.*

<sup>376</sup> STS 1495/2005, Sala de lo Penal, de 7 de diciembre. STS 7458/2005 - ECLI: ES:TS:2005:7458. *“(..). distinguiendo de siempre, entre miembros principales, reputando como tales aquéllos que tienen autonomía funcional, y los no principales, que son los que carecen de tal autonomía, sirviendo tan solo para facilitar el funcionamiento de los principales (...)”*

STS 57/1993, Sala de lo Penal, de 20 de enero. Roj: STS 57/1993 - ECLI: ES:TS:1993:57.

<sup>377</sup> STS 4759/1992, Sala de lo Penal, de 15 de junio de 1992. Roj: STS 4759/1992 - ECLI: ES:TS:1992:4759. *“Por miembro principal se ha de entender toda extremidad u órgano externo o interno del cuerpo humano que posea actividad funcional independiente y relevante para la vida, para la salud o para el normal”*

No es necesario que la pérdida del órgano sea completa, con la pérdida de la funcionalidad es suficiente para integrar el tipo<sup>378</sup>, como puede suceder con los órganos dobles, que la falta de alguno de ellos pueden limitar las capacidades funcionales y sociales de la personas<sup>379</sup>.

- Grave deformidad.

El TS estableció que había que considerar como deformidad, teniendo en cuenta que la secuela debe ser física, visible y, además, permanente, de forma que afecte de forma negativa al aspecto físico de la víctima, debiendo hacerse dicha valoración teniendo en cuenta el resultado final en el que aquel quedó, con independencia de su restauración o restablecimiento mediante intervenciones reparadoras, pues, queda a la decisión de la víctima el sometimiento o no a dichas técnicas estéticas<sup>380</sup>. Además, la deformidad grave, suponen unas mayores trabas para el desempeño de las funciones y actividades esenciales para cualquier persona<sup>381</sup>, incluyendo, aquellas que puedan ocasionar a la víctima consecuencias perjudiciales en su desenvolvimiento social o

---

*desenvolvimiento del individuo y por miembro no principal al que gozando en principio de las mismas condiciones le falte la de la función autónoma por hallarse al servicio de otros miembros u órganos principales y no resulte plenamente indispensable para la vida o para la salud completa del individuo pero que, a consecuencia de su falta, no pueda éste realizar las funciones todas de su plena actividad por suponer su pérdida una minusvalía anatómico fisiológica”.*

<sup>378</sup>STS 1495/2005, Sala de lo Penal, de 7 de diciembre. STS 7458/2005 - ECLI: ES:TS:2005:7458. “(...) la «pérdida» o «inutilidad» no deben entenderse en sentido absoluto, bastando un menoscabo sustancial”.

<sup>379</sup>STS 1495/2005, Sala de lo Penal, de 7 de diciembre. STS 7458/2005 - ECLI: ES:TS:2005:7458.. “(...) algunos órganos dobles existentes en el cuerpo humano (como los ojos, los oídos y los pulmones) son de tal importancia, por la relevancia de sus funciones, que la pérdida de uno supone una merma importante de la funcionalidad de los órganos que lo componen”.

<sup>380</sup>STS 2/2007, Sala de lo Penal, de 16 de enero. ROJ: STS 240/2007 - ECLI: ES: TS: 2007:240. “(...) como irregularidad física, visible y permanente que suponga desfiguración o fealdad ostensible a simple vista con suficiente entidad cuantitativa para modificar peyorativamente el aspecto físico del afectado, sin que lo excluya la posibilidad de su eliminación por medio de una operación de cirugía reparadora, pues la ley penal sólo contempla el estado en que quedó el lesionado, con independencia de su reparación correctiva posteriormente provocada”.

STS, Sala de lo Penal, de 14 de mayo de 1987. ROJ: STS 3364/1987 - ECLI: ES: TS: 1987:3364;  
STS, Sala de lo Penal, de 27 de septiembre de 1988. ROJ: STS 6549/1988 - ECLI: ES: TS: 1988:6549; STS, Sala de lo Penal, de 23 de enero de 1990. ROJ: STS 14471/1990 - ECLI: ES: TS: 1990:14471;  
STS núm. Rec. 3848/1988, Sala de lo Penal, de 13 de febrero. ROJ: STS 804/1991 - ECLI: ES: TS: 1991:804 y STS 2747/1991, Sala de lo Penal, de 10 de septiembre. ROJ: STS 11431/1991 - ECLI: ES:TS:1991:11431.

<sup>381</sup>STS 823/2016, Sala de lo Penal, de 3 de noviembre. ROJ: STS 4771/2016- ECLI: ES:TS:2016:4771. “(...) entraña repercusiones funcionales severas que modifican y hacen gravoso el desempeño de funciones esenciales para el desenvolvimiento del ser humano”.

STS 634/2003, Sala de lo Penal, de 6 de mayo. ROJ: STS 3068/2003 - ECLI:ES:TS:2003:3068 y STS150/2006, Sala de lo Penal, de 16 de febrero. ROJ: STS 1046/2006 - ECLI:ES:TS:2006:1046

convivencial<sup>382</sup>. Son tres las características que permiten estimar como lesiones con deformidad: “ (...) *irregularidad física, permanencia y visibilidad*”<sup>383</sup>“.

Las circunstancias personales de la víctima, cualquiera que sea, no debe ser tomada en cuenta a la hora de valorar si la deformidades grave o no, pues, lo que es determinante es el resultado ocasionado<sup>384</sup>, ya que, en cualquier caso, afecta a la propia imagen del lesionado y nada tiene que ver con el uso que haga la misma de ella<sup>385</sup>. Caso particular, son las cicatrices, las cuales, pueden ser objeto de valoración, atendiendo a diversas circunstancias, como, el lugar en el que se encuentran, la apariencia física anterior que tenía la víctima, sus circunstancias personales y otras condiciones que tendrán que ser evaluadas por el Juez o Tribunal<sup>386</sup>.

El referido criterio tiene una especial significación en el caso de la pérdida de piezas dentarias, que, normalmente, son miembros no principales, suponen un afeamiento y, aunque, una pérdida permanente de la pieza, esta puede ser sustituida o reparada con una mayor facilidad y por distintas técnicas aplicables, pero, la posibilidad o no de corrección no supone que no sean consideradas como deformidad<sup>387</sup>. Sin

---

<sup>382</sup>STS 35/2001, Sala de lo Penal, de 22 de enero. ROJ: STS 263/2001 - ECLI:ES:TS:2001:263.  
STS 1517/2002, Sala de lo Penal, de 16 de setiembre. ROJ: STS 5878/2002 - ECLI:ES:TS:2002:5878.

<sup>383</sup>STS 388/2004, Sala de lo Penal, de 25 de marzo. ROJ: STS 2054/2004 - ECLI:ES:TS:2004:2054.

<sup>384</sup>STS 2/2007, Sala de lo Penal, de 16 de enero. ROJ: STS 240/2007 - ECLI: ES: TS: 2007:240. “(...) *irrelevantes para establecer el concepto de deformidad porque no disminuyen el desvalor del resultado, cualquiera que sea la edad, el sexo, ocupación laboral o el ámbito social en que se desenvuelve el ofendido, toda vez que el derecho de éste a la propia imagen no depende del uso que la víctima pretenda hacer de ésta (...)*”

STS, Sala de lo Penal, de 22 de marzo de 1994. ROJ: STS 1937/1994- ECLI:ES: TS: 1994:1937:  
STS, Sala de lo Penal, de 27 de febrero de 1996. ROJ: STS 1220/1996 - ECLI:ES: TS: 1996:1220 y  
STS 1677/1999, Sala de lo Penal, de 24 de noviembre. ROJ: STS 7469/1999 - ECLI:ES:TS:1999:7469

<sup>385</sup>STS 880/2013, Sala de lo Penal, de 25 de noviembre. ROJ: STS 5719/2013 - ECLI: ES:TS:2013:5719.  
“(...) *el derecho de éste a la propia imagen no depende del uso que la víctima pretenda hacer de ésta, de suerte que esos matices subjetivos que pueden concurrir en el caso enjuiciado deberán ser valorados a la hora de determinar o graduar el «quantum» de la indemnización, pero no influyen en el concepto jurídico penal de deformidad ( SSTS de 22 de marzo de 1994, 27 de febrero de 1996 y 24 de noviembre de 1999 ), de manera que deberá ser apreciada con criterio unitario atendiendo al resultado objetivo y material de la secuela, pero con independencia de la condición de la víctima y de sus peculiaridades personales”.*..

<sup>386</sup>STS 823/ 2016, Sala de lo Penal, de 3 de noviembre. ROJ: STS 4771/2016- ECLI: ES:TS:2016:4771.  
STS 1096/20004, Sala de lo Penal, de 5 de octubre”. (...) *el lugar del cuerpo donde se ubican las secuelas, el aspecto físico anterior de la víctima; las condiciones personales de la víctima o las circunstancias de naturaleza subjetiva y social de todo orden que, en función de las peculiaridades del caso, deban ser evaluadas por el juzgador”.*

<sup>387</sup>STS. 389/2004, Sala de lo Penal, de 23 de marzo. ROJ: STS 1992/2004 - ECLI:ES:TS:2004:1992. “(...) *el concepto de deformidad se compone de dos elementos que son: el afeamiento y la permanencia, criterio que se mantiene cuando se trata de la pérdida de alguna pieza dental, si bien la permanencia del defecto no significa que no pueda ser corregido con algún remedio como sería la cirugía estética, cirugía*

embargo, un criterio posterior, respecto de los supuestos de deformidad del artículo 150 CP, fue establecido por el Pleno no jurisdiccional de la Sala 2ª del TS, celebrado el 19 de abril de 2002, el cual, estableció una nueva orientación relacionada con la posibilidad de corregir la pérdida de piezas dentarias, en función de la menor afectación a la víctima, sus circunstancias personales y la posibilidad de reparación sin colocarlo en una situación de dificultad o de peligro<sup>388</sup>. Esa menor entidad de la deformación supondría que las lesiones solo serían las del tipo básico del 147.1 CP, para lo cual, deben analizarse los siguientes presupuestos<sup>389</sup>:

a) la relevancia de la afectación.

b) la situación o estado que tuvieran anteriormente las piezas afectadas, pues no es lo mismo que se trate de piezas sanas o que previamente ya estuvieran deterioradas.

c) la posibilidad de la reparación, debiéndose tener en cuenta la complejidad del procedimiento y el costo económico del mismo, así como las incomodidades y padecimientos que hubiera que soportar el lesionado.

Consecuencia de este Acuerdo, en relación a las piezas dentales, es la necesidad de valorar la inclusión de esta lesión como deformidad grave, estableciéndolo caso por caso, huyendo de mecanismos rutinarios para su consideración<sup>390</sup>, de hecho,

---

*maxilofacial, ortodoncia, implantes, o cualquier otro medio, pronunciándose esta Sala por la irrelevancia para el concepto de deformidad el que sea o no corregible (...)*

<sup>388</sup>Tribunal Supremo. Pleno no jurisdiccional de la Sala 2ª, de fecha 19 de abril de 2002". *La pérdida de incisivos u otras piezas dentarias ocasionada por dolo directo o eventual es ordinariamente subsumible en el art. 150 CP. Este criterio admite modulaciones en supuestos de menor entidad, en atención a la relevancia de la afectación o a las circunstancias de la víctima, así como a la posibilidad de reparación accesible con carácter general sin riesgo ni especiales dificultades para el lesionado. En todo caso dicho resultado comportará valoración como delito y no como falta*".

JAEN VALLEJO, M. *La aplicación de la «deformidad» (art. 150 CP) a la pérdida de dientes*. Nota sobre el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo de 19 de abril de 2002. Revista Electrónica de Ciencia y Criminología (RECPC) 04-j07. 2002. Pág. 3

<sup>389</sup>STS 838/2010, Sala de lo Penal, de 6 de octubre. Roj: STS 5285/2010 - ECLI: ES:TS:2010:5285.

<sup>390</sup>STS 837/2004, Sala de lo Penal, de 28 de junio. ROJ: STS 4546/2004 - ECLI:ES:TS:2004:4546"(...) *todo enjuiciamiento es un concepto individualizado e individualible, por tanto situado extramuros de planteamientos rutinarios que conducen a interpretaciones mecanistas de la Ley. Será caso a caso como deberá resolverse la cuestión desde la premisa general sentada en el acuerdo de que la pérdida dentaria "es ordinariamente subsumible en el art. 150 CP"*.

con posterioridad, se han conocido resoluciones judiciales con pronunciamientos dispares<sup>391</sup>.

Se entiende que la valoración de la pérdida o inutilidad debe realizarse en conjunto, es decir, teniendo en cuenta todas las secuelas que pueden ser consideradas como deformidad grave, el lugar del cuerpo en las que se encuentran con relación a su mayor o menor visibilidad<sup>392</sup>. Es la Autoridad Judicial a la que corresponde determinar si las lesiones sufridas por la víctimas son consideradas como grave deformidad, valiéndose para ello de los informes emitidos por los facultativos, que, harán constar todas aquellas circunstancias que permita valorar la situación en la que quedó la víctima y tomar dicha decisión<sup>393</sup>.

Cuando la agravación de la lesión como deformidad grave no sea considerada como tal, sino como simple deformidad, atendiendo a una posible reparación del resultado "lesional", será necesario tomar en cuenta la facilidad de utilizar un tratamiento

---

<sup>391</sup> Sentencias desfavorables:

STS 527/2002, Sala de lo Penal, de 14 de mayo. ROJ: STS 3403/2002 - ECLI:ES:TS:2002:3403.  
STS1079/2002, Sala de lo Penal, de 6 de junio. ROJ: STS 4082/2002 - ECLI:ES:TS:2002:4082.  
STS1534/2002, Sala de lo Penal, de 18 de septiembre. ROJ: STS 5917/2002 - ECLI:ES:TS:2002:5917  
STS1158/2003, Sala de lo Penal, de 15 de septiembre. ROJ: STS 5474/2003 - ECLI:ES:TS:2003:5474.  
STS639/2003, Sala de lo Penal, de 30 de abril. ROJ: STS 2951/2003 - ECLI:ES:TS:2003:2951.  
STS1270/2003, Sala de lo Penal, de 3 de octubre. ROJ: STS 5972/2003 - ECLI:ES:TS:2003:5972.  
STS1357/2003, Sala de lo Penal, de 29 de octubre. ROJ: STS 6693/2003 - ECLI:ES:TS:2003:6693.  
STS546/2004, Sala de lo Penal, de 30 de abril. ROJ: STS 2915/2004 - ECLI:ES:TS:2004:2915.

Sentencias y Autos favorables:

STS 177/2003, Sala de lo Penal, de 5 de febrero. ROJ: STS 689/2003 - ECLI:ES:TS:2003:689.  
STS510/2003, Sala de lo Penal, de 3 de abril. ROJ: STS 2321/2003 - ECLI:ES:TS:2003:2321.  
STS979/2003, Sala de lo Penal, de 3 de julio. ROJ: STS 2321/2003 - ECLI:ES:TS:2003:2321.  
STS1588/2003, Sala de lo Penal, de 26 de noviembre. ROJ: STS 7527/2003 - ECLI:ES:TS:2003:7527.  
ATS, Rec. 881/2004, Sala de lo Penal, de 23 de diciembre. Roj: ATS 14658/2004 - ECLI:ES:TS:2004:14658.  
ATS Rec. 457/2004, Sala de lo Penal, de 17 de febrero. Roj: ATS 2022/2005 - ECLI:ES:TS:2005:2022A.  
La pérdida del incisivo, se ha entendido como deformidad grave, toda vez que "(...) altera notablemente, por su anomalía y visibilidad, la estética del rostro (...)"

STS 1512/2005, Sala de lo Penal, de 27 de diciembre. Roj: STS 7772/2005 - ECLI:ES:TS:2005:7772. Sin embargo, la Jurisprudencia TS, no considera equiparable, "(...) en todo caso la rotura de un incisivo a su pérdida porque la rotura, a diferencia de la pérdida, admite grados y es posible que alguno de ellos no genere un defecto estético que merezca la calificación jurídica de deformidad". SS. 2116/2002, Sala de lo Penal, de 21 de marzo y 763/2004, Sala de lo Penal, de 15 de junio.

<sup>392</sup>STS 830/2002, Sala de lo Penal, de 9 de mayo. ROJ: STS 3272/2002 - ECLI:ES:TS:2002:3272. "(...) las secuelas descritas en la sentencia, no deben valorarse de modo individualizado, sino global, y valoradas en su conjunto, pueden considerarse sin dificultad como constitutivas de deformidad grave, en atención al lugar visible del cuerpo en el que se producen y al alto número y características de las cicatrices".

<sup>393</sup>STS 2/2007, Sala de lo Penal, de 16 de enero. Roj: STS 240/2007 - ECLI:ES:TS:2007:240. "(...) la calificación del deterioro estético sufrido como consecuencia de determinadas lesiones no es competencia de los facultativos, que cumplen con su cometido describiendo las lesiones, su origen y sus resultados orgánicos y funcionales, siendo a los jueces a quienes corresponde la función de ponderar el grado de desvalor de la imagen del perjudicado".

que no genere riesgos ni padecimientos innecesarios para la víctima<sup>394</sup>, Del mismo modo, pues de lo contrario ésta sería sometida a posibles sufrimientos que no estaría obligada a soportar, lo que debe ser tenido en cuenta es el resultado que la conducta o acción punible ocasionaron a la víctima, no las posibles mejoras o reparaciones a las que se podría someter, que, hipotéticamente, pudiera llegar a generar otras secuelas o lesiones distintas a las inicialmente ocasionadas<sup>395</sup>.

A diferencia de la grave deformidad, la simple deformidad se distingue, con carácter general, con la menor intensidad de la afectación de la parte del cuerpo que ha sufrido la lesión, su notoriedad y el alcance estético de las mismas<sup>396</sup>, aunque, debe ser, igualmente, objeto de valoración para que cualquier deformidad, sea objeto de calificación penal<sup>397</sup>. Las diferencias entre unos y otros no solo influyen en la posibilidad de vivir o no con una mayor o menor afectación a la salud e integridad personal, sino que va a afectar en poder llevar un estilo y calidad de vida distinta a la que se desarrollaba en el pasado.

A la vista de lo anterior, será necesario tener en cuenta las circunstancias y criterios jurisprudenciales y doctrinales sobre el resultado lesivo que se requiere para que las conductas imprudentes punibles puedan ser imputadas a su autor, debiendo tener en cuenta lo siguiente:

---

<sup>394</sup>STS 796/2013, Sala de lo Penal, de fecha 31 de octubre. ROJ: STS 5350/2013 - ECLI:ES:TS:2013:5350. *“(...) la agravación solamente desaparece si cabe la reparación acudiendo a fórmulas habitualmente utilizada con carácter general, fácilmente accesible y sin necesidad de riesgo alguno”.*

<sup>395</sup> STS 1123/2001, Sala de lo Penal, de 13 de junio. ROJ: STS 5064/2001- ECLI:ES: TS: 2001:5064. *“los resultados de las lesiones deben ser apreciados en el momento de juzgar, no los de eventuales mejoras determinadas por hipotéticas intervenciones posteriores que, de otra parte, no pueden imponerse a las víctimas”.*

<sup>396</sup>STS 808/2006, Sala de lo Penal, de 12 de julio. Roj: STS 4644/2006- ECLI: ES:TS:2006:4644. *“(...) excluyéndose las alteraciones o secuelas que aun siendo físicas, indelebles y sensibles, carecen de importancia por su escasa significación antiestética (...) el art. 149 CP, que habrá de quedar reservado a los supuestos de degradaciones estéticas de singular y manifiesta relevancia y notoriedad que desfiguren el rostro de modo ostensible”.*

<sup>397</sup>STS 808/2006, Sala de lo Penal, de 12 de julio. Roj: STS 4644/2006- ECLI: ES:TS:2006:4644.. *“(...) por una alteración estética que no afecta de forma intensa a la actividad funcional de los órganos o de la parte del cuerpo afectado, limitándose a una modificación de la configuración natural del cuerpo producida por una agresión”, no obstante, la deformidad del art. 150 CP, “(...)a efectos punitivos con los supuestos de pérdida o inutilidad de un órgano o miembro no principal, exige una ponderación de la deformidad que deberá ostentar una indudable entidad<sup>397</sup>”.*

STS 1099/2003, Sala de lo Penal, de 21 de julio. ROJ:STS 5232/2003 - ECLI:ES:TS:2003:5232

- Verificar que el resultado lesivo cumple las exigencias de los tipos previstos en los artículos 147.1, 149 y 150 CP.

- Aunque las lesiones sean las tipificadas en los artículos anteriores, si la acción cometida es considerada como leve, la conducta no es penalmente relevante.

- Si la lesión puede ser encuadrada en otros tipos distintos, aunque fueran cometidos por imprudencia grave o menos grave, la conducta será atípica.



### 3. LA NUEVA GRADUACION DE LA IMPRUDENCIA TRAS LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL

#### 3.1. La reforma de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, del Código Penal.

La reforma del Código Penal producida a través de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, introduce, en particular, importantes modificaciones en relación con los accidentes de tráfico, aunque, les denominaremos siniestros viales.

En primer lugar, se procedió a la derogación del Libro III de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, de las Faltas. Hasta entonces, el homicidio por imprudencia leve del artículo 621.2º del Código Penal y, la mayoría de las lesiones producidas en los siniestros viales se enjuiciaban a través del Juicio de Faltas, como lesiones imprudentes leves del artículo 621.3º del Código Penal, pero, con la referida reforma, estas infracciones penales dejaron de serlo y su procedimiento de enjuiciamiento quedó derogado<sup>398</sup>.

Con anterioridad a la reforma de 2015, ya existían voces que propugnaban la eliminación de las conductas penales cometidas por imprudencia leve, atendiendo a cuestiones de índole de política criminal y procesal<sup>399</sup>, aunque, igualmente, la descongestión de la actividad de los Juzgados sería un motivo suficiente.

La propia FGE, consideraba que los juicios de faltas necesitaban una amplia remodelación, tanto desde el plano sustantivo, como procesal<sup>400</sup>, y así lo expresaba en diversas memorias anuales cuando se refería a las posibles reformas, entre las que se encontraba la del juicio de faltas<sup>401</sup>, aunque, su pretendida modificación no coincidía con la que establecía el proyecto de reforma del CP, ya que, consideraba que era un simple

---

<sup>398</sup>Disposición derogatoria única LO 1/2015.1. Queda derogado el Libro III de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

<sup>399</sup>FEIJÓ SÁNCHEZ, B. Revista del Poder Judicial, Núm. 61, 2001.Págs. 105-164

<sup>400</sup>FGE. Memoria de 2014. *“los juicios de faltas merecen un año más un comentario crítico y una nueva apelación a la necesaria y siempre pendiente reforma sustantiva y procesal.* Pág. XII.

<sup>401</sup>*Ídem*”. *En el orden penal, las propuestas de reforma se refieren (...) juicios de faltas (...)*”. Pág.738

cambio nominativo, pero el problema seguía permaneciendo<sup>402</sup>, aunque, finalmente no ha sucedido.

Siguiendo la reforma, en el apartado XXXI, del Preámbulo de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, se establece la supresión del Libro III, atendiendo al principio de intervención mínima y a la existencia de soluciones para aquellas conductas en los ámbitos administrativo o civil<sup>403</sup>. Siguiendo la misma cita, los tipos penales de homicidio y lesiones por imprudencia leve son remitidos a la vía civil, siendo penalmente relevantes el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave, y pasando a ser considerados como delitos leves, el homicidio y lesiones graves por imprudencia menos grave<sup>404</sup>.

Aparece una nueva graduación de la imprudencia penal, entre grave y menos grave, procurándose una mejora en la valoración de la responsabilidad atendiendo a la actuación que la genera. Apela a los principios de intervención mínima y última ratio del derecho penal para solo intervenir en aquellas conductas consideradas más graves, pues no todos los supuestos de imprudencia deben ser objeto de reproche penal y, por tanto, su derivación a la jurisdicción civil<sup>405</sup>.

De lo anterior, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

---

<sup>402</sup>Ídem. “el mero desplazamiento de la mayoría de las faltas al Libro II del Código Penal para colocarlas bajo la etiqueta de delitos leves cambia el nombre de las cosas, pero no su realidad”. Pág.XII

<sup>403</sup>“De otra parte, se suprimen las faltas que históricamente se regulaban en el Libro III del Código Penal, si bien algunas de ellas se incorporan al Libro II del Código reguladas como delitos leves. La reducción del número de faltas –delitos leves en la nueva regulación que se introduce– viene orientada por el principio de intervención mínima, y debe facilitar una disminución relevante del número de asuntos menores que, en gran parte, pueden encontrar respuesta a través del sistema de sanciones administrativas y civiles”

<sup>404</sup>“En cuando al homicidio y lesiones imprudentes, se estima oportuno reconducir las actuales faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve hacia la vía jurisdiccional civil, de modo que sólo serán constitutivos de delito el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave (apartado 1 del artículo 142 y apartado 1 del artículo 152), así como el delito de homicidio y lesiones graves por imprudencia menos grave, que entrarán a formar parte del catálogo de delitos leves (apartado 2 del artículo 142 y apartado 2 del artículo 152 del Código Penal).

<sup>405</sup> Se recoge así una modulación de la imprudencia delictiva entre grave y menos grave, lo que dará lugar a una mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche, pero al mismo tiempo permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Código Penal. No toda actuación culposa de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil, en su modalidad de responsabilidad extracontractual o aquiliana de los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, a la que habrá de acudir quien pretenda exigir responsabilidad por culpa de tal entidad”.

Primero: Reclama al principio de intervención mínima, remitiendo a la vía administrativa y la civil la gran mayoría de las infracciones penales que conformaban el Libro III. Respecto del homicidio y las lesiones cometidos por imprudencia leve, envía su tramitación directamente a la vía civil, quedando regulados a través del artículo 1.902 y siguientes del Código Civil.

Segundo: Se crea, *ex novo*, una nueva modulación de la imprudencia con relevancia penal. La imprudencia menos grave, manteniéndose, a su vez, la anterior grave. Ello implica que, hechos con determinada carga de gravedad van a ser considerados como delitos leves, pasando a formar parte del Libro II. Las imprudencias graves, no van a sufrir modificación alguna.

Tercero. Se prevé que la nueva clasificación de la imprudencia va a suponer una mejor graduación de la responsabilidad penal. En realidad, los dos tipos de imprudencia se corresponden a hechos que, en cualquier caso, son considerados graves, y es, desde este origen, donde procede encontrar la modulación y su transcendencia dentro de la esfera penal.

Se aprecia la intención del legislador, de desviar la sanción de determinadas conductas al ámbito administrativo o civil, pues ofrece una respuesta más contundente que la ofrecida, hasta entonces, por el derecho penal. Amparándose en criterios tendentes, entre otros, en el deber de primar la *“racionalización del uso del servicio público de Justicia...favorecer una respuesta judicial eficaz y ágil a los conflictos...reservar al ámbito penal el tratamiento de las conductas más graves de la sociedad<sup>406</sup>”*, desaparecen las infracciones penales constitutivas de falta, al quedar derogado, totalmente, el Libro III del Código Penal. Sin embargo, se deja de sancionar conductas imprudentes viales, pues, no todo tiene una satisfacción civil.

No cabe duda de la finalidad que pretendía el legislador, que no era otra que la de aliviar la carga de trabajo de los Juzgados de Instrucción, porque a las víctimas de los siniestros viales las remite, en la casi generalidad de las ocasiones, a la jurisdicción civil. El hecho de graduar la imprudencia penal en grave y menos grave, no iba a suponer un cambio de la situación anterior, al menos, en lo referente a la graduación de la conducta, donde la gran mayoría de ellas eran consideradas como homicidios y lesiones por imprudencia leve. Distinto fue la situación procesal a las que fueron dirigidas las

---

<sup>406</sup>LO 1/2015, de 30 de marzo. Exposición de Motivos. Apartado XXXI. Pág. 27082

víctimas de los siniestros viales, pues acudir a la jurisdicción civil les supuso un mayor gravamen, principalmente, económico, ya que, necesitarán abogado, procurador, además de poder ser condenados en costas y la imposibilidad de ser reconocidas por los médicos forenses.

Sin embargo, respecto de las lesiones imprudentes, tras la modificación que se lleva a cabo por la LO 1/2015, de 30 de marzo, se focalizan, principalmente, en las causadas con ocasión de siniestros viales, sin tener en cuenta otros orígenes en su producción, además de tener muy en cuenta la gravedad del resultado, en lugar de la gravedad de la imprudencia. Simplemente, habría que echar un vistazo a la Enmienda número 819, del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal<sup>407</sup>, para darse cuenta de ello.

Se propuso eliminar, por tener una aplicación práctica muy limitada, las lesiones leves por imprudencia grave, considerando que las lesiones graves son ocasionadas por imprudencias graves, mientras que las lesiones leves tienden a ser consideradas como imprudencia leve. Quizás, esa aplicación práctica fue totalmente errónea, pues se equipara gravedad de la imprudencia con la gravedad del resultado, o lo que es lo mismo, desvalor de la acción con desvalor del resultado, cuando, en muchas ocasiones, la producción de un menor resultado lesivo es producto de circunstancias o condiciones ajenas a la gravedad de la conducta que los causó, como podrían ser, la reducción de lesiones debidas a la actuación de los sistemas de seguridad pasiva de un determinado vehículo, la rigidez estructural, etc., pudiendo tener la conducta su origen en una grave imprudencia. Son lesiones leves, pero la conducta grave, la cual, quedaría completamente sin castigo penal y, con ello, sensación de impunidad.

Para las lesiones por imprudencia leve, existía una vinculación de efectos en el ámbito de los accidentes de tráfico, generándose, según la Enmienda, una “*degradación de la imprudencia*” al ser consideradas como faltas, “*conductas que han causado lesiones de extraordinaria gravedad, incluyéndose aquí habitualmente conductas de gravedad*”<sup>408</sup>, lo que, parece una contracción pues la conducta se tipificaba como leve.

---

<sup>407</sup>Boletín Oficial de las Cortes Generales (BOCG). *Lesiones leves por imprudencia grave: uno a dos meses de multa. Este supuesto tiene una aplicación práctica muy limitada: de una parte, porque si la imprudencia es grave (y conlleva un riesgo especialmente relevante), normalmente se producen lesiones más graves; y, sobre todo, porque una imprudencia que causa lesiones leves tiende a valorarse como leve*. Congreso de los Diputados. Núm. 66-2, de fecha 10/12/2014. Pág. 531

<sup>408</sup>BOCG. Congreso de los Diputados. Núm. 66-2, de fecha 10/12/2014. Pág. 532

La despenalización de las imprudencias leves perseguía una doble finalidad: por un lado, *“se trataba de evitar que una imprudencia de gravedad que causa lesiones gravísimas pueda ser sancionada con una multa<sup>409</sup>”*, de esa forma, al juez solo le resta la opción de la imprudencia grave y, por otro, *“facilitar que los accidentes de menor gravedad...quedaban fuera del Derecho penal<sup>410</sup>”*, lo que parece, igualmente, lógico, ya que, no todas las acciones imprudentes deben ser penalmente relevantes. Se da un mayor valor a la conducta y no al resultado.

Evidentemente, no podía ser de otra manera, la despenalización de las imprudencias leves hizo que las asociaciones de víctimas de siniestros viales pusieran el grito en el cielo, pues consideraban que, al existir una sola calificación de imprudencia, la grave, para lo cual, su calificación tendría una aplicación nada habitual, y la gran mayoría de acciones peligrosas, generadoras de lesiones quedarían impunes, pues, en el origen de la reforma, solo quedarían como punibles lesiones por imprudencia grave, toda vez que, no se tenían previstas las ocasionadas por la menos grave.

Siguen existiendo dos tipos de imprudencia, eliminándose la antigua dualidad entre grave y leve y, pasando a ser grave y menos grave, para incluir en ella aquellas conductas que no tendrían un encaje en la imprudencia grave, dada su menor intensidad y que son merecedoras de sanción penal.

El problema se plantea por el hecho que, para graduar mejor la responsabilidad penal, a la que se hace mención, se incluye una nueva clasificación de la imprudencia que, en el caso de la menos grave, no se tiene un concepto claro de su alcance, su criterio de valoración, etc., lo cual, puede llevar a una situación en la que solo se utilice la imprudencia grave para hechos penalmente relevantes y el resto, que no tenga esa preeminencia, sean desviados a la vía civil, hasta tanto, no existiera una interpretación clara del alcance de la imprudencia menos grave. Por otro lado, tampoco es relacionable o equivalente la anterior imprudencia leve con la actual imprudencia menos grave.

Primero, por la falta del criterio expuesto y, después, por la eliminación de la tipificación de las faltas, la reforma penal, en cualquier caso, deja, en cierto modo, desamparadas a las víctimas de siniestros viales cuando han sufrido una lesión, pues en el caso de imprudencia grave, el listón para su aplicación estará bastante elevado y,

---

<sup>409</sup>BOCG. Congreso de los Diputados. Núm. 66-2, *Op.cit.* p. 532

<sup>410</sup>*Idem.* Pág, 532

en el caso de menos grave, salvo las lesiones especialmente graves, la conducta será impune, lo cual, conlleva a su calificación como imprudencia leves y remitidas a la jurisdicción civil.

La aparición de la nueva graduación de la imprudencia, como menos grave, es lo que supuso un mayor problema a la hora de analizar el desvalor de la acción realizada por el sujeto activo, toda vez que, la ausencia de una definición del concepto de ésta y, por lo tanto, su aplicación, ha hecho que se considerara, salvo en los siniestros viales con resultados de muerte o lesiones por imprudencia grave, que el resto se van a remitir a la jurisdicción civil.

Para parte de la doctrina, y recogido en alguna resolución judicial, se han considerado que existían, incluso con anterioridad a la reforma de 2015, determinados hechos con una valoración de gravedad intermedia, pues se consideraba que no alcanzaban la entidad suficiente para ser consideradas como graves, pero, tampoco eran infracciones de pequeña significación<sup>411</sup>. No se encasillaban en la imprudencia grave, pero tampoco en la leve<sup>412</sup>. Como refiere alguna Sentencia, para calificar una conducta imprudente como menos grave, se ha tenido en cuenta alguna circunstancia que permite rebajar la mayor gravedad que inicialmente se planteaba<sup>413</sup>.

---

<sup>411</sup>SSJP de lo Penal de Pamplona 279/2015, Sección 1ª, de 24 de septiembre. Roj: SJP 62/2015 - ECLI:ES:JP:2015:62. "(...) la imprudencia grave supone la falta de adopción de los cuidados más elementales o rudimentarios exigidos por la vida de relación, suficientes para impedir o contener el desencadenamiento de resultados dañosos previsibles, infringiéndose deberes fundamentales que atañen a la convivencia, mientras que la imprudencia simple representa la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance. La actual imprudencia menos grave se sitúa, como he indicado antes, en un término medio, en el que sí bien no hay una patente infracción de las elementales normas de prudencia, sí que se infringen deberes de cuidado relevantes".

<sup>412</sup>SAP ML 47/2018, Sección 7ª, de fecha 15 de junio. ROJ: SAP ML 120/2018 - ECLI:ES:APML:2018:120. "Como señala un importante sector de la doctrina, no puede decirse que el legislador haya creado ex novo esta categoría de imprudencia menos grave en cuanto a su contenido y alcance, aunque sí, obviamente, en cuanto a su denominación. Se ha limitado a dar nombre a una realizada ya existente. Esta imprudencia de grado medio podría tener su cabida, en la interpretación que consideramos más pertinente, tanto en la anterior imprudencia grave (sus supuestos menos graves) como en la imprudencia leve (los supuestos más graves). De hecho, ya mucho antes del alumbramiento de esta nueva categoría, muchas resoluciones judiciales se refirieron a una imprudencia menos grave o de grado medio, situada entre la grave o temeraria y la leve o simple".

<sup>413</sup>SAP MU 274/2017, Sección 3ª, de 20 de junio. ROJ: SAP MU 1531/2017 - ECLI:ES:APMU:2017:1531. "Esta imprudencia menos grave ha de entenderse que no se crea ex novo con dicha regulación, sino que en todo caso se refiere a supuestos que antes merecían la calificación de graves, de tal forma que esta Sala entiende que deberá calificarse como menos grave aquellas acciones u omisiones gravemente imprudentes, cuando exista algún factor o elemento que permitan degradar dicho comportamiento en todo caso grave, y en el presente supuesto, la Sala no considera que la conclusión alcanzada por el juez a quo en cuanto que rechaza la calificación de grave de la imprudencia, deba ser rectificadas".

En el homicidio por imprudencia grave del 142.1 del C.P., no existe variación, con relación a la acción típica, con la anterior redacción de este, mientras que en el apartado 2, del mismo artículo aparece como novedad, el causado por imprudencia menos grave, requiriéndose para su “perseguitabilidad” la denuncia de la persona agraviada o su representante legal.

Las lesiones por imprudencia grave perseguibles penalmente eran las previstas en el tipo básico del artículo 147.1 CP., mientras que, todas aquellas lesiones que puedan calificarse como leves quedaban al margen, también, de la protección penal, a pesar de que sean originadas por hechos donde no se ha tenido en cuenta la más elemental norma de prudencia.

Sin embargo, estas mismas lesiones del artículo 147.1 CP, no eran perseguibles penalmente cuando tienen su origen en una acción que es catalogada como imprudencia menos grave. Hay que tener en cuenta que, la mayoría de las consecuencias lesivas, resultado de siniestros viales, lo conforman los ocasionados por imprudencias menos graves, además de las leves, lo cual, conllevó a la despenalización de las lesiones previstas en el referido artículo, cuando su origen está en la comisión de estos tipos de imprudencia, dejando a la jurisdicción penal una minoría de casos, solo por imprudencia grave, por lo que, no todas las lesiones ocasionadas por una acción imprudente van a ser perseguibles por el derecho penal.

Igualmente, se incluyen las lesiones previstas en los artículos 149 y 150 CP, relacionadas con la pérdida o inutilidad de órganos o miembros principales o no, así como otras consecuencias, cometidas por imprudencia grave o menos grave.

Para valorar la gravedad de la imprudencia, se introducen dos criterios<sup>414</sup>: a) la gravedad del riesgo no permitido creado y, en particular, si el mismo constituye una infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y b) la relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en el que se lleva a cabo la conducta peligrosa. Estos criterios van a constituir un elemento importante a la hora de graduar la imprudencia, pues el primero constituye la comisión de una infracción al deber de cuidado, el cual, se encuentra regulado a través de una norma administrativa, y, el segundo, las

---

<sup>414</sup>LANZAROTE MARTINEZ, P. La imprudencia: el concepto de imprudencia menos grave. Diario La Ley núm. 8.600, de 08/06/2015. Pág. 2-3

circunstancias y condiciones en las que aquella se produjo y, que, en muchas ocasiones, van a ser determinantes para la valoración de la conducta<sup>415</sup>.

En cualquier caso, la imprudencia menos grave actual, no es equiparable a la anterior imprudencia leve, pues no todas las conductas que eran constitutivas de falta penal, han sido recogidas como delito leve, sino, solo aquellas consideradas de mayor gravedad, motiva por el recurso al principio de intervención mínima del derecho penal.

La imprudencia menos grave, corresponderá a un desvalor de la acción más elevado que el exigido en las imprudencias leves. Pero, no se entiende que pudieran conformarse con la degradación de conductas que son consideradas como graves. El desvalor de la acción es merecedor de una mayor valoración, pero no para llegar a la imprudencia grave<sup>416</sup>.

No obstante, si partimos de la base que, la imprudencia grave no ha sufrido modificación alguna, y que, determinadas conductas leves, no deben quedar impunes, la imprudencia menos grave estaría conformada por aquellas conductas que no pueden seguir siendo leves, ya que, son merecedoras de sanción penal por el mayor desvalor de la acción<sup>417</sup>, criterio que se comparte, al igual que lo hacen, la mayor parte de la doctrina que rechaza una equiparación total entre imprudencia leve y menos grave<sup>418</sup>. De la misma forma, la Fiscalía de Seguridad Vial, se expresa con el mismo criterio,

---

<sup>415</sup>Supongamos el caso de un vehículo que invade el carril del sentido contrario de circulación, lo que implica la comisión de una infracción grave de la normativa vial, pero si además, lo hace como consecuencia de la ingesta de alcohol, cansancio o distracción por utilizar el teléfono móvil, su comportamiento supondrá un mayor desvalor de la acción cometida, pero lo que permite hacer esta valoración, son las condiciones en las que se estaba circulando con un vehículo a motor y que llevó a la invasión del carril contrario de circulación, ocasionando un resultado lesivo.

<sup>416</sup>LANZAROTE MARTINEZ, P. La imprudencia: el concepto de imprudencia menos grave. Ponencia Fiscalía General del Estado. 2015. Pág. 11-12". (...) *conformada por los casos más graves de la anterior imprudencia leve y los menos graves de la imprudencia grave*".

<sup>417</sup>DAURIS RODRIGUEZ, A. La imprudencia menos grave. Revista para el análisis del Derecho. InDret. julio, Barcelona. 2019. Pág. 37. "(...) *el objetivo de la reforma no fue detraer determinados supuestos de la imprudencia grave, pero tampoco relegar al ámbito privado todos los casos de imprudencia leve*". Cita a numerosos autores que comparten su mismo análisis:" MUÑOZ CONDE/GARCÍA ARÁN, PG, 9ª edición., 2015, p. 308; DIEZ RIPOLLÉS, PG, 4ª edición., 2016, pp. 217-218; SUÁREZ-MIRA, «Del homicidio y sus formas (arts. 138 y ss.)», en GONZÁLEZ CUSSAC (Dir.), MATALLÍN EVANGELIO/GÓRRIZ ROYO (coord.), Comentarios a la Reforma del Código penal de 2015, 2015, 2ª edición., p. 488, cuando defiende que la imprudencia menos grave es "*una clases de imprudencia intermedia que, sin ser grave, sea más intensa que la anteriormente leve*"; FARALDO CABANA, Los delitos leves, 2016, p. 116; RAMOS TAPIA, «Lección 8», en ZUGALDÍA ESPINAR (Dir.), PG, 3ª edición., 2016, p. 129".

<sup>418</sup>DAURIS RODRIGUEZ, A. La imprudencia menos...*Op. cit.* p. 37. "(...) *sin llegar a ser grave, implicase una falta de diligencia mayor que el mero descuido y despiste del agente de la conducta (...) alberga elige, menos supuestos que la anterior imprudencia leve*".



considerando que es una nueva modulación de la imprudencia que no viene a cubrir supuestos de la grave, ni de la derogada leve<sup>419</sup>. Aclara DAURIS, que, siguen siendo válidos los criterios jurisprudenciales que sobre la imprudencia grave y leve han sido acuñados tiempo atrás, pero, en el caso de la imprudencia menos grave, esta debe ser tenida como la falta de diligencia media<sup>420</sup>.

Habría que esperar, hasta cuatro años después, para que apareciera una interpretación auténtica del concepto de imprudencia menos grave, a través de la pretendida equiparación que, partiendo de infracciones administrativas a la normativa vial, permitieran definir determinados hechos, vinculados únicamente a la circulación viaria, como imprudencias menos graves. Igualmente, es de esperar que, no ocurra la práctica anterior a la reforma, en la que la mayoría de los homicidios y lesiones imprudentes finalmente se sustanciaron como imprudencia leve, pues, ahora, no sean todas imprudencias menos graves.

### 3.1.1. La desprotección de las víctimas y perjudicados.

En el preámbulo de la LO 1/2015, de 30 de marzo, se dice que la nueva dualidad imprudente supondrá una mejor graduación de las referidas conductas y, dejará de sanción penal aquellas que, por su levedad, deben ser reconducidas a la vía civil<sup>421</sup>.

Por otra parte, se mantiene la imprudencia leve y la remite a la jurisdicción civil, lo que, unido a la necesidad de liberar carga de trabajo a los Juzgados de Instrucción, se seguirá utilizando, mayoritariamente, esta vía, como hasta ahora, para el enjuiciamiento de la mayoría de los siniestros viales. Las antiguas faltas de homicidio y lesiones cometidas por imprudencia leve, no fueron introducidas en la nueva legislación

---

<sup>419</sup>Dictamen 2/2016. Fiscalía de Sala... *Op.cit.* p.26“(...) incorrecto decir que la imprudencia menos grave detrae supuestos de la grave como de la leve anterior, pues se trata de una nueva categoría o concepto con vida propia y distinto tanto de la segunda que ha sido sustituida como de la primera que se mantiene idéntica”.

<sup>420</sup>DAURIS RODRIGUEZ, A. La imprudencia menos... *Op. cit.* p.39“(...) la imprudencia grave se destine a aquellos supuestos en los que se demuestra una total ausencia de cautela o prudencia, la cual, se puede exigir, incluso, al menos diligente de los sujetos. Los simples despistes y/o aquellos casos de falta de diligencia mínima que ni el hombre más diligente o cuidadoso está exento de cometer dan contenido a la imprudencia leve y quedan fuera del ámbito del ordenamiento penal. Finalmente, la imprudencia menos grave se refiere a la falta de diligencia media o normal que es capaz de prestar un ciudadano medio”.

<sup>421</sup>“(...) Se recoge así una modulación de la imprudencia delictiva entre grave y menos grave, lo que dará lugar a una mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche, pero al mismo tiempo permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Código Penal (...)”

como delitos leves, sino que fueron derivadas a la jurisdicción civil. Sin embargo, si han pasado a la nueva regulación esos mismos resultados lesivos, pero originados por imprudencia menos grave. Además, con ello, se han olvidado que “ (...) *da lugar a la desprotección de bienes jurídicos de máxima relevancia, como son la vida e integridad física*<sup>422</sup>”.

Igualmente, por lo que se refiere al delito de lesiones por imprudencia grave, al quedar impunes las lesiones básicas del artículo 147 del CP., que son las más frecuentes en los siniestros viales, cuando son cometidas por imprudencia menos grave<sup>423</sup>, ya que éstas pasaran a la jurisdicción civil. La ausencia de una definición clara de la imprudencia menos grave y la despenalización de las lesiones del tipo básico, a excepción de su producción por imprudencia grave, supuso que las víctimas se encontrarán en una situación de mayor desamparo, tanto por la despenalización como por el cambio de procedimiento procesal.

Lo antes expuesto, creó malestar entre las víctimas de siniestros viales, pues les vino a generar una importante carga económica previa, en numerosos casos, para los supuestos en los que deban acudir a la jurisdicción civil, al necesitar la asistencia de profesionales (abogado, procurador, perito médico...) para formular las reclamaciones oportunas, enfrentarse a las compañías de seguros y arriesgarse a que, además de no prosperar su pretensión, ser condenado en costas, lo que, implicó que muchas víctimas y perjudicados no pudieran afrontar estos costosos procedimientos, aceptando las propuestas económicas exiguas de las compañías de seguros.

Durante los últimos cinco años, siguiendo las distintas Memorias de la FGE, los casos en los que ha existido una calificación del MFde homicidio imprudente, las cifras no han sufrido variaciones muy significativas, salvo, en los años 2016 y 2017, que supuso un aumento del 15'38 %. En los citados datos, se incluyen, a partir del año 2015, tanto los homicidios por imprudencia grave, como menos grave, pero desde 2014 hasta la entrada en vigor de la LO 1/2015, se incluían los producidos por imprudencia leve. En 2016 y 2017, ya estaba en vigor la reforma, que es cuando se produce este aumento más significativo.

---

<sup>422</sup>DE VICENTE MARTÍNEZ, R. La reforma penal de 2015 y su incidencia en los accidentes de circulación. Revista Aranzadi Doctrinal, (5). 2017. Pág. 4.

<sup>423</sup>Fueron introducidas, nuevamente, por la LO 2/2019, de 1 de marzo.

No obstante, los datos se refieren a todos los casos donde el homicidio y las lesiones se han producido por imprudencia, por lo tanto, están comprendidos los ocasionados por siniestros viales, los cuales son mayoritarios, aunque, en menor medida, en los datos expuestos, se incluyen los accidentes laborales<sup>424</sup>. Ello indica que, a pesar de la referida inclusión, en relación al número total de siniestros viales, fallecidos y lesiones graves producidas, el número de intervenciones del Ministerio Fiscal, así como las sentencias dictadas por estos hechos son bastante bajas, cantidades que disminuyen conforme transcurre el tiempo desde la entrada en vigor de la reforma penal de 2015.

Analizando los datos que aportan las Memorias Fiscales de los años 2017<sup>425</sup>, 2018<sup>426</sup> y 2019,<sup>427</sup> en las que presentan las cifras correspondientes a los años anteriores de procedimientos incoados por homicidios y lesiones y, se comparan con los datos de víctimas de siniestros viales, aportados por la DGT<sup>428</sup>, en esos mismos años, podemos hacernos una idea del desfase que existen entre en número de víctimas, fallecidos y lesionados hospitalizados, y la actividad judicial al respecto.

Periodos	Fallecidos DGT	Hospitalizados DGT	Homicidios Incoados/calificados	Lesiones Incoadas/calificadas
2016	1.810	9.755	636 / 312	107.143 / 1.358
2017	1.830	9.546	562 / 360	97.324 / 1.316
2018	1.806	8.935	591 / 341	85.630 / 1.473

Tabla 6. Datos comparados entre procedimientos penales incoados y víctimas.

Fuente: Memorias Fiscal. Años 2016 – 2018. Elaboración propia.

<sup>424</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2017. Pág. 796. “(...)los accidentes de tráfico, de forma mayoritaria, y en mucho menor medida los accidentes laborales, son el escenario más habitual donde se dan las muertes y lesiones por imprudencia”.

<sup>425</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2017. Pág. 790 – 791

<sup>426</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2018. Pág. 878

<sup>427</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2019. Pág. 1112 y 1114

<sup>428</sup>DGT. Anuarios estadísticos de accidentes 2016, 2017 y 2018. Pág. 5

Hay que tener en cuenta con estos datos dos consideraciones, para que no se obtengan unas conclusiones que pudieran resultar alarmantes. Primero, el concepto de hospitalizado y el de lesiones penales, no son coincidentes, pues, el primero se basa en la permanencia de más de 24 horas hospitalizado y, el segundo, en el que aporta el tipo básico del 147.1 CP. En segundo lugar, en los homicidios y lesiones imprudentes que fueron incoados, se encuentran otros tipos de sucesos, distintos a los siniestros viales. Aun así, las cifras de víctimas de siniestros viales, que son reales, al compararlas con los procedimientos incoados y calificados, siguen siendo distantes, lo cual, lleva a la conclusión que muchas de estas víctimas no han sido, por el motivo que fuere, objeto de tutela penal.

La misma Fiscalía, en su Memoria de 2017, dice que “*son muy numerosas las lesiones imprudentes producidas en el ámbito de la circulación viaria que se dilucidan como juicios por delito leve, en la vía civil o acaban archivándose*<sup>429</sup>”, es decir, que muchas de las actuaciones judiciales no llegan a pasar por la Fiscalía.

No significa que todos los fallecimientos y lesiones graves producidas en un siniestro vial deban ser consideradas como delitos de homicidios o lesiones imprudentes, pero, las diferencias cuantitativas expuestas, hacen pensar que la desproporción que existe entre ellas, es indicadora de una práctica habitual de dirigir éstos sucesos a la vía civil, después de la última reforma, o su tratamiento como simples faltas, antes de aquella. Se desconoce el motivo, pero, quizás, uno de ellos, puede estar relacionado con la ausencia de informes que contentan la información y los datos necesarios para iniciar unas diligencias previas. No es lo mismo, tratar estos hechos como un “tráfico”, en lugar de un homicidio o lesión imprudente.

Evidentemente, no significa que la causa o el problema sea de la Fiscalía, todo lo contrario, sino que puede ser más propio del sistema judicial. La Fiscalía de Seguridad Vial, a través del Dictamen 2/2016, es consciente del problema y de la indefensión que genera a los ciudadanos, al quedar impunes conductas que no deberían serlo. En ella se hace mención a la indebida aplicación del juicio de faltas, en lugar del correspondiente procedimiento abreviado a conductas en las que el desvalor de la

---

<sup>429</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2017. Pág. 791

acción debería haber sido considerado dentro de los tipos penales del homicidio y lesiones por imprudencia grave<sup>430</sup>.

Siguiendo a la FGE, en su Memoria Anual de 2018, sigue haciendo alusión a la situación que, en relación a las imprudencias, existía en los años anteriores en la que la imprudencia grave parecía haber resurgido, mientras que para la menos grave, los procedimientos incoados seguían siendo escasos<sup>431</sup>.

Sin embargo, una buena investigación de los hechos, tanto por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (FCS), como por la propia intervención e impulso de la Fiscalía, puede suponer una disminución de la tendencia que existía en archivar o sobreseer los siniestros viales, con resultados lesivos, sin la mínima investigación, generando un claro perjuicio a las víctimas de estos. La propia Memoria Fiscal de 2018, lo pone de manifiesto<sup>432</sup>.

Ello demuestra que, salvo los casos en los que se aprecie de forma clara la comisión de una acción imprudente calificable como grave, no va a ocurrir lo mismo con las menos graves, por lo tanto, la remisión de estos hechos a la jurisdicción civil va a seguir siendo la tónica general, con la consiguiente desprotección penal para las víctimas y perjudicados por siniestros viales.

Para la Fiscalía, llama la atención que muchos Juzgados de Instrucción han dictados autos de archivo o resoluciones de sobreseimiento libre, sin realizar una mínima instrucción que pueda analizar si ha existido una acción imprudente con relación

---

<sup>430</sup>Dictamen 2/2016, de la Fiscalía de Seguridad Vial. *“Lo que sucede, como se dijo, es que las praxis judiciales han conducido a que hechos merecedores del cauce procesal de diligencias previas y de una respuesta penal de conformidad con estos preceptos sea indebidamente derivados al juicio de faltas, hoy procedimiento por delito leve, e indebidamente calificados en el que hemos llamado segundo escalón en la graduación de gravedad del injusto”*. Pág. 26

<sup>431</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2018. *“(…) el ámbito de aplicación de la imprudencia grave no se ha visto modificado; es más, a diferencia de lo que ocurría en la situación anterior a la reforma, en que no era infrecuente el recurso al juicio de faltas para tramitar conductas imprudentes de gravedad, su desaparición ha podido contribuir a que la imprudencia grave haya recuperado gran parte de su ámbito de actuación, investigándose en sede de Diligencias Previas (...) sigue siendo anecdótica la incoación directa de procedimientos por delito leve de imprudencia menos grave, según refieren en su mayoría los Fiscales Delegados, llegando algunos a afirmar que en su territorio no se ha celebrado ningún juicio por delito leve en el ámbito de la siniestralidad vial”*. Pág. 646

<sup>432</sup>*Idem*. *“(…) existiendo indicios de imprudencia, el proceso no se cierra (o se transforma en delito leve) sino tras practicar una al menos mínima instrucción (aportación de atestados, informes técnicos o informes forenses) que determine la entidad o gravedad de la imprudencia y la concurrencia o no de resultados típicos, lo que es un paso relevante para la protección de los derechos de las víctimas”*. Pág. 646

a un resultado lesivo, incluso con atropellos a peatones. Igualmente, casi no existen incoaciones de procedimientos por delitos leves de imprudencia menos grave, con la consiguiente sensación de impunidad ante estos hechos y la desprotección en la que son colocadas las víctimas de éstos<sup>433</sup>.

Las lesiones imprudentes, como consecuencia de la reforma del Código Penal, se redujeron, pues las calificadas como leves han sido reconducidas a la jurisdicción civil. En este sentido, insiste para que no ocurra lo que sucedía anteriormente, de tal forma que, si unos hechos tienen ser que, considerados como delitos por imprudencia grave, éstos no sean tramitados como delito leve<sup>434</sup>. Con ello, se pretende evitar que determinados hechos sean enviados a la vía civil sin que, al menos, hayan sido analizados previamente por la Fiscalía, con objeto de verificar la existencia o no de una infracción penal más grave.

En el Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial<sup>435</sup>, se recoge la preocupación que existe en la referida Institución por la rapidez con la que se archivan hechos que pudieran ser constitutivos de delitos de homicidios o lesiones imprudentes, máxime, cuando no se han recibido los informes policiales y no se ha instruido el procedimiento correspondiente.

### 3.2. La reforma de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, del Código Penal.

En lo que se refiere a las imprudencias punibles, como antes se ha puesto de manifiesto, no ha servido la anterior reforma para colmar las pretensiones de las víctimas y perjudicados de los siniestros viales, en general. La presente reforma, realizada por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, paliará, al menos en parte, la

---

<sup>433</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2017. Pág. 569

<sup>434</sup>FGE. Memoria Fiscal año 2018. *“Las fiscalías hacen especial hincapié en la necesidad de seguir de cerca las diligencias que se tramitan como juicios por delito leve, con el fin de poder ejercitar el recurso si es necesario, por aplicación de lo dispuesto en la Instrucción 3/2007, de la Fiscalía General del Estado. De esta manera se garantiza que ningún hecho presumiblemente constitutivo de delito se sustancie como juicio por delito leve”*. Pág. 883

<sup>435</sup>Dictamen 2/2016, Fiscal Sala Seguridad Vial. *“(…) el número de resoluciones de archivo o declaración de falta, con frecuencia sin unir el informe técnico del accidente, pese a que los hechos son merecedores de una calificación de delito de homicidio o lesiones imprudentes por clara vulneración de esenciales deberes normativos de cuidado. Sólo cuando en la situación concursal del art. 382 hay delito de los tipos más objetivados de los arts. 379.1 y art. 379.2 inciso 2 CP, está asegurado el procedimiento de diligencias previas de los art. 774 y ss. LECrim”*. Pág. 15

situación originada después de la anterior de 2015, aunque la solución no parece haber gustado a muchos.

Ello es así, porque está dirigida a remediar solo una parte de siniestros viales causados por imprudencias, como son, aquellos que afectan a los peatones y ciclistas como consecuencia de su producción por vehículos a motor o ciclomotores, que es, por lo que, en parte, se ha llevado a cabo la reforma. Ciertamente es, sin embargo, que en los últimos años se han producido siniestros en los que se han visto involucrados ciclistas, incluso en grupo, que han sido arrollados por conductores que circulaban bajo la influencia de alcohol y/o drogas, que, incluso, se han dado a la fuga quedando a las víctimas en el mayor desamparo, de ahí la demanda social a la que hace referencia el preámbulo de la misma Ley. El elevado número de fallecidos y lesionados en estos siniestros también se han producido en otros en los que, las víctimas, no eran ni ciclistas, ni peatones. Habría que hacer memoria y recordar aquellos siniestros viales en los que, los autobuses han sido vehículos implicados y sus ocupantes, numerosas víctimas.

Fundamentada sobre tres ejes principales, solo el primero de ellos va dirigido a las imprudencias, pues se considerarán como imprudencia grave tres supuestos, por disposición de la Ley, además de una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave. Se omite cualquier análisis de los tipos penales, al ser tratados anteriormente.

Estos tres supuestos se refieren a la comisión de algunos de los tipos penales contenidos en el artículo 379 del Código Penal. La conducción de vehículos a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o exceso de velocidad. Dichos supuestos ya venían siendo considerados, desde mucho tiempo, como imprudencias graves por la Jurisprudencia<sup>436</sup>, así como por la Fiscalía<sup>437</sup>. Todos ellos se aplican de igual manera en los casos de muerte, como de lesiones graves, ambos por imprudencia grave, pero, en cualquier caso, la producción del siniestro tiene que estar relacionada con la comisión de estos delitos.

---

<sup>436</sup>STS 1/2002, Sala de lo Penal, de 22 de marzo de 2002. ROJ: STS 2095/2002 - ECLI:ES:TS:2002:2095. STS 567/2008, Sala de lo Penal, de 24 de septiembre de 2008. ROJ: STS 5169/2008 - ECLI:ES:TS:2008:5169

<sup>437</sup>FGE Memoria Fiscal año 2010". (...) *los excesos de velocidad del actual artículo 379.1 y la conducción bajo la influencia de alcohol ya suponían per se conductas temerarias que, al traducirse en resultado, daban lugar a la imprudencia grave de los artículos 142 y 152 CP (...)*"Pág.1978

En el caso de las imprudencias menos graves, como interpretación auténtica<sup>438</sup>, equipara este tipo de imprudencia, salvo que pueda ser considerada como grave, con la comisión de una infracción grave del artículo 76 de la LTCVMSV, aunque, así debe ser apreciada por el Juez o Tribunal.

Se plantea una relación directa y automática, entre imprudencia menos grave y las infracciones graves de la LTCVMSV. Dicha doctrina ha sido defendida en algunas resoluciones, como el Auto de la Audiencia Provincial de Alicante, de 15 de septiembre, en el que, de forma acumulativa, además del resultado lesivo punible, la acción que conlleva a la producción del siniestro vial debe ser alguna de las infracciones de los artículos 76 y 77 de la norma vial antes citada,<sup>439</sup> u otras del TS, en la que considera la imprudencia grave con gravedad de la infracción de la norma de cuidado. Refiriéndose a la normativa vial como norma de cuidado y, a su dualidad, entre muy graves y graves, para concretar la graduación de la imprudencia<sup>440</sup>. Con anterioridad a las Sentencias citadas, en otra del TS se aprecia el mismo criterio de automatismo, pero con la imprudencia grave, aunque, no clasifica entre tipos de infracciones administrativas viales y los tipos de imprudencia<sup>441</sup>.

Puede considerarse que la gravedad de la imprudencia no tiene que guardar relación automática con la infracción administrativa cometida, sino que, ésta sería la primera conducta a tener en cuenta, la infracción del deber de cuidado, pero, además,

---

<sup>438</sup>LO 2/2019, de 1 de marzo...BOE, núm. 53, de 2 de marzo. Pág. 20279. "Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal".

<sup>439</sup>AAP A 609/2016, de 15 de septiembre. Roj: AAP A 93/2016 - ECLI: ES:APA:2016:93A. "(...) para que en un accidente de tráfico se derive este hecho a la vía penal deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber: (entre otras) 1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 de Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (...)"

<sup>440</sup>STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. ROJ: STS 1464/2001 - ECLI:ES:TS:2001:1464. "La gravedad de una imprudencia depende, ante todo, de la gravedad de la infracción de la norma de cuidado que ha dado lugar a la producción de un resultado objetivamente ilícito. El desvalor de la acción es directamente proporcional a la gravedad de la infracción de la norma de cuidado".

<sup>441</sup>STS 561/2002, Sala de lo Penal, de 1 de abril. ROJ: STS 2309/2002 - ECLI:ES:TS:2002:2309". (...) la denominada anteriormente imprudencia temeraria, y ahora imprudencia "grave", es la misma en el plano administrativo y en el penal, y consiste, en la infracción grave, manifiesta y clara de las normas de cuidado contenidas en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial, entre las que se encuentran sin duda las que regulan la velocidad y demás normas esenciales de utilización de la vía, esto es, la conducción de un vehículo a motor o de un ciclomotor con "...notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico, de forma valorable con claridad por un ciudadano medio..", ello dada la obligación impuesta a todo conductor de circular en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos".



habría que ponerlas en consideración con las condiciones en las que se desarrolló la acción, más acorde con otros criterios jurisprudenciales<sup>442</sup>.

Si, en la reforma de 2015 se apelaba al principio de intervención mínima del derecho penal y a no considerar todos los siniestros viales como hechos imprudentes punibles, en la actual modificación penal al hacer esta equiparación, resulta que todas aquellas conductas que antes de 2015, pudieron ser consideradas como imprudencias leves, y por tanto, despenalizadas, ahora podrían volver a penalizarse en cuanto se produzca el resultado lesivo requerido en el art. 152 CP.

Ello es así, porque la infracción del deber de cuidado en la gran mayoría de los siniestros viales tiene su origen en la comisión de alguna de las infracciones previstas en el catálogo del artículo 76 de la LTCVMSV, como serían, por citar alguna de ellas, las prioridades de paso, distancias de seguridad, distracciones o desatenciones, invasión de carriles contrarios de circulación, etc., por lo que, al menos, la acción va a ser imprudencia menos grave. Solo falta una lesión, sin mucha gravedad, al menos clínica, pero sí necesaria para que su curación se realice a través de tratamiento médico o quirúrgico, como podría ser un esguince cervical que requiera un tratamiento rehabilitador, la fractura de un hueso del brazo y otros de igual entidad.

Sin embargo, el referido automatismo, no será tal, pues exigirá una valoración por parte del Juez o Tribunal, pues dicha apreciación, como imprudencia menos grave, debe ser apreciada por aquel. Aunque haya tenido su origen en alguna infracción vial que ha originado las lesiones típicas, existe la facultad de no considerarse como imprudencia menos grave, en función de las circunstancias que permitan valorar el riesgo producido, la previsibilidad del resultado, la precaución seguida, etc.<sup>443</sup>.

---

<sup>442</sup>SAP M 479/2016, Sección 6ª, de 14 de septiembre. Roj: SAP M 10863/2016 - ECLI: ES:APM:2016:10863. *“El hecho de que la infracción reglamentaria se considere grave no implica automáticamente que la imprudencia cometida deba ser calificada como grave, puesto que en la graduación de la imprudencia la distinción es circunstancial y atendidas las razones específicas de cada caso, siendo así que la grave negligencia, la falta absoluta de cuidado llevará a la calificación de grave de la imprudencia y por el contrario la negligencia leve, la falta de cuidado no muy intensa, conllevará la calificación de la imprudencia como leve”.*

<sup>443</sup>Imprudencia punible. Wolters Kluwer. Extraído con fecha 12/06/2020, de: <https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAAAEAMtMSbF1jTA AAUMjC1NztbLUouLM DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoA1sgHyDUAAAA=WKE> (...) *atendiendo a la insuficiencia de la entidad, la menor intensidad del riesgo creado, la menor previsibilidad del resultado o la mayor diligencia”.*

Si, además, algo puede paliar esta situación es que, tanto el homicidio como las lesiones graves por imprudencia menos grave, están sometidas a un requisito de “procedibilidad”, pues solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal. A esto se une la aplicación del principio de oportunidad por parte de la Fiscalía, que, de alguna manera, limitará los casos aquí regulados para que tengan un menor recorrido procesal.

Al igual que otras Sentencias, donde se considera necesario continuar con la apreciación que hasta la reforma se estaba haciendo, valorando el deber de cuidado infringido, llegando en caso necesario, a establecer una valoración media de la imprudencia<sup>444</sup>.

Llama la atención la consideración como imprudencia grave, por disposición de Ley, de los tipos penales del artículo 379 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de diciembre, del Código Penal. Si se analiza el artículo 77 de la LTCVMSV, que configura las infracciones muy graves de la normativa vial, a pesar de que, ya venía considerando con como graves estas conductas. De las veinte previstas, seis de ellas pueden y suelen estar presentes como infracción del deber de cuidado en la producción de siniestros viales<sup>445</sup>. Entre ellas, el consumo de alcohol, drogas o excesos de velocidad tienen su equiparación en los tipos penales citados, lo que no sería desacertado pensar que, en una futura reforma penal, al igual que se ha hecho la equiparación entre imprudencia menos grave e infracción vial grave, se identifique la imprudencia grave con la infracción muy grave vial.

---

<sup>444</sup>SAP Salamanca 28/2017, Sección 1ª, de 17 de mayo. Roj: SAP SA 313/2017 - ECLI: ES:APSA:2017:313. “Omisión de diligencia que debe subsumirse en la nueva categoría conceptual de la imprudencia menos grave, en la que se ha de valorar la relevancia del deber de cuidado infringido, como hasta ahora venía haciéndose para diferenciar la imprudencia grave o temeraria de la simple o leve, viniendo referida a la idea de falta de diligencia media, a definiría en negativo o por exclusión, esto es, como conducta negligente que no puede estimarse como grave o leve...(la cual se identificaría con el simple descuido o con la infracción de un deber de escasa relevancia, que cae ya, tras la reforma de 2015, en el ámbito civil”.

<sup>445</sup>Artículo 77 LTCMSV. a) No respetar el límite de velocidad reglamentariamente establecido o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV. b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios. c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas. e) Conducción temeraria. f) Circular en sentido contrario al establecido. g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.

# CAPÍTULO IV

## CASUÍSTICA DE LA IMPRUDENCIA PENAL



## 1. INTRODUCCIÓN.

Una vez detallado el concepto de imprudencia y la diferenciación que, hasta la reforma operada por la LO 1/2015, del Código Penal, entre grave y leve, ha venido existiendo, a través de criterios jurisprudenciales y doctrinales, conviene analizar qué es lo que ha ido señalando las distintas Audiencias Provinciales en las sentencias a recursos de apelación que han dictado, desde la entrada en vigor de la citada reforma, hasta el tercer trimestre de 2020. En este capítulo, se incluyen sentencias en las que las conductas han sido consideradas como imprudencias graves y menos grave, aunque como se verá, no ha existido variación respecto a la reforma de la LO 2/2019, de 1 de marzo, pues la apreciación de las primeras como tales, por disposición legal de las conductas del artículo 379 CP, se estaban considerando de igual forma.

Se trata de relacionar los hechos y causas que han originado los siniestros viales con su tratamiento como imprudencia grave o menos grave. De esta forma, se podrá conocer, con mayor concreción, que hechos van a ser considerados, principalmente, como imprudencias graves, y si solo han sido tenidas en cuenta las causas que los generan o también determinadas circunstancias o condiciones concurrentes con aquellas.

Del análisis de numerosas sentencias, son escasas las que conceptúan la conducta enjuiciada como imprudencia como menos grave, apreciándose en los casos en los que se considera que la participación de la víctima supone una degradación de la imprudencia cometida por el causante del siniestro.

Para realizar el estudio, se ha recurrido al Centro de Documentación Judicial (CENDOJ), de la página web del Poder Judicial, habiendo sido escogidas aquellas que aportan datos que permiten conocer los criterios que, sobre la imprudencia, tienen las distintas Audiencias Provinciales, los cuales, servirán enormemente, como líneas o puntos de investigación de los siniestros viales. Conociendo cuales son los criterios y decisiones que han sido tomadas para dar respuesta a los recursos que les han sido planteados, éstos deberían ser tenidos en cuenta durante la investigación del siniestro vial, facilitándose respuestas adecuadas a los mismos mediante la aplicación de la metodología científico-secuencial propuesta.

Para ello, se ha estructurado la investigación teniendo en cuenta las causas principales que producen los siniestros viales, las cuales, constituyen tipologías de los

mismos consistentes en salidas de vía, invasiones de carril contrario de circulación, pérdidas de control del vehículo, las relacionadas con prioridades de paso, falta de cuidado, provocadas por distracciones o desatenciones en la conducción, así como, atropellos a peatones y otras maniobras incorrectas o antirreglamentariamente ejecutadas.

## 2. HECHOS CONSIDERADOS COMO IMPRUDENCIAS PENALES.

2.1. Salidas de vía e invasiones de carril contrario. Pérdidas de control del vehículo.

- SAP J 268/2015, Sección 2ª, 4 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP J 1029/2015 - ECLI: ES: APJ: 2015:1029). Giro brusco del volante hacia la derecha, provocando la salida parcial del vehículo por el margen derecho, colisiones posteriores. Ingesta de bebidas alcohólicas en cantidad suficiente, con merma de facultades, gran estado de cansancio y exceso de velocidad en vía urbana. *“(...)circulaba a velocidad excesiva, con gran cansancio y bajo los efectos del alcohol, era estrecha, de 6,20 metros, con firme en mal estado y mal conservado...existiendo viandantes por el acerado, suponiendo la actuación del acusado un concreto peligro para la vida...al tratarse la zona de caso urbano (...)”*.

- SAP T 11/2016, Sección 4ª, de 15 de enero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP T 16/2016 - ECLI: ES: APT: 2016:16). Salida de vía por el margen derecho, choque contra muro y posterior vuelta de campana. Facultades mermadas por ingesta previa de alcohol. *“(...)se produjo al no trazar el conductor una curva muy leve, estando la vía seca, en buenas condiciones y en estado de conservación correcto, sin que el acusado realizara ninguna maniobra evasiva ni de ningún otro tipo, pues no había huellas de frenada... el consumo fue esencial en la falta de atención y reacción ante la existencia de una leve curva...cualquier ciudadano medio es capaz de representarse que conducir un vehículo a motor tras la ingesta de alcohol es un modo de poner en riesgo a los demás y de ponerse en riesgo uno mismo, que aumenta las posibilidades de que se produzca un accidente”*.

- SAP A 81/2016, Sección 10ª, de 25 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP A 1395/2016 - ECLI: ES: APA: 2016:1395). Colisión tras la pérdida de control al salir de una curva e invadir el carril del sentido contrario. *“(...)velocidad superior a la permitida... existencia de obras señalizadas...condiciones de la vía, existencia de una curva a la izquierda, cambio de rasante y asfalto mojado por encontrarse lloviendo (...)”*.

- SJP A 44/2016, Sección 7ª, de 1 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SJP 10/2016 - ECLI: ES: JP: 2016:10). Invade el carril del sentido contrario, colisionando frontalmente contra otro vehículo. *“(...)bajo los efectos de una ingesta*

*alcohólica...mermaba sensiblemente sus facultades psicofísicas, con la consiguiente lentitud de reflejos, reducción del campo visual y alteraciones de la percepción, lo cual limitaba gravemente su capacidad para conducir con seguridad...está también presente el elemento consistente en la ausencia de la debida atención en la realización del acto (en este caso la conducción de un vehículo a motor (...)).*

- SAP B 191/2016, Sección 7ª, de 17 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 3061/2016 - ECLI: ES: APB: 2016:3061). Colisión tras la pérdida de control del vehículo e invasión del carril contrario a su circulación. *“(..).había tomado alcohol, en pequeña cantidad...la medicación es psicotrópica y produce una disminución de los reflejos y somnolencia, efectos que se incrementan con el consumo del alcohol... con sus facultades psicofísicas mermadas... conducía su vehículo sin la capacidad que requiere el tráfico y puso en concreto peligro la integridad física de la víctima (...).”*

- SAP T 109/2016, Sección 2ª, de 18 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP T 251/2016 - ECLI: ES: APT: 2016:251). Tras perder el control del vehículo, derrapó, invade el arcén y atropella a un ciclista. *“(..).ingesta precedente de alcohol y la toma de un diazepam que le mermaban sus capacidades para la conducción...disminución de reflejos...circulaba con anterioridad a una velocidad muy excesiva... a resultas del estado de somnolencia en el que se encontraba y del exceso de velocidad con el que circulaba, junto con otras posibles causas (...).”*

- SAP GC 143/2016, Sección 1ª, de 11 de abril, Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP GC 1048/2016 - ECLI: ES:APGC:2016:1048). Pérdida de control, choque y atropello a peatón *“(..).circulando a una velocidad inadecuada y excesiva dada la señalización existente y características de la vía, perdiendo el control...colisionando con los contenedores de basura situados al margen izquierdo de la vía, donde se encontraba...el cual fue igualmente golpeado, lo que provocó que se cayera sobre el asfalto (...).”*

*“(..).no es posible determinarla con concreta exactitud, se concluye que la misma era inadecuada a las características de la vía pública y excesiva a la permitida...velocidad...superaba la máxima permitida...evidenciados no solo por el desplazamiento de los contenedores de basura, sino también por los daños sufridos por estos recipientes donde se acopia basura y que no estaban vacíos...el impacto tuvo que ser de importancia atendiendo a las características de las lesiones causadas, tal y como se refleja en el informe de autopsia y señala la propia médico forense (...).”*



- SAP L 147/2016, Sección 1ª, de 21 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP L 257/2016 - ECLI: ES: APL: 2016:257). Pérdida de control del vehículo y choque contra medianas laterales. *“(...)circular a velocidad excesiva, haber consumido bebidas alcohólicas y estando bajo tratamiento médico de sedotime y sin haber dormido, afectaba de forma considerable sus capacidades de reacción, control y manejo del referido vehículo, con el consiguiente riesgo para los ocupantes del vehículo y otros posibles usuarios de la vía”.*

- SAP MU 348/2016, Sección 3ª, de 27 de mayo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 1324/2016 - ECLI: ES: APMU: 2016:1324). Salida de vía por el margen derecho, caída al río y vuelco. *“(...)ingerido bebidas alcohólicas y de haber consumido cocaína y benzodiazepinas, lo que le incapacitaba para una segura conducción... debido a su estado y al exceso de velocidad, perdió el control del vehículo (...)”.*

- SAP O 254/2016, Sección 2ª, de 25 de mayo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP O 1580/2016 - ECLI: ES: APO: 2016:1580). Colisión tras invadir el carril de circulación del sentido contrario. *“(...)la absoluta falta de atención a la conducción por parte del acusado deducida de la ausencia de huellas de frenado anteriores a la producción del siniestro y de la total invasión del carril contrario...el porcentaje de etanol que presentaba el recurrente, que la resolución califica de «elevadísimo» (...)”.*

- SAP PO 85/2016, Sección 4ª, de 4 de mayo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP PO 881/2016 - ECLI: ES: APPO: 2016:881). Colisión tras invadir el carril de circulación del sentido contrario. *“(...) haber ingerido bebidas alcohólicas que limitaban sus facultades para una correcta conducción...circular a velocidad excesiva e inadecuada a las circunstancias del tráfico...para evitar la colisión con el vehículo que le precedía, invadió el carril de circulación contrario, delimitado por una línea longitudinal continua (...)”.*

- SAP V 307/2016, Sección 3ª, 18 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP V 1716/2016 - ECLI: ES: APV: 2016:1716). Colisión al invadir parcialmente el carril del sentido contrario, tras perder el control del vehículo en un tramo de carretera con curva. *“(...)facultades disminuidas a consecuencia de una previa ingestión alcohólica...mermaba considerablemente su capacidad para manejar los mecanismos de dirección, control y frenado de un vehículo...aumentaba el tiempo de reacción ante*

*acontecimientos imprevistos en dicha conducción, con pérdida de reflejos y capacidad visual... la diligencia omitida ha sido la mínima exigible, indispensable o elemental en atención a las circunstancias concurrentes...en atención al estado de la calzada...firme seco y señalizada con arceles...tramo de curva suave, con circulación escasa...reducida visibilidad lo era por la configuración de la vía pero que no afecta a la visión que podía tener el acusado de la línea que delimitaba su carril...omisión del deber objetivo de cuidado de tal carácter que la necesidad de su observancia hubiera sido captada por cualquier persona media o normal (...)*”.

- SAP LO 78/2016, Sección 1ª, de 15 de junio. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LO 232/2016 - ECLI: ES: APLO: 2016:232). Colisión al invadir el carril contrario de circulación. *“(...)a la velocidad de 80 km/h...antes de tomar la curva a la derecha con salida entramo ligeramente descendente...no redujo la velocidad adecuándola...calzada estaba mojada...vehículo articulado peso total de 39 toneladas...haciendo lo que se conoce como «tijera»...no adoptó su velocidad a las circunstancias de lluvia y de pendiente de bajada a la salida de la curva (...)*”.

- SAP A 281/2016, Sección 2ª, de 29 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP A 1554/2016 - ECLI: ES: APA: 2016:1554). Salida de vía y vuelco tras perder el control del vehículo. *“(...)velocidad no determinada y con sus facultades disminuidas como consecuencia de haber ingerido en exceso bebidas alcohólicas...en tramo de suave curva a la derecha...suave desnivel ascendente, debido (a la omisión de elementales cautelas) a la falta de atención prestada a la circulación y al estado de impregnación alcohólica (...)*”.

- SAP AV 108/2016, 27 de octubre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP AV 534/2016 - ECLI: ES: APAV: 2016:534). Salida de vía al circular, de forma peligrosa, colisión con el lateral izquierdo del autobús, produciendo el desprendimiento parcial de dicho elemento de protección e iniciando sucesivos vuelcos en forma de tonel, sobre el lateral izquierdo, en el desnivel. *“(...)condujo de forma arriesgada, poniendo en peligro la seguridad de sus pasajeros...al circular...a sabiendas, a velocidades superiores a las permitidas...sin respetar los indicadores del tráfico, y, en particular, los stop situados en diferentes cruces de la ruta, haciendo caso omiso a los reproches y llamadas de atención que le efectuara alguno de los pasajeros...no accionó en ningún momento el mecanismo de frenada, antes del ceda el paso, pese a tener el control de los mandos del vehículo, y haber podido apercibirse de la configuración de la vía a que pretendía incorporarse, al menos 450 metros antes del impacto, no siendo hasta 71*

*metros antes del choque que realizó esa única e ineficaz maniobra de evasión, accionando el sistema de dirección hacia la derecha (...)*”.

- SAP BI 90282/2016, Sección 2ª, de 7 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BI 2174/2016 - ECLI: ES: APBI: 2016:2174). Colisión tras perder el control del vehículo e invadir el carril del sentido contrario de circulación. *“(...)consumido sustancias estupefacientes como consecuencia de lo cual tenía mermadas sus facultades psicofísicas para la conducción...circulaba por el interior de una curva a velocidad excesiva, perdió el control del vehículo...tasa de alcoholemia positiva (...)*”.

- SAP M 827/2016, Sección 30ª, 17 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 15965/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:15965). Colisión frontal al circular por autovía en sentido contrario a la circulación. *“(...)antes de acceder a la autovía se detuvo unos minutos...frente a la señal vertical de dirección prohibida, sita al inicio del carril de deceleración de la autovía...para emprender sorpresivamente la marcha por el carril de deceleración, accediendo a la autovía en sentido contrario al de la circulación, generando el consiguiente riesgo para el resto de usuarios de la vía y para él mismo...avanzó aproximadamente 600 metros por su carril derecho (...)*”.

- SAP B 793/2016, Sección 7ª, de 18 de noviembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP B 10877/2016 - ECLI: ES: APB: 2016:10877). Colisión frontal, por invasión del carril del sentido contrario, bien por velocidad, bien por pérdida de control. *“(...)bajo la influencia de bebidas alcohólicas, lo que limitaba sus condiciones psicofísicas para la conducción y a una velocidad excesiva, razón por la que en una curva perdió el control del vehículo y se introdujo en el carril contrario...con conocimiento de que dicha previa ingesta alcohólica podía mermar muy gravemente su capacidad para la conducción del vehículo y reaccionar ante las diversas situaciones...en una vía que...carecía de arcones o éstos eran insuficientes...velocidad limitada...que también era excedida en el momento de la colisión, sin iluminación artificial...curvas cerradas, cambios de rasante, estrechamientos de la calzada...debía haberse extremado el cuidado para mantener en todo momento el control del vehículo y la seguridad en la conducción del mismo (...)*”.

- SAP TF 420/2016, Sección 2ª, de 20 de diciembre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP TF 2094/2016 - ECLI: ES: APTF: 2016:2094). Colisión frontal, tras perder el control e invadir el carril de circulación contrario. *“(...) facultades mermadas por la previa ingesta de alcohol...a una velocidad inadecuada a su estado y*

a las circunstancias de la vía...señalización...por estar en obras...como consecuencia también de su falta de atención...perdió el control de su vehículo...invadiendo el carril izquierdo de los tres existentes en el lugar (...).”

- SAP A 17/2017, Sección 10ª, de 24 de enero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP A 1880/2017 - ECLI: ES: APA: 2017:1880). Salida de vía y choque contra farola. “(...)previa ingesta de bebidas alcohólicas, lo que mermaba sus facultades para conducir correctamente, circulando en sentido contrario y a gran velocidad...tomando una curva en la que comienza a dar bandazos e inicia un derrapaje que le hace chocar contra el bordillo, remontando la acera...hasta chocar contra una farola (...).”

- SAP M 207/2017, Sección 17ª, de 10 de marzo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 14095/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:14095). Colisión frontal al invadir el carril del sentido contrario. “(...)velocidad mínima de 105'99 kilómetros/hora...perdió el control de la dirección del vehículo en la curva...invadiendo el carril contrario...perdiera totalmente el control de su vehículo...dio positivo en el control de alcoholemia...no está acreditado que el alcohol ingerido le alterase significativamente la capacidad psicofísica necesaria para conducir... velocidad muy superior a la permitida se deduce de la propia dinámica y consecuencias... conducir tras una ingesta de alcohol y después de estar toda la noche sin dormir (...).”

- SAP SA 18/2017, Sección 1ª, de 20 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SA 243/2017 - ECLI: ES: APSA: 2017:243). Colisión frontal al invadir el carril del sentido contrario de circulación por exceso de velocidad. “(...)obedezca al hecho de ponerse al volante a pesar de la ingesta abundante de alcohol...se declaró probado que el alcohol ingerido no influyó en la conducción...la velocidad le hizo perder al acusado el control del vehículo e invadir el carril contrario...curva peligrosa...velocidad excesiva por inadecuada a las características de la vía...muy grave inadvertencia que le hizo no prever la probabilidad (...).”

-SAP M 202/2017, Sección 2ª, de 21 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 4234/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:4234). Colisión al perder el control del vehículo al realizar una maniobra de adelantamiento. “(...)consumido bebidas alcohólicas en cantidad tal que mermaban sus capacidades de reacción y atención a la conducción, lo que provocó que...perdiera el control del vehículo al realizare una maniobra de adelantamiento...la afectación de sus facultades psicofísicas fue la responsable de la pérdida del control del vehículo (...).”

- SAP B 312/2017, Sección 5ª, de 18 de abril. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP B 5257/2017 - ECLI: ES: APB: 2017:5257). Salida de vía y vuelco. *“(...)condujo una máquina peligrosa habiendo ingerido bebidas alcohólicas lo que disminuía sus facultades psicofísicas...se iba a pasar de largo la salida correspondiente de la autopista y al ser alertada por el copiloto, bruscamente tomó la salida correcta, tramo con curva cerrada y sin cerciorarse que debía rebajar la velocidad (...)”*.

- SAP TF 202/2017, Sección 2ª, de 18 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP TF 509/2017 - ECLI: ES: APTF: 2017:509). Salida de vía tras perder el control del vehículo por velocidad excesiva y posterior choque contra farola. *“(...) ingerido gran cantidad de bebidas alcohólicas que le imposibilitaban para ello y que disminuían sus facultades psico-psíquicas al frente del volante...velocidad excesiva para la zona...tramo curvo de radio de acción hacia la izquierda...se salió sin motivo aparente y en un tramo que no presentaba complejidad...conducción sumamente desatenta o despreocupada, derivada de la previa ingesta de bebidas alcohólicas (...)”*.

- SAP BI 90231/2017, Sección 6ª, de 22 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP BI 1541/2017 - ECLI: ES: APBI: 2017:1541). Salida de vía, choque contra farola y despeñamiento, tras perder el control del vehículo al finalizar un adelantamiento. *“(...)conducía a una velocidad muy excesiva...sentido descendente...realizó un adelantamiento, a sabiendas del riesgo...por la aceleración y velocidad a la que iba...proximidad de la curva hacia la izquierda que se disponía a tomar, no tuvo tiempo ni espacio suficiente para poder reducir la velocidad ni de frenar con garantía de poder trazar la curva...perdió el control del vehículo (...)”*.

- SAP M 482/2017, Sección 16ª, de 21 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 10464/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:10464). Colisión frontal al invadir el carril contrario de circulación. *“(...)ingerido bebidas alcohólicas en cantidad suficiente para mermar sus facultades de atención y reflejos necesarias para la conducción y normal control del vehículo...iban manteniendo una discusión mientras que circulaban a una velocidad algo elevada...para las condiciones de la vía...procedió a agarrar el volante y girarlo bruscamente (...)”*.

- SAP CR 127/2017, Sección 1ª, de 11 de septiembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CR 874/2017 - ECLI: ES: APCR: 2017:874). Colisión fronto-lateral al invadir el carril de circulación del sentido contrario. *“(...) facultades de control, percepción, atención y reacción disminuidas a consecuencia de la previa ingestión de*

*bebidas alcohólicas y cocaína...omitiendo el respeto debido a las normas de circulación y a una velocidad excesiva para las condiciones y limitación de la vía (...)*".

- SAP LE 472/2017, Sección 3ª, de 25 de octubre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LE 1049/2017 - ECLI: ES: APLE: 2017:1049). Colisión lateral al invadir el carril contrario de circulación, tras perder el control del vehículo. *"(...)facultades psicofísicas disminuidas por la previa ingesta de bebidas alcohólicas...debido a su estado...velocidad inadecuada para la vía, perdió el control (...)"*.

- SAP TF 471/2017, Sección 2ª, de 14 de noviembre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP TF 2845/2017 - ECLI: ES: APTF: 2017:2845). Colisión lateral al perder el control del vehículo. *"(...)ingerido copiosamente bebidas alcohólicas que disminuían sus facultades físicas y psíquicas para la conducción de vehículos a motor hasta el punto de impedirle una correcta circulación del mismo....circulaba dando bandazos...con intención de adelantar al autobús...el cual circulaba por el carril...perdió el control de su vehículo... intoxicado por el consumo previo de alcohol y circula a una velocidad elevada por una autopista ejecutando una maniobra de adelantamiento (...)"*.

- SAP GR 408/2018, Sección 1ª, de 27 de septiembre. Homicidio por imprudencia grave..(Roj: SAP GR 1584/2018 - ECLI: ES:APGR:2018:1584).Pérdida de control y salida de vía. *"(...)pese a sufrir la merma de sus facultades psico-físicas por esa previa ingesta y desarrollando una velocidad inapropiada que le permitiera hacerse en todo momento con el control del vehículo, al llegar a un tramo curvo orientado a la izquierda...perdió el control del vehículo saliéndose de la vía por su margen derecho llegando a la cuneta donde procedió a realizar un volantazo a la izquierda para retornar a la calzada pero de tal modo que descontrolado el vehículo cruzó toda la vía y nuevamente se salió de la calzada esta vez por su margen izquierdo; tras saltar el vehículo un desnivel allí existente volcó y se desplazó por un campo de labor"*.

- SAP V 613/2018, Sección 4ª, de 16 de octubre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP V 3728/2018 - ECLI: ES:APV:2018:3728).Invadir carril izquierdo circulación. *"(...) haber ingerido bebidas alcohólicas y haber consumido sustancias estupefacientes que mermaban sensiblemente sus facultades de atención, reacción, percepción y de reflejos para la conducción...Tras trazar una curva con proyección izquierda, de buena visibilidad...conducía a velocidad inadecuada para el trazado de la vía, se salió por el margen derecho, realizando una maniobra evasiva súbita, brusca y errónea de giro del volante hacia la izquierda que provocó que perdiera el control del"*

vehículo e invadiera totalmente el carril de sentido contrario por el que circulaba correctamente (...).”

- SAP CA 141/2018, Sección 8ª, de 27 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CA 1671/2018 - ECLI: ES:APCA:2018:1671). Invasión carril contrario de circulación. “(...) *calzada en buen estado de circulación y rodadura, seca y limpia de sustancias deslizantes, con doble sentido de circulación, zona cebreada en el centro, excluida del tráfico, con una anchura de 3 metros, intersección en forma de "T"...carril central de espera para los usuarios que acceden...y con un carril de aceleración...invade la zona cebreada, excluida al tráfico...chocando frontalmente con una señal vertical de «Paso obligatorio», tras lo cual continúa desplazándose hacia su izquierda durante 106 metros, sin realizar maniobra alguna de rectificación de su trayectoria para reincorporarse a su carril de circulación, invadiendo el sentido contrario de circulación, por el que circulaba...realiza una maniobra evasiva hacia su derecha, pretendiendo evitar la colisión, o minimizar sus consecuencias, no consiguiéndolo, produciéndose una colisión frontal excéntrica...no es solo una desatención, sino una total desatención que solo pudo tener su causa en el consumo del alcohol y la importante merma de facultades (...).*”

- SAP C 82/2020, Sección 1ª, de 13 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP C 334/2020 - ECLI: ES:APC:2020:334). Invasión del carril contrario de circulación. “(...) *perdió el control del vehículo debido a la previa ingesta de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes que mermaba su capacidad para la conducción, y a la velocidad inadecuada a la que circulaba en atención a las circunstancias meteorológicas concurrentes (lluvia persistente, bancos de niebla alternos, viento fuerte) y de trazado de la vía (tramo curvo hacia la derecha de visibilidad reducida, en nivel descendente, con cambio de rasante previo); por dicha razón, el acusado invadió el carril contrario a la circulación y colisionó de manera frontal exocéntrica contra el vehículo (...).*”

- SAP CC 32/2020, Sección 2ª, de 24 de enero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CC 16/2020 - ECLI: ES:APCC:2020:16). Invasión del carril contrario de circulación. “(...) *invadió notablemente el carril del sentido contrario de circulación en el momento en que por el mismo venía circulando la motocicleta...completamente abstraída conduciendo un vehículo de motor por una vía con circulación en doble sentido y sin problemas de visibilidad alguno, cuando en un tramo curvo a la derecha y por una*

*falta absoluta de la atención debida...por donde era lógico y fácil de prever que otros vehículos viniesen en sentido contrario (...)*”.

- SAP LE 131/2020, Sección 3ª, de 22 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LE 458/2020 - ECLI: ES:APLE:2020:458). Invasión del carril contrario de circulación. *“(...) en su conducción se introdujo en una curva peligrosa, con escasa visibilidad y a una velocidad inadecuada, que motivó a invadir el carril izquierdo, y perder el control del mismo colisionando con dos vehículos que venían en sentido contrario...actuó omitiendo las elementales normas de prudencia...la velocidad fue inadecuada sin que por las huellas dejadas en la calzada se pudiera precisar con exactitud la velocidad a la que circulaba...entró en la curva con dicha velocidad inadecuada...cuando intentó corregir el trazado, perdió el control del vehículo, sin que a su juicio se percatara de los vehículos que venían de frente (...)*”.

- SAP BA 80/2020, Sede de Mérida, Sección 3ª, de 29 de mayo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 542/2020 ECLI: ES:APBA:2020:542.) Invasión del carril contrario de circulación. *“(...) invade el carril contrario de la vía colisionando frontal excéntricamente... siendo la causa del siniestro según señalan textualmente: La distracción en la conducción por somnolencia del conductor del vehículo...el cual, a consecuencia de esa distracción invade el carril de circulación contrario...el acusado trabajó 16 horas consecutivas, realizando su turno de trabajo como auxiliar administrativo...somnolencia en la conducción...súbitamente cambia de carril e invade el contrario, provocando la colisión ,sin posibilidad de efectuar maniobra evasiva alguna...avalan tal conclusión: todas las huellas y vestigios de la colisión estaban en el carril por el que circulaba la conductora fallecida...no hay signos de maniobra evasiva alguna ni huellas de frenada, de lo que resulta que hubo una invasión súbita del carril (...)*”.

## 2.2. Prioridad de paso.

- SAP CO 521/2015, Sección 3ª, de fecha 1 de diciembre. Homicidio imprudencia grave. (Roj: SAP CO 1013/2015 - ECLI: ES:APCO: 2015:1013). Colisión fronto-lateral. No respetar la prioridad de paso en intersección regulada por señal de stop. *“(...) no observar una señal de STOP, con independencia de que ante ella se hubiese o no detenido...No basta con detenerse. Es preciso además cerciorarse debidamente de que no se aproxima vehículo alguno por la vía preferente que impida acometer sin riesgo la*



*maniobra...la esencia más elemental de toda culpa o negligencia está en el descuido y en la falta de previsión. Si se hubiese detenido el acusado ante la señal de stop, no hubiese encontrado ningún problema de visibilidad”.*

- SAP J 275/2015, Sección 2ª, de 11 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP J 1031/2015 - ECLI: ES: APJ: 2015:1031). Colisión al efectuar un cambio de dirección a la izquierda sin respetar el semáforo en fase ámbar intermitente y comprobar previamente la preferencia de paso de los vehículos que circulaban por el sentido contrario, cuyo semáforo estaba en fase verde. Ingesta de bebidas alcohólicas en cantidad suficiente como para causar una merma en sus facultades para conducir vehículos a motor. “(...) invadiendo el carril de circulación contraria, haciendo caso omiso a la regulación semafórica del cruce...en fase ámbar lo que exigía extremar la precaución con respecto a los vehículos que viniesen de frente...lejos de cerciorarse... según sus propias manifestaciones, <<intuyó que no venía nadie>>”; “infringió las más elementales normas de cuidado puesto que realizó un giro a la izquierda sin la más mínima precaución y en un cruce con gran densidad de tráfico”.

- SAP CO 542/2015, Sección 3ª, de fecha 15 de diciembre. Homicidio imprudencia grave. (Roj: SAP CO 1032/2015 - ECLI: ES: APCO: 2015:1032). Colisión al entrar, sin detenerse en intersección, al no respetar la prioridad de paso del mismo, señalizada por stop. “No basta con detenerse. Es preciso además cerciorarse debidamente de que no se aproxima vehículo alguno por la vía preferente que impida acometer sin riesgo la maniobra...la señal horizontal existía y la vertical también...la esencia más elemental de toda culpa o negligencia está en el descuido y en la falta de previsión”.

- SAP VA 409/2015, Sección 4ª, de 22 de diciembre. Lesiones imprudencia grave. (Roj: SAP VA 1265/2015 - ECLI: ES: APVA: 2015:1265). Colisión al no respetar la prioridad de paso en amplia intersección regulada con señal de stop, con correcta visibilidad, iluminación artificial suficiente, disminuida por la lluvia. Conducción bajo influencia del alcohol. “(...) incumplió las exigencias que dicha señalización le imponía y ello es considerado como una infracción grave...considera infracción muy grave la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las establecidas reglamentariamente...fenómeno atmosférico le imponía incrementar la cautela y cuando, en todo caso, a la amplitud de cruce y la iluminación artificial eran suficientes para advertir la presencia de los vehículos que circulaban por la vía preferente...además de no observar la diligencia debida para evitar el resultado dañado

*finalmente producido, esa inobservancia del deber de cuidado que con carácter general resulta exigible a todo conductor de un vehículo a motor, fue además acompañada de infracción de reglamentos”.*

- SAP M 49/2016, Sección 29ª, de 1 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP M 1154/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:11543). Colisión frontolateral, al no respetar prioridad de paso en intersección, sin detenerse ante semáforo en rojo que le era preceptivo. *“(...) la extrema velocidad a la que circulaba el acusado, que se trataba de una vía urbana, y que se saltó el semáforo en rojo (...)”.*

- SAP B 374/2016, Sección 7ª, de 26 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 7112/2016 - ECLI: ES: APB: 2016:7112.) Colisión con vehículo, al no respetar prioridad de paso, teniendo semáforo en fase roja. *“(...) influencia de bebidas alcohólicas...rebasó un semáforo que hacía tiempo se había puesto en rojo, entrando a alta velocidad en la intersección de dos vías amplias y asumiendo un grave riesgo de colisión, lo que evidencia la pérdida de reflejos y de capacidad de auto inhibición (...)”.*

- SAP GI 359/2016, Sección 4ª, de 25 de mayo. Homicidio por imprudencia menos grave.(Roj: SAP GI 1304/2016 - ECLI: ES: APGI: 2016:1304). Colisión al no respetar una señal de stop. *“(...) limitándose a efectuar una suerte de ceda al paso. En definitiva, deviene incontestable que si el acusado hubiera detenido su vehículo ante la señal de Stop y se hubiera cerciorado de que no circulaba turismo alguno el suceso nunca habría acaecido (...)”.*

- SAP CU 124/2016, Sección 1ª, de 28 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP CU 249/2016 - ECLI: ES: APCU: 2016:249). Colisión al no respetar la señal de stop existente y posterior atropello a peatón. *“(...) facultades psicofísicas afectadas por la previa ingesta de bebidas alcohólicas...se saltó un stop...sin ningún género de dudas, que ni vio una señal de stop...ni hizo el stop...si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente...el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía, lo que viene a significar que no basta para introducirse en el cruce con que no exista avistamiento de vehículo, (como parece pretenderse en el recurso), siendo preciso comprobar y corroborar la imposibilidad de llegada de otro vehículo (...)”.*

- SAP GI 448/2016, Sección 4ª, de 6 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP GI 753/2016 - ECLI: ES: APCI: 2016:753). Colisión al no respetar la prioridad de paso en intersección señalizada con stop. *“(...) además de la sintomatología alcohólica...lo que significa que no la vio, o que no vio al turismo que circulaba preferentemente por la vía, o que consideró que tenía tiempo de pasar sin entorpecerle la circulación, percepciones ambas equivocadas y que, por ello mismo, revelan esa influencia”*.

- SAP VA 178/2016, Sección 2ª, de 19 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 725/2016 - ECLI: ES: APVA: 2016:725). Colisión al no respetar prioridad de paso en intersección regulada por semáforos. *“(...) en una vía de intenso tráfico no atemperó su conducción a las circunstancias concurrentes, al no pararse ante un semáforo en rojo para él y en verde para el vehículo con el que a la postre colisionó (...)”*.

- SAP A 353/2016, Sección 3ª, de 13 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP A 3887/2016 - ECLI: ES: APA: 2016:3887). Colisión por alcance, al no respetar fase roja de un semáforo. *“(...) bajo la influencia de la previa ingesta de bebidas alcohólicas, no apreciando correctamente las distancias...no toda conducción bajo los efectos del alcohol que tenga un resultado debe ser calificada como imprudencia grave o menos grave...no respetó la señal semafórica en rojo que le afectaba...tiene la consideración de infracción muy grave en el artículo 76 K) de la ley de tráfico. Saltarse una señal semafórica en rojo es, objetivamente, y prescindiendo de la ingesta del alcohol, una conducta imprudente grave (...)”*.

- SAP B 842/2016, Sección 6ª, de 21 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 14020/2016 - ECLI: ES: APB: 2016:14020). Colisión fronto-lateral al realizar un giro a la izquierda, sin respetar la prioridad de paso. *“(...) habiendo poca iluminación pública...calzada mojada al estar lloviendo tenuemente...total desprecio a las normas elementales de circulación y sin ceder el paso, no se percató...que se aproximaba por el carril contrario conduciendo a una velocidad reglamentaria, la motocicleta...momento en el que giró repentinamente a la izquierda...e invadiendo el carril (...)”*.

- SAP C 615/2016, Sección 2ª, de 22 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP C 2812/2016 - ECLI: ES: APC: 2016:2812). Colisión, al incorporarse a la vía, atravesando cuatro carriles de circulación, sin respetar la prioridad de paso de los vehículos que circulan por la vía principal. *“(...) bajo la influencia de las bebidas alcohólicas...penetra en la vía de cuatro carriles desde una vía de servicio, con nula visibilidad, y atravesando los cuatro carriles que se separaban por línea continua, no existía una señalización que indicase la prohibición de girar a la izquierda, no es necesario que existiese la misma por cuanto la incorporación era desde una vía deservicio a la vía principal con lo que ya tenía que respetar la preferencia de paso (...)”*.

- SAP AL 88/2017, Sección 2ª, de 6 de marzo. Homicidio por imprudencia menos grave. (Roj: SAP AL 396/2017 - ECLI: ES:APAL:2017:396). Prioridad de paso. Colisión frontal entre camión y ciclomotor. *“(...) unos 400 metros de la intersección giratoria, al existir retención, para evitarla y de modo totalmente irreglamentario, el acusado atraviesa la línea central continua y se coloca en el carril izquierdo, circulando en sentido contrario y prohibido hasta unos 50 metros de la intersección, aquel se empieza a desplazar hacia el carril derecho, retirándose los vehículos que iban correctamente por dicho carril hacia el arcén, hasta llegar a una isleta cebreada de exclusión al tráfico, separadora de los dos carriles de circulación y delimitadora del margen derecho de la intersección giratoria, continua el recorrido ocupando parte del carril derecho y parte de la isleta cebreada y tiene que detener su marcha, por motivo de la circulación, colocándose en ese momento, a la altura del vértice delantero derecho del tracto camión, el ciclomotor...éste se desplaza hacia el vértice delantero izquierdo del camión, haciéndolo de forma no correcta, y el acusado, sin tener ningún tipo de precaución, para no poner en peligro la seguridad de los usuarios de la vía, inicia su marcha y realiza un cambio brusco de dirección a la izquierda, introduciendo la cabeza tractora en la isleta cebreada, colisionando el frontal de aquella con la parte posterior del ciclomotor... el acusado continua su marcha para incorporarse a la intersección giratoria, cayendo el conductor del ciclomotor sobre la calzada, siendo atropellado (...)”*.

*“(...) el camión se halla detenido, ocupando ciertamente de modo antirreglamentario parte de la isleta, y arranca hacia la izquierda con su propósito fijo de acceder urgentemente a la autovía. Ello supone sin duda el despliegue de una conducta imprudente... al mismo tiempo ha de tenerse en cuenta la dificultad que tenía para divisar el ciclomotor”*.

- SAP M 145/2017, Sección 23ª, de 14 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 3872/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:3872). Colisión fronto-lateral al no respetar la prioridad de paso en intersección regulada por stop. “(...) *velocidad no inferior a los 80 kilómetros por hora...después de no parar el coche ante una señal de Stop...circulaba a una velocidad inadecuada para el momento y el lugar...a causa de su incapacidad para conducir con seguridad por la ingestión de alcohol (...)*”.

- SAP CA 100/2017, Sección 8ª, Sede de Jerez de la Frontera, de 23 de marzo. Homicidio por imprudencia menos grave. (Roj: SAP CA 344/2017 - ECLI: ES: APCA: 2017:344). Colisión al invadir el carril del sentido contrario. “(...) *está regulado por una señal vertical de stop...había un cartel anunciador que afectaba la visibilidad desde la citada señal y hacia la derecha...invasión por el acusado del carril contrario de marcha...unido a los síntomas externos...concurre en su conducta imprudencia menos grave...no agotó la diligencia posible para cerciorarse antes de reiniciar la marcha de que circulaba un vehículo por el carril que pretendía cruzar (...)*”.

- SAP B 220/2017, Sección 10ª, de 28 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 2537/2017 - ECLI: ES: APB: 2017:2537). Colisión al no respetar la prioridad de paso en una intersección regulada por semáforo. “(...) *por no circular atento a las normas básicas de circulación...la infracción del deber de cuidado...en la conducción al no atender el semáforo en rojo en una zona de tráfico denso...con la previsibilidad de causar un siniestro al no atender a la fase semafórica en rojo (...)*”.

- SAP B 220/2017, Sección 10, de 28 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 2537/2017 - ECLI: ES:APB:2017:2537). Prioridad de paso. Colisión entre turismo y motocicleta. “(...) *debido a que no respetó el semáforo en rojo que regulaba la intersección por no circular atento a las normas básicas de circulación, impactó contra la motocicleta... por concurrir en este caso una serie de circunstancias que permiten confirmar la gravedad de la imprudencia...semáforo se encontraba en el centro de la ciudad con tráfico denso a esa hora por lo que la probabilidad de un siniestro es mayor y la excesiva velocidad a la que circulaba el ahora recurrente (...)*”.

- SAP VA 139/2017, Sección 2ª, de 30 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 657/2017 - ECLI: ES: APVA: 2017:657). Colisión fronto-lateral al no respetar prioridad de paso en intersección señalizada con stop. “(...) *no respetó la señal de Stop que le obligaba a detenerse...se detuvo, reanudó su marcha sin percatarse que*

*a poca distancia circulaba...con prioridad de paso, el vehículo...con su acción u omisión creó una situación de riesgo previsible y evitable para cualquier usuario de la vía (...)*”.

- SAP C 304/2017, Sección 1ª, de 28 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP C 2717/2017 - ECLI: ES: APC: 2017:2717). Colisión frontal al no respetar la prioridad de paso en intersección regulada con señal stop. *“(...) intersección, con el firme en buen estado de conservación, calzada seca y limpia de sustancias deslizantes, debido a ese estado, y con olvido absoluto de las más elementales normas de precaución y cuidado e inobservancia de las mínimas normas de circulación diligentes, atendiendo al que exige especial cautela, atención y moderación, habida cuenta el trazado de la vía, al pretender incorporarse a la circulación de la vía, procedente de una calle adyacente, no respetó la señal de "stop" que le afectaba (...)*”.

- SAP BI 90190/2017, Sección 2ª, de 7 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BI 1530/2017 - ECLI: ES: APBI: 2017:1530). Colisión por alcance, no respeta prioridad de paso regulada por señal de stop. *“(...) ingerido en las horas previas bebidas alcohólicas que producían merma de sus aptitudes físicas y psíquicas para la conducción...debido a su estado, se saltó una señal de STOP...con gran visibilidad”*.

- SAP B 335/2017, Sección 8ª, de 20 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 6766/2017 - ECLI: ES: APB: 2017:6766). Colisión fronto-lateral al no respetar la prioridad de paso en intersección regulada por señal de stop. *“(...) sintomatología de alcohol...no respetó la señal de Stop que le afectaba...no había dificultad de visibilidad de haberse hecho bien el Stop, existiendo además un espejo en la calle para mejorar la visibilidad (...)*”.

- SAP BA 190/2017, Sección 3ª, Sede de Mérida, de 21 de septiembre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 909/2017 - ECLI: ES: APBA: 2017:909). Colisión por raspado negativo, al efectuar un giro a la izquierda sin respetar la prioridad del vehículo que lo adelantaba. *“(...) decidió voluntariamente ponerse a manos del vehículo especial...no había pasado nunca la ITV...carecía en la parte trasera del alumbrado del lado derecho...fundido el sistema de frenado y la luz de posición...carecía de todo tipo de retrovisores...no portaba la señal V-2 (luminoso amarillo) ni la V-4 (limitación de velocidad a 40), tampoco la V-5 de vehículo lento...tramo recto...rasante a nivel, sin obstáculos naturales, sin señalización de intersección, ni limitación de velocidad...buena visibilidad...no respetó la prioridad de*

*paso que tenía el conductor del autobús que ya estaba culminando el adelantamiento (...)*”.

- SJP Pamplona 280/2017, Sección 5ª, de 29 de septiembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SJP 104/2017 - ECLI: ES: JP: 2017:104). Colisión fronto-lateral al no respetar prioridad de paso en intersección señalizada con stop, por falta de atención o error de percepción. *“(...) giro de raqueta regulado por una señal de stop. A continuación, se incorporó a la calzada sin respetar la señal de stop...disponía de buena visibilidad, siendo perceptible el camión...desde una distancia prolongada...iniciase la maniobra sin cerciorarse que podía hacerlo con seguridad (...)*”.

- SAP M 669/2017, Sección 2ª, de 30 de octubre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 14142/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:14142). Colisión por alcance al no respetar la prioridad de paso, por distracción en la conducción. *“(...) mermadas esas facultades con la consiguiente pérdida de reflejos necesarios para manejar los mecanismos de dirección y control del vehículo...ceda al paso que tenía y debía hacer...se saltó un ceda el paso (...)*”.

- SAP M 607/2017, Sección 29ª, de 2 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 14810/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:14810). Colisión fronto-lateral al no respetar la prioridad de paso en un giro a la izquierda. *“(...) no respetó la preferencia de paso...procediendo a efectuar un giro a la izquierda cuando aquél tenía el semáforo en verde...efectuando giro de manera incorrecta...trayectoria diagonal...alcoholemia positiva... sin percatarse de la preferencia de paso... cálculo erróneo potenciado por la influencia de las bebidas alcohólicas que había consumido (...)*”.

- SAP S 376/2017, Sección 1ª, de 9 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP S 699/2017 - ECLI: ES: APS: 2017:699). Choque contra pared, al irrumpir en intersección sin respetar prioridad de paso señalizada con stop. *“(...) dado que no atendía a las circunstancias del tráfico y de la conducción, no respeto las señales verticales de stop...paso de cebra horizontalmente...banda deceleradora de velocidad...rebasando por la izquierda a un vehículo que se encontraba detenido...irrumpió en la vía principal, no respetando la prioridad de paso...obligado a hacer una maniobra evasiva (...)*”.

- SAP PO 426/2017, Sección 5ª, Sede de Vigo, de 22 de noviembre. Lesiones imprudencia grave. (Roj: SAP PO 2501/2017 - ECLI: ES: APPO: 2017:2501). Colisión fronto-lateral al no respetar prioridad de paso señalizada con stop. *“(...) confluencia de dicha vía con la calle...regulada por una señal de stop, realizó la maniobra para incorporarse al carril derecho de la misma...sin respetar la citada señal que le obligaba...sin percatarse...síntomas evidenciadores del consumo de alcohol... incorporarse a una vía principal sin respetar la señal de stop supone una clara desatención a las normas reguladoras de la circulación viaria, detectable por cualquier ciudadano medio (...)”*.

- SAP SA 71/2017, Sección 1ª, de 24 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SA 644/2017 - ECLI: ES: APSA: 2017:644). Colisión al acceder a intersección giratoria sin respetar prioridad de paso. *“(...) semáforo que regula el paso de peatones previo a...se encontraba en fase roja y que no respeta el ceda el paso y a velocidad inadecuada se incorpora a la rotonda, estando ya en ella el vehículo contrario (...)”*.

- SAP OU 271/2017, Sección 2ª, de 28 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP OU 592/2017 - ECLI: ES: APOU: 2017:592). Colisión frontal al invadir el carril contrario de circulación, por desatención en la conducción. *“(...) capacidades de atención y reacción mermadas por la ingesta previa de bebidas alcohólicas... no realiza el giro a la derecha...continúa la trayectoria en forma recta, invadiendo...de forma notoria... evidencia la existencia de una velocidad inadecuada y el propio descuido en la conducción...la afectación alcohólica es motivo de imprudencia grave”*.

- SAP CS 250/2017, Sección 2ª, de 4 de octubre. Lesiones imprudencia grave. (Roj: SAP CS 506/2017 - ECLI: ES: APCS: 2017:506). Colisión por alcance por desatención en la conducción. *“(...) ingerido bebidas alcohólicas que mermaban su capacidad de conducción por lo que lo hacía de forma desinhibida con una velocidad excesiva para la vía por la que circulaba...reflejos mermados...no realizó ninguna maniobra esquivada o de frenado (...)”*.

- SAP M 640/2017, Sección 17ª, de 5 de octubre. Lesiones por imprudencia grave.(Roj: SAP M 12521/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:12521). Colisión por alcance, por falta de atención o percepción. *“(...) al introducirse en el túnel de...no advirtió la presencia del vehículo...que circulaba a muy baja velocidad, precediendo a un vehículo*



*de limpieza y llevaba un remolque con una señal luminosa que indicaba que el carril derecho estaba ocupado...alcoholemia positiva (...)*”.

- . SAP MU 192/2017, Sección 5ª, de 24 de octubre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 2259/2017 - ECLI: ES: APMU: 2017:2259). Colisión fronto-lateral tras perder el control del vehículo por distracción en la conducción. “(...) *ingerido alcohol en la cena, conduciendo de noche, y por una carretera desconocida, con una iluminación deficiente y correcta señalización de la vía, incurrió en una distracción por lo que perdió por unos instantes el control del vehículo tras salir de una curva, invadió el carril contrario (...)*”.

- SAP Z80/2017, Sección 1ª, de 26 de octubre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP Z 2430/2017 - ECLI: ES: APZ: 2017:2430). Colisión frontal excéntrica al invadir el carril del sentido contrario por somnolencia. “(...) *día previo al viaje estuvo trabajando hasta pasado el mediodía...descansó durante un rato...estuvo en una reunión...vencido por el cansancio se quedó dormido perdiendo el control del vehículo...no hizo ninguna maniobra de evasión para evitar o disminuir los efectos de la colisión...no haber tenido, en ese periodo de tiempo, horas suficientes de descanso...determinaría su somnolencia (...)*”

- SAP MU 175/2018, Sección 2ª, de 27 de abril. Homicidio por imprudencia menos grave. (Roj: SAP MU 988/2018 - ECLI: ES:APMU:2018:988). Homicidio por imprudencia menos grave. Prioridad de paso. Colisión entre turismo y bicicleta. “(...) *circulaba a una velocidad de más de 75 km/h, golpeó con su parte frontal derecha en la rueda trasera de la bicicleta...circulando con su bicicleta por la acera...se incorporó en la calzada para circular por su margen derecho en el momento en el que se aproximaba por dicho carril de la vía el vehículo...razona porque llega a la conclusión condenatoria y cómo infiere que la acusada circulaba excediendo en más de un 50% el límite de velocidad establecido, por lo que la condena penal es evidente, no pudiendo reputarse la imprudencia como leve, sino «menos grave» (...)*”.

- SAP VA 173/2019, Sección 4ª, de 10 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 769/2019 - ECLI: ES:APVA:2019:769). Prioridad de paso. “*En la glorieta...dentro de dicha rotonda...estaba detenido, por encontrarse el semáforo en rojo para los vehículos, la furgoneta...semáforo aún estaba en fase roja para los vehículos...puso en marcha su vehículo y cruzó la avenida...interceptando la trayectoria que...llevaba...quien, a pesar de intentar frenar, no pudo evitar la colisión (...)*”.

*“(...) el hecho de que se trate de una zona o un lugar más peligroso obliga a los conductores a extremar la precaución, a incrementar su atención a las incidencias del tráfico, no estando en modo alguno justificado que por el hecho de que se trate de una rotonda complicada y conflictiva, se confunda un semáforo (el que le obliga al conductor) por otro de los semáforos que están en la rotonda (uno que no le obliga al conductor), y que se concluya que porque vio algo verde, ello le indujo al error y realizó la conducta de saltarse el semáforo en rojo que le obligaba”.*

- SAP IB 388/2019, Sección 2ª, de 27 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 1521/2019 - ECLI: ES:APIB:2019:1521). Prioridad de paso. *“(...) bajo la influencia de bebidas alcohólicas...a una velocidad superior a los 80 km/h, pero en todo caso inferior a los 110 km/h, en una vía urbana cuyo límite se halla en 50 km/h. No respetó dos semáforos que se hallaban en "rojo"...no advirtió la presencia de otro vehículo...que circulaba con preferencia, provocando una fortísima colisión frotó lateral. El vehículo que circulaba con preferencia...saltarse dos semáforos en rojo -y a una velocidad superior a la permitida- condiciona, absolutamente, el resultado producido...no circulaba por una zona despoblada o con otras características que pudieran ofrecerle una garantía objetiva de la falta de probabilidad en que se produjera un accidente de tráfico, sino que lo hacía en vía urbana y por una zona céntrica de la ciudad...la inobservancia del deber de cuidado desde la perspectiva de las normas básicas de convivencia resultan evidentes y fluyen del relato fáctico sin dificultad, el riesgo era grave y relevante si partimos de su naturaleza como infracción administrativa en la ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.*

- SAP BA 134/2019, Sección 3ª, Sede de Mérida, de 24 de julio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 943/2019 ECLI: ES:APBA:2019:943). Prioridad de paso. *“(...) cuando al llegar a la confluencia de esta con...se introdujo en la rotonda situada en aquel lugar, sin respetar la señalización de "ceda el paso" que le afectaba en su sentido de circulación y sin prestar la atención mínima imprescindible exigible ante usuarios vulnerables en la vía...no percatándose de la presencia de...que circulaba por la citada rotonda con prioridad de paso a los mandos de una bicicleta, quien ante la irrupción sorpresiva del camión no pudo evitar ser arrollado...circula con un vehículo articulado de gran tonelaje por un centro urbano, por calzada de un único carril, con vehículos estacionados a ambos lados, que accede a una rotonda...día luminoso, perfecta visibilidad de la rotonda, sin ningún obstáculo que lo impida y circulación fluida...Es una de las conductas más graves que pueden imaginarse en la*

*conducción...en esas circunstancias un hombre normal hubiera visto como un ciclista se aproxima por el interior de la glorieta”.*

- STS 421/2020, Sala de lo Penal, de 22 de julio. Homicidio por imprudencia menos grave. (Roj: STS 2533/2020 - ECLI: ES:TS:2020:2533). Prioridad de paso. “(...) *al llegar a la altura...se trata de un tramo recto compuesto por dos carriles de circulación, uno para cada sentido, con anchura total de calzada de 600 son metros, con arcenes, con señalización horizontal de línea continua de separación de los sentidos de circulación, excepto frente a la entrada...en que las líneas son discontinuas, con límite de velocidad genérico de 50 km/h...con grave desatención a la conducción, y sin comprobar si en el sentido contrario circulaba algún vehículo, giró a la izquierda con intención de tomar la entrada...invadiendo con tal maniobra el carril del sentido contrario de circulación, interponiéndose en la trayectoria de la motocicleta...es la falta de atención la que determina ese error de cálculo que ocasionó no tomarse en serio la producción del resultado o la mencionada esperanza equivocada (...)*”

### 2.3. Falta de cuidado. Distracciones o desatenciones en la conducción.

- SAP A 708/2015, Sección 1ª, de fecha 24 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP A 3360/2015 - ECLI: ES: APA: 2015:3360). Atropello a peatón, al no respetar la prudencia exigible en la maniobra de marcha atrás. “(...) *se produjo en vía pública apta al tráfico...zona donde existe una señalización vial totalmente deficitaria...en un ángulo muerto para el conductor, quien, no obstante, había visto a la misma en disposición de acceder a la vía, momentos antes de iniciar la marcha”.*

- SAP LE 595/2015, Sección 3ª, de 21 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP LE 1186/2015 - ECLI: ES: APLE: 2015:1186) Colisión por invasión del carril contrario de circulación. Distracción en la conducción. “(...) *tramo totalmente recto y de buena visibilidad, tratándose de una travesía...notorio exceso de velocidad, invadiendo el carril izquierdo de forma súbita...omisión de las más elementales normas de cuidado y que originan un resultado fácilmente previsible...palanca de cambio...en la sexta velocidad...que contribuye a considerar el exceso de velocidad al que circulaba...la invasión sin causa que lo justifique...pone de manifiesto una imprudencia grave en la conducción, pues se omite una elemental norma de cuidado como es la de conducir un vehículo de motor con la debida atención, sin poner en peligro la vida de los*

demás usuarios de la vía, lo que en este caso no fue observada por el acusado, tratándose de un resultado fácilmente previsible, siendo evidente de igual modo la infracción de la norma objetiva de cuidado prevista (...).”

- SAP ZA 17/2016, Sección 1ª, 11 de febrero. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP ZA 43/2016 - ECLI: ES: APZA: 2016:43). Colisión por alcance al circular a velocidad excesiva en vía urbana. Merma condiciones psicofísicas por consumo de alcohol. “(...) omisión de las más elementales normas de cuidado exigibles a cualquier persona, al ignorarlos límites de velocidad obligatorios en vía urbana, señales de advertencia de peligro de semáforo, advertencia de peligro de peatones y velocidad máxima de 40 Km/h, llegando a conducir a una velocidad no inferior a los 104 Km/h, en una vía urbana con abundante tráfico y peatones en las aceras...infringía deberes de cuidado exigibles al circular bajo la influencia de bebidas alcohólicas...y al hacerlo en vía urbana velocidad muy superior al límite establecido (...).”

- SAP GR 78/2016, Sección 1ª, de 17 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP GR 151/2016 - ECLI: ES: APGR: 2016:151). En tramo curvo, invasión del carril contrario de circulación y colisión frontal. “(...) falta desatención debida a la conducción al hallarse manipulando la radio, se distrajo... ni siquiera se percata de que va a chocar frontalmente con el vehículo que circula en sentido contrario, como lo demuestra el que no dejase huella alguna de frenada o derrape (...).”

- SJP VA 8/2016, Sección 3ª, de 2 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SJP 8/2016 - ECLI: ES: JP: 2016:8). Atropello dos ciclistas que le precedían. “(...) adormilada por el efecto del alcohol y por haber dormido menos de tres horas, no advirtió la presencia de dos ciclistas que circulaban por la vía de manera preferente, correctamente y en paralelo... se detuvo a unos 170 metros del punto de conflicto sin apreciarse señalé frenado alguna...atentaba directamente contra la vida y la integridad física del resto de los usuarios de la carretera, vulneró el principio de confianza entre los usuarios de la vía al no respetar la circulación preferente de los ciclistas (...).”

- SAP V 60/2016, Sección 2ª, de 8 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 256/2016 - ECLI: ES: APVA: 2016:256). Colisión por alcance al no percatarse con la suficiente antelación de la situación, tardó en reaccionar. “(...) aglomerado asfáltico en buen estado observación y de mala rodadura...firme estaba cubierto de una fina capa de agua-nieve...cambio de rasante...señal vertical de

*advertencia de peligro, curvas peligrosas hacia la izquierda, peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas...ingesta de alcohol como por la de drogas que disminuían su capacidad de atención y reacción, unida la velocidad inadecuada por las condiciones climatológicas y el estado de la vía...conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas a una velocidad inadecuada al estado de la vía y de forma distraída hasta el punto de que, no obstante tener amplia visibilidad para ello, no se percató con la debida antelación de la presencia y la velocidad del vehículo que le precedía (...)*”

- SAP GR 158/2016, Sección 1º, de 17 de marzo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP GR 1285/2016 - ECLI: ES:APGR:2016:1285). Desatención en la conducción por cansancio. *“(...) tramo curvo con amplio radio y una visibilidad de unos 500 metros, con velocidad limitada a 120 kilómetros, a una velocidad de unos 152 km/h no se apercibió, debido al cansancio y a una absoluta desatención a la conducción, de la presencia en el carril derecho...del vehículo...impactando por alcance al...que salió despedido hacia delante y la derecha chocando contra la valla metálica de protección y volviendo a la calzada, de derecha a izquierda...el vehículo...circulaba a 110 Km/h, y el...a 152Km/h...No hay huellas de frenada, era de madrugada, invierno, con buen visibilidad...había estado toda la tarde-noche...de fiesta...no se ha acreditado que condujera bajo la influencia de bebidas alcohólicas...se ausentó del lugar...no se puede descartar que hubiera ingerido bebidas alcohólicas...estuviera cansado y no en condiciones óptimas para conducir...no adopto ni una sola maniobra evasiva...ese exceso de velocidad, unido a las restantes circunstancias concurrentes en el accidente, califican de grave su conducta”.*

- SAP GR 158/2016, Sección 1ª, de 17 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP GR 1285/2016 - ECLI: ES: APGR: 2016:1285). Colisión por alcance. *“(...) no se apercibió, debido al cansancio y a una absoluta desatención a la conducción...ambos circulaban por el carril derecho. No hay huellas de frenada, era de madrugada, invierno, con buena visibilidad, y el recurrente había estado toda la tarde-noche de fiesta...ese exceso de velocidad, unido a las restantes circunstancias concurrentes en el accidente (...)*”.

- SAP M 163/2016, Sección 30ª, de 1 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 4558/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:4558). Colisión por alcance, al no advertir, por causas propias de la circulación, la detención en la que se encontraba el vehículo alcanzado. *“(...) una colisión por alcance en una retención de tráfico puede ser imputable a causas ajenas a la embriaguez. Pero...tras haber ingerido alcohol...tasa*

que supera el tipo objetivo...ya no resulta discutible esa deducción... circulaba nada menos que por una autovía... no se apercibió de una retención de tráfico (...)."

- SAP VA 131/2016, Sección 2ª, de 7 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 535/2016 - ECLI: ES: APVA: 2016:535). Colisión por alcance, al no guardar la distancia de seguridad. "(...) ingerido diversas bebidas alcohólicas que disminuían sus facultades psicofísicas para efectuar una correcta conducción viéndose mermada, entre otras, su capacidad de percepción de las distancias y alargando el tiempo de reacción ante circunstancias imprevistas en el normal desarrollo de la circulación...no guardaba la debida distancia de seguridad y que además estaba bajo los efectos del alcohol (...)."

- SAP M 397/2016, Sección 6ª, de 29 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 7925/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:7925). Colisión tras cambiar de carril. "(...) elevada densidad de tráfico...maniobra de cambio de carril, desde el primero hacia el tercero de un golpe... de los cuatro existentes, de manera rápida, a elevada velocidad, y sin darse cuenta de que, por las circunstancias del tráfico...que fue consecuencia de la falta de atención del mismo...ingesta de bebidas alcohólicas, pues si no hubiese tenido afectadas sus facultades, se hubiera dado cuenta del tráfico intenso y no hubiera realizado el cambio de dos carriles de manera súbita, rápida y a elevada velocidad, llevándose por delante a un vehículo...hubiera actuado con la moderación y prudencia que exigía el lugar y el momento".

- SAP M 507/2016, Sección 30ª, de 5 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 9731/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:9731). Colisión por alcance. "(...) ingerido previamente bebidas alcohólicas que mermaban significativamente sus facultades psicofísicas para la conducción...intentó realizar una maniobra evasiva de frenado brusco, dejando unas huellas de frenada unos 13 o 15 metros de longitud en tal vía pública, pero sin poder lograr evitar el impacto...relación causal de la imprudencia con el consumo de alcohol...afectación de la capacidad de concentración, atención y reacción...significativamente afectadas sus capacidades psicofísicas (...)."

- SAP M 449/2016, Sección 17ª, de 13 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 11035/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:11035). Colisión lateral, al circular en zig-zag entre vehículos. "(...) ingerido bebidas alcohólicas en cantidad suficiente para mermar sus facultades de atención y reflejos necesarias para la conducción, conduciendo de manera irregular...poniendo con ello en peligro la

*seguridad del resto de los usuarios de la vía...La conducción...se califica de "irregular"...iba demasiado de prisa y conduciendo peligrosamente...considera punible la ingesta de alcohol, cuando afecta a los sentidos y condicionan la conducción de los vehículos. Con carácter objetivo se considera que se produce esa afectación cuando se superan unos límites reglamentariamente establecidos (...)*".

- SAP IB 209/2016, Sección 2ª, de 21 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 1662/2016 - ECLI: ES: APIB: 2016:1662). Colisión por alcance contra vehículo que estaba detenido por incidencias de circulación. *"(...) conduciendo con sus facultades psicofísicas mermadas por la previa ingesta de bebidas alcohólicas...ha creado...un peligro jurídicamente desaprobado, al conducir por vía pública teniendo afectada su capacidad de control y dominio de la conducción por la ingesta de bebidas alcohólicas y además en una cantidad que objetivamente considerada cualquier persona tiene afectadas sus capacidades para el manejo de vehículo.*

- SAP H 186/2016, Sección 3ª, de 7 de noviembre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP H 686/2016 - ECLI: ES: APH: 2016:686). Colisión frontal por desatención en la conducción. *"(...) haber estado trabajando durante doce horas... siendo consciente de que la señalización era bastante pobre, que era una carretera curvas y con asfalto irregular, condujo a una velocidad superior a la permitida, no prestando atención alguna al velocímetro y charlando con la usuaria del vehículo...estando afectado por una señal que le prohibía circular a más de 70 km/hora, otra señal de prohibido adelantar y otra que le indicaba que estaba en un tramo de curvas peligrosas, sin adecuar su velocidad a dicho punto, sin prestar la atención a la vía que en ese momento...como ya sabía el acusado perfectamente...tramo recto con una ligera rampa pero de visibilidad reducida precedido de una curva de radio reducido...invadió el sentido contrario...frenó bruscamente...maniobra de frenada brusca, totalmente errónea, vino motivada por la ausencia de capacidad de reacción del acusado ante la desatención...a la vía y a las circunstancias que le rodeaban (...)"*

- SAP A 480/2016, Sección 3ª, de 28 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP A 4006/2016 - ECLI: ES: APA: 2016:4006). Colisión al incorporarse a la circulación. *"(...) sin la debida prudencia que debía preceder a dicha incorporación, rebasó por la izquierda al vehículo...que le precedía que estaba esperando la incorporación detenido ante la señal de stop, por una zona no destinada a carril de circulación...interceptó la trayectoria de la motocicleta...efectuado...omitiendo la*

atención a las más elementales normas del tráfico atendibles por cualquier ciudadano medio...se adentró por un carril...de tráfico fluido y constante sin ninguna precaución (...).”

- SAP PO 186/2016, Sección 4ª, de 16 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP PO 2586/2016 - ECLI: ES: APPO: 2016:2586). Salida de vía y choque contra valla y muro de cierre, por desatención en la conducción. “(...) tras recorrer un tramo recto de unos 500 metros, suficientemente iluminado y con limitaciones de velocidad sucesivas...señalización de glorieta y ceda el paso...glorieta que intenta esquivar, no pudiendo hacerlo...condujo a velocidad excesiva sin prestar atención a las limitaciones de velocidad existentes y de forma totalmente desatenta, de modo que no se percató...de la existencia de una glorieta perfectamente señalizada e iluminada (...).”

- SAP LU 224/2016, Sección 2ª, de 22 de diciembre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LU 835/2016 - ECLI: ES: APLU: 2016:835). Colisión frontal al invadir el carril contrario de circulación, por desatención en la conducción. “(...) haber ingerido bebidas alcohólicas...tenía sus facultades mentales mermadas y desatendió la conducción o, simplemente, se quedó dormido...se produce por la infracción por el acusado de la norma objetiva que les imponía respeto a las circunstancias de la vía. El hecho de que no lo hizo, en la forma expuesta, en unión a que circulaba con sus facultades mentales afectadas por alcohol (...).”

- SAP MU 17/2017, Sección 2ª, de 18 de enero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 63/2017 - ECLI: ES: APMU: 2017:63). Colisión por alcance. “(...) de manera anómala, a consecuencia de una previa e inmoderada ingestión alcohólica, que mermaba considerablemente su capacidad para una correcta conducción...no observó la diligencia exigible a cualquier conductor...cualquier ciudadano medio es capaz de representarse...tras la ingesta de alcohol es un modo de poner en riesgo a los demás...aumenta las posibilidades de que se produzca un accidente...decidió conducir con sus facultades y capacidad de reacción mermadas, siendo del todo previsible o debiendo prever que el resultado podía producirse (...).”

- SAP VI 18/2017, Sección 2ª, de 18 de enero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VI 25/2017 - ECLI: ES: APVI: 2017:25). Colisión por alcance. “(...) condujo bajo la influencia de bebidas alcohólicas...el despiste que se alega, no se produjo por una simple omisión del deber de cuidado, sino porque también la ingesta de alcohol



*genera problemas o déficits de atención y de agilidad en el manejo del vehículo, aparte de errores de cálculo en las distancias (...)*”.

- SAP BU 29/2017, Sección 1ª, de 26 de enero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP BU 40/2017 - ECLI: ES: APBU: 2017:40). Salida de vía por distracción en la conducción. *“(...) ingesta de alcohol...comportamiento desinhibido y obnubilado, no estando completamente despierto... debido a una distracción en la conducción o una posible somnolencia, deja de prestar el control voluntario sobre la dirección del vehículo (...)*”.

- SAP B152/2017, Sección 9ª, de 20 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 1448/2017 - ECLI: ES: APB: 2017:1448). Colisión por alcance. *“(...) ingerido bebidas alcohólicas, que le provocaban un cierto grado de euforia...pese a saber que no se hallaba en condiciones idóneas para conducir...colisionando por no calcular bien la distancia, debido a la falta de reflejos derivada de la ingestión alcohólica...con pérdida de reflejos y de capacidad visual (...)*”.

- SAP M 128/2017, Sección 2ª, de 22 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 3426/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:3426). Colisión por alcance. *“(...) velocidad superior a la permitida...afectado por la previa ingesta de alcohol en forma tal que tenía mermadas la capacidad de atención, control y reacción ante cualquier incidente viario, no se apercibió...y sin llegar ni siquiera a accionar el pedal del freno (...)*”.

- SAP M 140/2017, Sección 17ª, de 23 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP M 3061/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:3061). Colisión frontal. *“(...) tráfico era fluido...condiciones de visibilidad eran óptimas, no prestó la debida atención y no respetó las señales verticales de entrada prohibida...ni respetó una señal vertical de dirección obligatoria...ni balizas cilíndricas para diferenciar bien los carriles, ni marcas viales de sentido obligatorio...invadió el carril izquierdo de la calzada en sentido descendente, pero en sentido contrario al estipulado (...)*”.

- SAP B 232/2017, Sección 5ª, de 20 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP B 2002/2017 - ECLI: ES: APB: 2017:2002). Desatención en la conducción que conlleva la invasión del carril contrario de circulación y posterior colisión frontal. *“(...) perdió el control del vehículo invadiendo el carril contrario...síntomas de influencia de ingesta de alcohol...carecía de permiso o licencia de conducir...por no haberlo obtenido*

*nunca...circulaba con gran desatención...al variar...su trayectoria...saliendo de su carril...exceso de velocidad...estado de somnolencia...derivado de un estado bajo los efectos del alcohol (...)*”.

- SAP GI 179/2017, Sección 3ª, de 4 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP GI 1498/2017 - ECLI: ES: APCI: 2017:1498). Colisión al circular por falta de atención en la conducción y no respetar señal de ceda del paso. “(...) *conducción bajo los efectos del alcohol...le llevó a no prever adecuadamente las condiciones de la vía por la que transitaba...invadir de modo sorpresivo la carretera...por la desatención...a las condiciones de la vía por la que circulaba, y al tráfico (...)*”.

- SAP IB 153/2017, Sección 2ª, de 6 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 965/2017 - ECLI: ES: APIB: 2017:965). Colisión por alcance. “(...) *bajo los efectos de una ingestión alcohólica precedente...tenía mermadas sus facultades psicofísicas con la consiguiente lentitud de reflejos y reducción del campo visual que limitaban gravemente en el acusado su actitud para el manejo de vehículos...circulaba irregularmente, a gran velocidad...no tuvo capacidad de reacción (...)*”.

- SAP V 281/2017, Sección 2ª, de 3 de mayo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP V 1637/2017 - ECLI: ES: APV: 2017:1637). Colisión lateral por distracción en la conducción. “(...) *tramo recto, de buena visibilidad, con dos carriles, uno para cada sentido de marcha...cansancio motivado por haber consumido diversas bebidas alcohólicas..., que afectaban su manejo de la conducción y le producían somnolencia...descansado únicamente una hora y media aproximadamente...toda la noche en las fiestas...velocidad superior a la permitida y aconsejada...insuficientemente iluminada...se distrajo o se durmió...invadiendo el carril contrario (...)*”.

- SAP MU 218/2017, Sección 2ª, de 16 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 1025/2017 - ECLI: ES: APMU: 2017:1025). Colisión al realizar un giro a la izquierda por distracción en la conducción. “(...) *casco urbano de la ciudad...facultades psicofísicas en gran parte disminuidas por la ingestión de bebidas alcohólicas que afectaban a la conducción...consecuencia de su estado el acusado conducía distraídamente...realizó indebidamente un giro a la izquierda...sin percatarse de la presencia y trayectoria del ciclomotor (...)*”.

- SAP CA 167/2017, Sección 8ª, Sede de Jerez de la Frontera, de 22 de mayo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CA 1433/2017 - ECLI: ES: APCA:

2017:1433). Colisión frontal al invadir el carril contrario de circulación por desatención en la conducción. “(...) *curva amplia hacia la derecha...señal vertical de restricción de velocidad máxima...buen estado y con buena visibilidad...desatendió las más elementales normas de tráfico, no prestando la debida atención a las circunstancias del tráfico (...)*”.

- SAP MU 274/2017, Sección 3ª, de 20 de junio. Homicidio por imprudencia grave. Absolución. (Roj: SAP MU 1531/2017 - ECLI: ES: APMU: 2017:1531). Colisión por alcance debida a falta de atención a la conducción. “(...) *tramo recto, posterior a cambio de rasante, con pendiente negativa (descendente), firme de aglomerado asfáltico en buen estado de conservación y rodadura, mojado por la lluvia caída, con buena visibilidad...advertencia de peligro...intersección con prioridad sobre vía a la derecha...noche sin iluminación, con buena visibilidad y densidad de tráfico...velocidad notablemente superior a la permitida...no prestar la atención necesaria a las circunstancias del tráfico, no se percató de la presencia en su carril del turismo (...)*”.

- SAP A 259/2017, Sección 2ª, 27 de junio. Lesiones por imprudencia grave. Absolución. (Roj: SAP A 1782/2017 - ECLI: ES: APA: 2017:1782). Colisión por alcance por desatención a la conducción. “(...) *no se apercibió de la detención del vehículo que le precedía ante una señal de ceda el paso, previa a la incorporación a la rotonda...al circular de modo distraído...no conducía su vehículo con la atención necesaria y/o que no observaba la preceptiva distancia de seguridad (...)*”.

- SAP PO 294/2017, Sección 5ª, Sede de Vigo, de 17 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP PO 1571/2017 - ECLI: ES: APPO: 2017:1571). Colisión por alcance por desatención en la conducción. “(...) *con sus facultades disminuidas a consecuencia de una previa ingestión alcohólica, lo cual mermaba su capacidad para manejar los mecanismos de dirección, control y frenado de un vehículo, con el consiguiente riesgo para el resto de los usuarios de la vía pública...no frenó ante la fase roja del semáforo que regula...colisionando con el...que se encontraba correctamente parado en dicho semáforo (...)*”.

- SAP B 615/2017, Sección 6ª, de 1 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 9251/2017 - ECLI: ES: APB: 2017:9251). Colisión por alcance por desatención en la conducción. “(...) *bajo una ingestión alcohólica precedente, por lo que tenía mermadas sus facultades psicofísicas, con la consiguiente lentitud de reflejos, reducción del campo visual y alteraciones en la percepción, efectos que limitaban su*

*aptitud para el manejo del citado vehículo de motor...no advirtió la fase roja del semáforo y colisionó con el...detenido ante dicha señal (...)*”.

- SAP GR 1365/2018, Sección 2ª, de 5 de septiembre. Homicidio por imprudencia grave. Roj: SAP GR 1365/2018 - ECLI: ES:APGR:2018:1365.Desatención en la conducción.“(...) *por distracción o somnolencia del conductor perdió el control...impactando frontalmente y de manera tan violenta contra la motocicleta que circulaba en sentido opuesto y a la que cerró el paso (...)*”.

*“(...) relevancia del deber de cuidado dejado de observar ante los riesgos previsibles y evitables que debió de impedir, a los mandos de un vehículo cuyo control perdió por circunstancias exclusivamente imputables al apelante...no puede justificarse ni degradarse a un mero despiste o distracción o cabezada somnolienta...carretera con doble dirección exige la máxima actitud y diligencia ante el peligro que implica las pérdidas de control y dominio de un vehículo (...)*”.

- SAP BA 215/2018, Sección 3ª, Sede de Mérida, de 13 de diciembre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 1334/2018 - ECLI: ES:APBA:2018:1334). Desatención en la conducción. Giro incorrecto. “(...) con evidente desatención en la conducción, entretenido, además, con su móvil que consultaba, siendo que, al girar a la izquierda en el cruce de la carretera...maniobra para la que tenía que cruzar la línea discontinua que separaba su carril de la calzada del carril de sentido contrario, atravesar éste y el arcén, no se percató, sin justificación alguna, de la presencia por el carril contrario de un ciclomotor que se acercaba... invadiendo el carril y arcén contrarios e interponiéndose en la trayectoria del ciclomotor (...)”.

#### 2.4. Atropellos. Atropellos en pasos de peatones.

- SAP BU 471/2015, Sección 1ª, de 4 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP BU 929/2015 - ECLI: ES: APBU: 2015:929). Atropello a peatón. Desatención a las circunstancias del tráfico. “(...) *no concurrían circunstancias adversas a la conducción...paso de peatones era perfectamente visible...tramo de la calzada...era recto...condiciones de luminosidad y atmosférica favorables...conocía la zona...La presencia del paso de peatones exige extremar la precaución a las circunstancias del tráfico, en previsión de que pueden cruzar peatones*”.

- SAP BA 106/2016, Sección 1ª, de 30 de diciembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 1223/2015 - ECLI: ES: APBA: 2015:1223). Atropello por parte de una motocicleta a una persona de avanzada edad en un paso de peatones. *“(...) atropelló a la mujer cuando ésta cruzaba correctamente por un paso de peatones...demostrativo de la falta de diligencia del conductor de la motocicleta...evidente omisión del deber objetivo de cuidado...declarado de forma reiterada como principio general...que el atropello de un peatón con resultado lesiones constitutivas de delito grave en un paso de cebra, y más tratándose de ancianos y niños, tiene la consideración de imprudencia grave... El peatón tiene clara preferencia en el paso de cebra, y todos los vehículos de motor han de respetarla, sin excepción alguna...su actuación ha de ser calificada de negligente (más que leve) desde el momento en que no previó, (siendo fácilmente previsible para un hombre medio y razonable) que el sol le podía deslumbrar, pues para conducir con prudencia y atención hay que tener en cuenta todas las circunstancias concurrentes en cada momento, lluvia, niebla, sol de frente, etc., y atemperar y adecuar la conducción a cada una de ellas...había escasa distancia, entre 15 y 20 metros, pues ante tal circunstancia procede extremar aún más la precaución, cautela y atención y acomodar la conducción y la velocidad precisamente a esta circunstancia que claramente puede percibirse con la vista y que era conocida”.*

- SAP CR 3/2016, Sección 1ª, de 11 de enero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CR 65/2016 - ECLI: ES: APCR: 2016:65). Atropello a peatón que cruzaba por el paso de cebra. *“(...) circula en población, tramo recto, a la altura de una residencia de ancianos, atropella a un peatón de 70 años...circunstancias de la hora y climatológicas imponían una mayor diligencia que fue claramente omitida...la ausencia de visibilidad o las dificultades de ver a una persona cruzar...mayor precaución le sería exigible (...)”*

- SAP VA 42/2016, Sección 4ª, de 8 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 126/2016 - ECLI: ES: APVA: 2016:126). Al salir de una curva a la izquierda, se sale de la vía parcialmente, atropellando al peatón, que se encontraba en la parte exterior de la acera, muy próximo al borde. *“(...) travesía de una localidad en fiestas, en estado de cansancio y agotamiento, junto con una ingesta de alcohol... sin prestar atención alguna a las circunstancias de la vía...infringiendo de esta forma gravemente el deber objetivo de cuidado que a todo conductor compete, y el subjetivo o capacidad del agente para prever la posibilidad de riesgo y, en consecuencia, evitarlo,*

*pues teniendo mermadas sus facultades psicofísicas por el cansancio y la ingesta alcohólica, en ningún caso debió conducir el vehículo (...)*”.

- SAP SO 16/2016, Sección 1ª, de 11 de febrero. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SO 27/2016 - ECLI: ES: APSO: 2016:27). Ante semáforo de regulación de velocidad, en fase roja, para evitar colisionar con vehículos detenidos, invade el carril contrario, se sube a la acera y atropella a peatones. *“(...) falta de atención del conductor...recta con gran visibilidad, en horas diurnas y con buen tiempo...es acreditativo de la previsibilidad del riesgo, pese a lo cual no se detuvo, por encontrarse desatento a la circulación, y para evitar la colisión frontal... tuvo una distracción momentánea que supuso la invasión de la acera (...)*”.

- SAP NA 104/2016, Sección 2ª, de 6 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 359/2016 - ECLI: ES: APNA: 2016:359). Atropello a peatón en paso de peatones, al no prestar la debida atención al tráfico. *“(...) tramo recto, bien iluminado, con buena visibilidad y bien conocido por él...era todavía de noche, y con tiempo lluvioso...circunstancias exigían, una conducción especialmente atenta infracción de las más básicas normas de cuidado, que hasta el conductor más novato hubiese observado (...)*”.

- SAP GC 143/2016, Sección 1ª, de 11 de abril. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP GC 1048/2016 - ECLI: ES: APGC: 2016:1048). Atropello a peatón, tras perder el control del vehículo, circulando a una velocidad inadecuada y excesiva dada la señalización existente y características de la vía. *“(...) tramo de vía pública recto y de normal visibilidad, sin la concurrencia de ninguna circunstancia adversa... fruto de la inadecuada y excesiva velocidad a la que circulaba...adecuen la velocidad no solo a la limitación reglamentaria impuesta, sino también a las demás circunstancias concurrentes para así mantener debidamente controlada la conducción y hacerla segura para los terceros ajenos a su modo de proceder (...)*”.

- SAP CA 165/2016, Sección 4ª, de 24 de mayo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP CA 2059/2016 - ECLI: ES: APCA: 2016:2059). Atropello a peatones. *“(...) efectos de la ingesta y consumo previo de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes que influían negativamente en sus aptitudes psico-físicas para el gobierno del vehículo...circular en sentido contrario al permitido...siguió acelerando y aumentando la velocidad, prescindiendo de las más elementales normas de cuidado...presencia de ambos peatones era perfectamente visible al cruzar por la*

*calzada en un tramo recto y de sentido único...lejos de aminorar la velocidad, atropelló violentamente (...)*”.

- SAP GI 334/2016, Sección 4ª, de 18 de mayo. Lesione por imprudencia grave. (Roj: SAP GI 861/2016 - ECLI: ES: APCI: 2016:861). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(...) se encuentra cruzando un paso de peatones, en pleno centro de una ciudad, debidamente señalado, con luz solar...grave infracción de las normas más elementales que ha de respetar quien conduce un automóvil, el cual tiene la obligación de circular completamente atento a las circunstancias del tráfico...iniciar su marcha adelantando los vehículos que le precedían sobrepasando la doble línea longitudinal continua que separaba los dos sentidos de la circulación y sin prestar la obligada atención al paso de peatones lo que impidió que se percatara de la presencia (...)*”.

- SAP MU 299/2016, Sección 3ª, de 10 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 1020/2016 - ECLI: ES: APMU: 2016:1020). Atropello a peatón que se encontraba en la acera. *“(...) bajo la influencia de bebidas alcohólicas...sin haber obtenido la preceptiva licencia de conducir...consecuencia de lo anterior y debido a que circulaba a velocidad superior a la permitida en la vía (...)*”.

- SAP NA 126/2016, Sección 2ª, de 17 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 363/2016 - ECLI: ES: APNA: 2016:363). Atropello en paso de peatones. *“(...) circulaba sin prestar atención a las circunstancias de tráfico... tramo recto, con visibilidad y siendo de día...infringiendo las normas de circulación no se detuvo ante el paso de peatones...le obliga a circular completamente atento a las circunstancias del tráfico y más cuando se acerca a un punto habilitado para el paso de los peatones, debidamente señalado...y suficientemente iluminado, puesto que era de día cuando ocurrieron los hechos (...)*”.

- SAP Z 274/2016, Sección 3ª, de 25 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP Z 2502/2016 - ECLI: ES: APZ: 2016:2502). Atropello a peatón por el paso de cebrá, debidamente señalado. *“(...) bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes, razón por la que, al tener los reflejos y capacidad afectada por la previa ingesta de tales sustancias...no se apercibió de la presencia de un peatón...omisión de la mínima diligencia en la conducción y la más intensa falta del deber de cuidado (...)*”.

- SAP AL 251/2016, Sección 2ª, de 1 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP AL 635/2016 - ECLI: ES: APAL: 2016:635). Atropello a peatón en paso de peatones. “(...) pese a encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas y no haber dormido en toda la noche...por un paso de cebra señalizado con semáforo, cuando éste estaba en fase roja para los peatones...no reaccionó adecuadamente ni si quiera frenó el vehículo, atropellando al viandante...no haber actuado de otro modo en evitación del daño personal causado que era previsible y evitable conforme a mínimas normas de cuidado...conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, con una velocidad elevada...era previsible y evitable pues la ingesta voluntaria por parte del acusado de alcohol disminuía sin duda...su capacidad para conducir...No consta huella de frenada alguna...pudo y debió percatarse de la presencia del peatón...dada su edad en ningún caso resulta creíble que se abalanzara con rapidez, de manera inopinada, que impidiera al conductor reaccionar...anchura de la vía y la gran visibilidad de la misma máxime cuando no circulaba ningún automóvil delante...el peatón cruzo en rojo el semáforo ello no tiene incidencia en una disminución de la responsabilidad penal...omitió las normas más elementales de prudencia, conducir con gran nivel de alcohol, ir a velocidad elevada por vía urbana, no efectuar maniobra de frenado ante la presencia del peatón o efectuar maniobra evasiva (...)”.

- SAP VA 168/2016, Sección 4ª, de 2 de junio. Lesiones por imprudencia grave/absolución. Roj: (SAP VA 531/2016 - ECLI: ES: APVA: 2016:531). Atropello a peatón, en paso de peatones, pero con semáforo en rojo para peatones. “(...) procedió a atravesar la avenida llevando un paraguas negro con el que se protegía del viento...coincidía con el lado por el que se aproximaba el acusado...se detuvo brevemente en la mediana que separa ambos sentidos de la circulación, reanudando la marcha cuando el semáforo permanecía en fase roja para él, siendo impactado...a la altura del paso de peatones...(alcoholemia 0’70 mgr/litro aire espirado) no apreciando otros síntomas que olor a alcohol y ojos enrojecidos y velados, deambulando el acusado con normalidad, sin afectación de la verticalidad ni del habla...no circulaba a una velocidad superior a la permitida, pues consiguió detener su vehículo en apenas seis metros desde el final del paso de cebra, orillado a la derecha y sin interferir en la circulación del resto de los vehículos...no existe relación de causalidad entre la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y el resultado lesivo producido...no existe relación de causalidad entre la infracción de observar determinadas normas objetivas...no consta que tuviera influencia alguna en la producción del resultado lesivo, y de ahí que el resultado lesivo no le sea objetivamente imputable al acusado...no puso en peligro la vida ni la integridad física del peatón...fue éste quien se autoexpuso a ser



*atropellado infringiendo la más mínima diligencia que le era exigible como usuario de la vía, como es la de respetar las señales que le afectaban”.*

- SAP A 268/2016, Sección 3ª, de 13 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP A 3810/2016 - ECLI: ES: APA: 2016:3810). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(…) a gran velocidad, en todo caso notoriamente superior a 50 km/hora, no aminorando la marcha al llegar al paso de peatones...deteniéndose el vehículo a unos 50 metros del lugar...deberá circular a velocidad moderada...detendrá el vehículo cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños...la velocidad de un vehículo de motor debe ser aquella que permita la detención de dicho vehículo en el campo de visión del conductor...desatención continuada de su conducción, y de los riesgos previsibles que de ella emanaba”.*

- SAP L263/2016, Sección 1ª, de 4 de julio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP L 594/2016 - ECLI: ES: APL: 2016:594). Atropello a peatón. *“(…) había sido privado del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores...por sentencia firme...padece un trastorno ansioso- depresivo y consumo abusivo de alcohol, hallándose en tratamiento con antidepresivos...no había pasado la Inspección Técnica Vehículos...presentaba graves deficiencias de conservación...mal estado de los neumáticos y del sistema de frenado...obvió con ello las más elementales medidas de cuidado y deberes de cuidado que le imponía la conducción (...)”.*

- SAP IB 191/2016, Sección 2ª, de 1 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave.(Roj: SAP IB 1558/2016 - ECLI: ES: APIB: 2016:1558). Atropello a peatones. *“(…) tramo recto...buena visibilidad y escasa circulación...a una velocidad muy superior a la permitida para vía urbana de 50 km/h...no respetó el paso de peatones, debidamente señalizado, con señales horizontales y verticales, iluminado con dos farolas (...)”.*

- SAP M 479/2016, Sección 6ª, 14 de septiembre. Homicidio por imprudencia grave.(Roj: SAP M 10863/2016 - ECLI: ES: APM: 2016:10863). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(…) sin prestar suficiente atención a las circunstancias del tráfico...se encontraba al menos un vehículo aparcado en doble fila en su carril...no se percató de que cruzaba por el paso, saliendo de detrás del vehículo mal estacionado...vía con buena visibilidad...luz era absoluta...falta de atención del conductor, que se distrajo, y no se percató de que había una persona cruzando...la visibilidad de la vía y del paso de peatones era perfecta...vehículo estacionado en*

*segunda fila no era un camión o furgoneta...sino un turismo, con su altura limitada y sus cristales transparentes, que permiten la visión a través del mismo...la persona que cruzó la vía no era tan pequeña...cuando ya estaba a mitad del paso de peatones...fue atropellada...no existía ninguna condición extraordinaria...todo conductor ha de incrementar sus precauciones al acercarse a un paso de peatones, y ello incluye aquellos supuestos en los que puedan existir obstáculos...exige aumentar la precaución a cualquier conductor...toda falta de atención o de prevención suponen una grave infracción de un deber elemental de cuidado...obstáculos en la vía...lejos de eximir a los conductores de ese deber atención, les obliga a aumentar el mismo (...)"*

- SAP SE 356/2016, Sección 7ª, 14 de septiembre. Homicidio por imprudencia grave-absolución. (Roj: SAP SE 2045/2016 - ECLI: ES: APSE: 2016:2045). Atropello a peatón. *"(...) vía urbana...tramo recto con suficiente visibilidad con tres carriles de circulación en cada sentido, separados por una zona ajardinada...circulación normal y fluida y con iluminación artificial pública...prohibido circulara más de 50 Km/h...fue sorprendido por los menores...por un lugar no habilitado para el paso de peatones, corriendo, sin que el acusado tuviera tiempo de reacción o tiempo para realizar una maniobra evasiva, no constando siquiera huellas de frenada...conducía imbuido del principio en la confianza en el tráfico, para él no era previsible la irrupción súbita del menor en la calzada...No existe prueba alguna que avale que a 90 Km/h o a velocidad superior sí le pudo causar la amputación de la pierna y que a una velocidad inferior de 60-70 Km/h...no pudiera ocasionar el mismo resultado (...)"*

- SAP NA 236/2016, Sección 2ª, de 7 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 817/2016 - ECLI: ES: APNA: 2016:817). Atropello a peatón en paso de peatones. *"(...) no se percató de que el peatón estaba cruzando correctamente un paso de peatones...había consumido previamente a la conducción sustancias estupefacientes(anfetaminas), sin que se haya probado que lo hiciera en cantidad suficiente para quedar incapacitada física y psíquicamente para conducir y que con este previo consumo creara un grave riesgo para la circulación... La afirmada dificultad de visión por razón del pretendido estacionamiento indebido de un vehículo industrial de reparto...debió servir para extremar las precauciones (...)"*

- SAP CA 284/2016, Sección 1ª, de 11 de noviembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CA 1941/2016 - ECLI: ES: APCA: 2016:1941). Atropello a ciclista. *"(...) evidentes signos de afectación de sus facultades...ingesta de drogas y alcohol, la velocidad excesiva y la no advertencia de la presencia del ciclista en su mismo sentido*

*de la marcha sin existir maniobras evasivas ni huellas de frenada y valorando también que estaba oscureciendo, aunque aún con alguna visibilidad natural tratándose de tramo interurbano semi-rural sin iluminación artificial y que el ciclista no tenía reflectores (...)*”.

- SAP SO 97/2016, de 24 de noviembre. Homicidio por imprudencia menos grave-absolución (requisito procedibilidad). (Roj: SAP SO 228/2016 - ECLI: ES: APSO: 2016:228). Atropello a peatón, en paso de peatones. *“(...) travesía, en un tramo recto y de buena visibilidad, con desatención a las circunstancias de la circulación, no se apercibió del peatón...comenzaba a circular por el paso de cebra, debidamente señalizado, con indicación vertical y horizontal...inicio el cruce en la zona señalizada como paso de cebra, pero con una trayectoria en diagonal, abandonando la zona señalizada hacia el centro de la calzada, recorriendo una distancia desde el inicio del cruce de 4.91 metros, donde fue alcanzado y golpeado...con la pala cargadora del tractor, que le lanzo contra el suelo...población debe extremar las precauciones...éstas deben de ser mayores en los pasos de cebra en los que se establece una prioridad absoluta de cruce de los peatones...los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades...fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido...deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás...el peatón no ajustó su conducta a dicho precepto...trayectoria en diagonal, en lugar de perpendicular al eje, saliendo incluso de la zona de paso peatones, introdujo una situación inesperada ante el ángulo muerto...que oculta parcialmente la visión...hubiese cruzado de forma perpendicular hubiera disminuido el tiempo de cruce y le hubiera posibilitado salir del ángulo muerto, pero... demoró su presencia en la calzada, llegando incluso a abandonar la zona de seguridad de paso para peatones (...)*”.

- SAP C 702/2016, Sección 2ª, de 30 de diciembre. Lesiones por imprudencia grave.(Roj: SAP C 3230/2016 - ECLI: ES: APC: 2016:3230). Atropello a peatón. *“(...) alcoholemia positiva...al hecho de que, al ser ya de noche, la zona insuficiente iluminada y vestir el peatón ropas oscuras, no hiciera uso de un chaleco reflectante, carece, a la vista de las circunstancias en las que se produjo el atropello, de la relevancia causal...no tiene aptitud la participación de la víctima en el hecho para convertir en leve (...)*”.

- SAP CA 30/2017, Sección 2ª, 6 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP CA 760/2017 - ECLI: ES: APCA: 2017:760). Atropello a peatones. “(...) comenzó a dar acelerones y a hacer como que iba a pasar por ese espacio para que los jóvenes se quitaran...aceleró el vehículo para salir del lugar omitiendo las más elementales normas de cuidado, sin tener en cuenta las circunstancias que concurrían y que conducía un vehículo todo terreno, en una zona insuficientemente iluminada... había ingerido alcohol...vehículo todo terreno de gran envergadura y con unas características determinadas, como es que tiene visibilidad reducida para maniobras cercanas, a lo que debe sumarse la visibilidad escasa que había en la zona, era una zona de botellón con una gran aglomeración...a velocidad totalmente inapropiada y elevada para las circunstancias (...)”.

- SAP LE 73/2017, Sección 3ª, de 7 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LE 133/2017 - ECLI: ES: APLE: 2017:133). Atropello a peatones. “(...) debido a su falta de atención suficiente a la conducción...no se percató de que por el paso de peatones perfectamente señalizado con marca horizontal y señal vertical...debidamente...frenando bruscamente y demasiado tarde... tramo recto, pavimento seco y donde el conductor ha de prestar especial atención (...)”.

- SAP VA 48/2017, Sección 2ª, de 17 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 207/2017 - ECLI: ES: APVA: 2017:207). Atropello a peatones. “(...) paso de cebra (con visibilidad escasa dado que ya era de noche y la iluminación artificial), estando el pavimento seco...hizo un giro a su derecha...una infracción de esa magnitud de su deber objetivo de cuidado, al no atemperar su conducción a las circunstancias de la vía, como que ya era de noche, existencia de un giro a la derecha, de un paso de cebra, presencia de dos peatones (...)”.

- SAP VA 48/2017, Sección 2ª, de 17 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 207/2017 - ECLI: ES:APVA:2017:207). Atropello a peatones. “Al llegar a la intersección...donde hay un paso de cebra (con visibilidad escasa dado que ya era de noche y la iluminación artificial), estando el pavimento seco...hizo un giro a su derecha y golpeó, bien con el espejo retrovisor o bien con otra parte del vehículo a...que acaban de iniciar el cruce por el mencionado paso de peatones...velocidad...no era muy elevada y tras el golpe, no se apreciaron daños en su vehículo”.

“(...) no se percató que, al inicio del paso de cebra allí existente, dos personas ancianas pretendían cruzar...concurrió en él una infracción de esa magnitud de su deber

*objetivo de cuidado, al no atemperar su conducción a las circunstancias de la vía, como que ya era de noche, existencia de un giro a la derecha, de un paso de cebra, presencia de dos ancianos peatones que pretendían cruzarle y golpeando con el retrovisor derecho a (...)*”.

- SAP M 125/2017, Sección 17ª, de 21 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 2610/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:2610). Atropello a peatón. *“(…) circulaba con una absoluta falta de atención a las circunstancias la conducción...de forma inadecuada a las circunstancias del lugar y de la vía, no se percató de la presencia de peatones...al no detener debidamente su vehículo ante dicho paso de cebra, y sin realizar amago alguno de frenar la velocidad...estando el citado paso de peatones señalado...elevado...para facilitar la reducción de velocidad de los vehículos...mejorar su visibilidad...vía suficientemente iluminada (...)*”.

- SAP CR 25/2017, Sección 1ª, de 23 de febrero. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP CR 172/2017 - ECLI: ES: APCR: 2017:172). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(…) llevaba levantada la visera del casco...por efecto del aire y el frío le lloraban los ojos, limitando claramente su visión, lo que no obstante no le impidió seguir conduciendo...parpadeó y cerró éstos un instante, no viendo...grosera falta de atención en una actividad de riesgo...atempere su conducción a las circunstancias de la vía y sus propias condiciones...por falta de atención del conductor, al estar ante una calle recta con perfecta visibilidad...supone un desprecio conscientemente intenso de las condiciones de cuidado con las que se debe circular (...)*”.

- SAP IB 78/2017, Sección 1ª, de 30 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 701/2017 - ECLI: ES: APIB: 2017:701). Pérdida del control del vehículo y choque contra árbol y posterior atropello a peatón. *“(…) ingerido bebidas alcohólicas...cocaína, cannabis y anfetaminas, que alteraron sus facultades intelectivas y volitivas...derrapando a una velocidad...hacía uso de su teléfono móvil...mensaje de WhatsApp al grupo...continuación atropellando al peatón (...)*”.

- SAP MA 121/2017, Sección 2ª, de 31 de marzo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MA 129/2017 - ECLI: ES: APMA: 2017:129). Atropello a peatón. *“(…) no detiene la marcha ni respeta la señal de semáforo en fase roja que le afectaba, provocando el atropello...no detuvo la marcha de su vehículo, realizando un cambio de dirección a la derecha y continuando su marcha a gran velocidad...Alcoholemia positiva...no consta que el acusado tuviese mermadas sus facultades psicofísicas (...)*”

- SAP TF 247/2017, Sección 2ª, de 12 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP TF 668/2017 - ECLI: ES: APTF: 2017:668). Atropello a peatón. “(...) *velocidad excesiva e inadecuada para la citada vía, prescindiendo del más elemental deber de cuidado... cambio de rasante y una curva pronunciada hacia la derecha y con escasa visibilidad...no redujo la velocidad...perdió el control del vehículo...atropelló al peatón que circulaba por el arcén...omitió elementales deberes objetivos de precaución, previsibilidad y cuidado...omisión de la obligación de prestar atención a las incidencias viarias...completa desatención y falta de control sobre su vehículo. Infringió sus deberes relativos a la previsión (...)*”.

- SAP NA 137/2017, Sección 1ª, de 16 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 293/2017 - ECLI: ES:APNA:2017:293). Atropello a peatón. “(...) *iba completamente desatento a las circunstancias del tráfico, haciéndolo por la derecha de su carril prácticamente sobre el arcén, sin observar las mínimas normas de cuidado en la conducción...tramo por el que circulaba era recto sin ningún obstáculo de visibilidad en una distancia aproximada mínima de 100 metros, con luminosidad y condiciones meteorológicas favorables, no se percató...se encontraba parado dentro del arcén derecho el vehículo...con las luces de emergencia encendidas; su conductor...se había bajado del mismo y, tras acercarse a la puerta trasera derecha del vehículo, que llegó a manipular, dio la vuelta por la parte trasera del vehículo, dirigiéndose de nuevo a la puerta del conductor por la parte izquierda del vehículo...no llevaba chaleco reflectante ni había señalizado la detención, procedió a abrir la puerta del conductor para entrar sin mirar si venían otros vehículos por la vía, momento...se percató de su presencia, realizando una maniobra evasiva hacia su izquierda que resultó insuficiente para eludir el coche y a su conductor, colisionando...reventó la rueda trasera izquierda del mismo, rayó el lateral izquierdo del vehículo, atropelló a su conductor y golpeó la puerta delantera izquierda*”.

- SAP V 408/2017, Sección 3ª, de 21 de junio. Lesiones imprudencia grave. Absolución. (Roj: SAP V 1958/2017 - ECLI: ES: APV: 2017:1958). Atropello a peatón en paso de peatones. “(...) *no se percató de que por un paso de cebra cruzaba...arrolló a...sin previa maniobra alguna evasiva o de frenado...iba despacio, con mucho tráfico, saliendo...de repente desde detrás de otro coche que pasó en sentido contrario... frenó pero que las tenía encima pues los vio cuando ya estaba él sobre el paso de cebra (...)*”.

- SJP Pamplona 170/2017, Sección 3ª, de 20 de junio. Homicidio por imprudencia grave. Roj: SJP 70/2017 - ECLI: ES: JP: 2017:70. Atropello a peatón. *“(...) salió acelerando del lugar pese a no ir a mucha velocidad y girando a la derecha accediendo a la calzada a pesar de ver que había gran afluencia de personas sobre la calzada, no apercibiéndose, aun cuando estaba a escasos 5 metros, que en la misma estaba...hablando con su amiga...al que atropelló (...)”*.

- SAP SE 318/2017, Sección 1ª, de 30 de junio. Lesiones imprudencia menos grave-absolución. (Roj: SAP SE 706/2017 - ECLI: ES: APSE: 2017:706). Atropello a peatón. *“(...) maniobra de marcha atrás para salir de frente...velocidad que no se correspondía con escasa visibilidad que en ese momento había y la presencia de personas...impactó contra el peatón...cuando este acababa de salir...y caminaba por la calzada... el impacto se produce en la calzada, por lo que puede descartarse la hipótesis de una invasión de una zona no permitida a la circulación del vehículo (...)”*.

- SAP AV 71/2017, Sección 1ª, de 4 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP AV 228/2017 - ECLI: ES: APAV: 2017:228). Atropello a peatones en un paso de peatones. *“(...) ingerido previamente bebidas alcohólicas y con el cristal delantero empañado, de tal forma que la disminución de su capacidad física y psíquica para conducir, unido a la escasa visibilidad que tenía de la vía y de sus circunstancias...no observara la presencia de...que se encontraba cruzando el paso de peatones existente...cristal delantero empañado, lo que reducía notablemente la visibilidad, siendo esta circunstancia imputable únicamente a su voluntad, pues apercebido del estado que presentaba la luneta delantera, decidió continuar la marcha, asumiendo el riesgo que ello representaba (...)”*.

- SAP BU 242/2017, Sección 1ª, de 14 de julio. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BU 714/2017 - ECLI: ES: APBU: 2017:714). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(...) ya habían andado más de la mitad de dicho paso...circulaba por su carril...sin que...se percatara previamente de la presencia de las viandantes...no se apercebó del atropello inmediatamente, por lo que frenó después...al omitir precauciones básicas y elementales exigibles a todo buen conductor...atento a las necesidades del tráfico y respetar la prioridad de paso que tienen los peatones que cruzan la calzada por un paso de peatones situado en zona urbana y que estaba debidamente señalizado (...)”*.

- SAP SO 63/2017, Sección 1ª, de 18 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SO 141/2017 - ECLI: ES: APSO: 2017:14). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(...) paso de peatones...debidamente señalizado vertical y horizontalmente...sin observar la debida diligencia y con total desatención a las circunstancias de la circulación no se apercibió de que el peatón...cruzaba (...)”*.

- SAP SO 64/2017, Sección 1ª, de 18 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SO 140/2017 - ECLI: ES: APSO: 2017:140). Atropello en paso de peatones. *“(...) omitiendo las más elementales normas de cuidado y prudencia, y a pesar de hallarse debidamente iluminado y señalizado, vertical y horizontalmente, no respetó la preferencia de paso de peatones...está correctamente señalizado y la iluminación de la zona es suficiente...nevaba con intensidad moderada, no estando cubierta la calzada de nieve, sino simplemente mojada...debía haber extremado la precaución y si no tenía visibilidad completa haber detenido la marcha de vehículo (...)”*.

- SAP M 479/2017, Sección 30ª, de 19 de julio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP M 10843/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:10843). Atropello a peatón en paso de peatones. *“(...) facultades disminuidas a consecuencia de una previa ingesta de bebidas alcohólicas...mermaba su capacidad para manejar los mecanismos de dirección, control y frenado de un vehículo, aumentando asimismo el tiempo de reacción ante acontecimientos imprevistos en dicha conducción, con pérdida de reflejos y de capacidad visual...no se detuvo en el paso de peatones marcado vialmente...no frenó en ningún momento (...)”*.

- SAP GI 485/2017, Sección 4ª, de 26 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. Absolución. (Roj: SAP GI 1221/2017 - ECLI: ES: APGI: 2017:1221). Atropello a peatón por somnolencia. *“(...) en principio, la invasión de la zona izquierda de la calzada constituye imprudencia grave, en cuanto implica un quebranto del principio de confianza que rige en materia de circulación... va a ceder a la somnolencia y se a dormir mientras circulaba y va a invadir y atravesar el carril de sentido contrario hasta llegar a la acera...estaba en perfectas condiciones para conducir y que se quedó dormido de forma totalmente imprevista y que no estaba cansado cuando cogió el coche... era previsible el riesgo de ser vencido por el sueño y la falta de precaución de seguir conduciendo en esas condiciones...El sueño fue involuntario, pero sobrevino tras anunciarlo la somnolencia y pese a ello continuó la marcha...no merece la calificación de imprudencia grave (...)”*.



- SAP M 737/2017, Sección 17ª, de 10 de noviembre. Homicidio por imprudencia grave. Absolución. (Roj: SAP M 14557/2017 - ECLI: ES: APM: 2017:14557). Atropello a ciclista en paso de peatones. “(...)iba en paralelo otro coche...una bicicleta irrumpió por el paso de peatones...el niño pasó sin mirar y sin frenar, que se les echó encima...imprevisibilidad de la invasión del ciclista al paso de peatones...características del lugar y posición de los vehículos, la imposibilidad de que la acusada pudiera ver la maniobra del ciclista siniestrado invadiendo...sin tiempo por lo tanto para frenar el vehículo y evitar (...)”.

- SAP SO 87/2017, Sección 1ª, de 20 de noviembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SO 228/2017 - ECLI: ES: APSO: 2017:228). Atropello a peatón en paso de peatones. “(...)omitiendo las más elementales normas de cuidado y prudencia, y a pesar de hallarse debidamente iluminado y señalizado, vertical y horizontalmente, no respetó la preferencia de paso de peatones...llovía con intensidad moderada, estando la calzada simplemente mojada...prácticamente habían atravesado toda la calzada...sólo se aperció de un bulto, sin tiempo para detener el vehículo y evitar el atropello...palmario déficit de atención por parte del conductor... obligaba al conductor a adoptar una conducción extremadamente diligente (...)”.

- SAP C 258/2018, Sección 1ª, de 10 de mayo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP C 999/2018 - ECLI: ES:APC:2018:999). Atropello a peatón “(...)circulando por el carril derecho...con las facultades psicofísicas sensiblemente disminuidas para su manejo en las debidas condiciones de seguridad que el tráfico requiere, a causa de la previa ingesta de bebidas alcohólicas, lo que afectaba a su capacidad de atención y reacción ante acontecimientos imprevistos...y con olvido de las más elementales normas de precaución y cuidado e inobservancia de las mínimas normas de circulación diligentes, atendiendo al que exige especial cautela, atención y moderación, pese a visualizar...no redujo la velocidad...lo atropelló; sin que el investigado llegara a realizar, ni antes, ni después y existiendo espacio para ello, maniobra evasiva alguna, al no percatarse de su presencia en la calzada”.

- SAP J 189/2018, Sección 3ª, de 16 de mayo. Homicidio por imprudencia menos grave. (Roj: SAP J 243/2018 - ECLI: ES:APJ:2018:243). Atropello a peatón. “ (...)realizando una maniobra de marcha atrás para acceder al taller mecánico con el mencionado vehículo por el carril delimitado en la zona peatonal habilitado para la entrada y salida de vehículos del referido taller no advirtió la presencia del peatón...que

en ese momento cruzaba el referido carril, golpeándolo con el vehículo y cayendo al suelo”.

“(…) la velocidad no era excesiva, iba despacio y por eso no hay daños en el coche ni quedaron en el lugar restos de sangre en el suelo y si bien no podían decir con exactitud, pero si indicarse que la velocidad del vehículo sería mínima...toda esa zona está habilitada para introducir el vehículo al taller aunque es inevitable que haya zona peatonal y es visible la entrada al taller e identificable la zona de paso de los vehículos y hay bolardos que delimitan la zona para poder introducir los vehículos (…)”.

- SAP M 466/2018, Sección 6ª, de 19 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP M 11435/2018 - ECLI: ES:APM:2018:11435).Atropello a peatón. ”(…) estando regulado el cruce por un semáforo, donde, omitiendo las más elementales normas de cuidado, no redujo su marcha cuando el semáforo lució en fase ámbar, y en consecuencia lo rebasó en el momento de ponerse en fase roja, atropellando...que comenzó a cruzar en el instante en que el semáforo se puso en fase verde”.

“(…)es una calzada de único sentido de circulación distribuido en cinco carriles, tres de ellos destinados a la circulación de vehículos y otros dos destinados al estacionamiento, el cruce donde se produjo el atropello cuanto con paneles informativo de precaución por niños y con una velocidad limitada a 50 km/h...existía notable intensidad de tráfico y movimiento peatonal, era hora de salida del colegio...había vehículos en doble fila tanto a la derecha como a la izquierda, estando libre para la circulación un único carril central”.

- SAP M 467/2018, Sección 6ª, 20 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP M 9329/2018 - ECLI: ES:APM:2018:9329).Atropello a peatón. ”(…) haciéndolo con sus facultades psico-físicas mermadas a causa de la previa ingestión de bebidas alcohólicas...debido a la disminución de reflejos y a la limitación en su capacidad de atención y de habilidad...circulaba a una velocidad excesiva, todo lo cual provocó que al tomar una curva perdiera el control del vehículo subiéndose a la acera, arrancando una señal vertical de tráfico por la base y dos bolardos, y, acto seguido atropelló por la espalda a...quien iba caminando correctamente por dicha acera...lanzó contra un muro lateral...se golpeó cayendo y volviendo a impactar contra el suelo a una distancia de unos doce metros desde el punto de atropello...el vehículo, antes de detenerse, todavía pasó por encima de otros tres bolardos que existían en dicha acera, fracturándolos...finalmente se detuvo a unos 50 metros del lugar de la colisión”.

- SAP ML 47/2018, Sección 7ª, de 15 de junio. Homicidio por imprudencia menos grave. (Roj: SAP ML 120/2018 - ECLI: ES:APML:2018:120). Atropello a peatón. *"(...)conducía una motocicleta...a unos 35 kilómetros por hora (velocidad que, aunque estaba por debajo de la reglamentariamente señalada para este tramo de carretera, era excesiva en atención a la cercanía de un paso de peatones y que salía de una curva)...próximo a un paso de peatones, no se percató de la presencia del peatón que pretendía cruzar la calzada de derecha a izquierda...golpeándolo de tal modo que le hizo caer al suelo...el peatón fallecido...dio positivo en cannabis, metadona y benzodiazepinas...no pudo evitar el atropello del fallecido, el cual salió en una curva de forma imprevista fuera del paso de peatones".*

- SAP SG 77/2018, Sección 1ª, de 7 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP SG 344/2018 - ECLI: ES:APSG:2018:344). Atropello a peatón. *"(...)al no prestar la debida atención a la señalización que indicaba la existencia de un PASO DE PEATONES golpeó/atropelló a las dos personas que se encontraban cruzando en ese momento...Instantes antes del hecho el vehículo...paró para permitir el paso de las personas que se encontraban en el arcén, dispuestas a cruzar la vía por el referido paso peatonal, cuatro menores de edad cruzaron el carril en el que se encontraba parado cediendo el paso, dos de ellas cruzaron también el carril por el que circulaba el acusado, las otras dos menores fueron atropelladas. El vehículo del acusado no dejó huella de frenada".*

*"(...) se produce en un lugar con plena visibilidad, en tramo que el conductor conocía, y en el que estaba señalizado el paso de peatones con las marcas en el suelo y un paso de peligro por cruce de peatones, entendiéndose que el hecho de que la señalización pudiese ser más completa no eliminaba la evidencia del paso. es una vía recta, de gran longitud...completa visibilidad se encuentra el paso de cebra, con sus características líneas, que indican...el paso preferente de peatones...existía una señal de peligro por posibles peatones en la calzada (...)"*

- SAP BA 151/2018, Sección 3ª, Sede de Mérida, de 1 de octubre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 916/2018 - ECLI: ES:APBA:2018:916). Atropello a peatón. *"(...)omitiendo las normas reguladoras del tráfico y la diligencia exigible a cualquier conductor puesto que atropelló a...que cruzaba un paso de cebra, resultando lesionado...conducía el vehículo sin prestar la mínima atención y diligencia exigible según las circunstancias de la vía y a la afluencia de personas que se encontraban por las inmediaciones, no adoptando la precaución necesaria que requería el paso de*

peatones indicado...omitiendo las más elementales normas de cuidado, circulaba a velocidad, cuando menos inadecuada...lugar en el que había numerosos jóvenes...fácilmente previsible el que cruzaran la calzada...expresamente señalizado...posible presencia de peatones...deber de extremar la diligencia para evitar...corroboraría un exceso de velocidad y la omisión de esas elementales normas de cuidado...atendiendo a las circunstancias del lugar...pierde el control del vehículo y colisiona con un muro cercano. No se trata aquí de una mera desatención o distracción, sino de una omisión de la mínima diligencia exigible que, certeramente, la sentencia califica como imprudencia grave”.

- SAP SE 615/2018, Sección 1ª, de 16 de noviembre. Homicidio por imprudencia grave (Roj: SAP SE 2395/2018 - ECLI: ES:APSE:2018:2395).Atropello a peatón. "(...)circulaba a 38 km/h. teniendo limitada la velocidad en ese carril y tramo a 30 km/h...cruzaba correctamente por el paso de peatones...sin prestar la menor atención a la conducción y distraída por completo y ajena a las circunstancias del tráfico por causa desconocida, arrolló a...en el referido paso de peatones provocándole la muerte...El estado de visibilidad de la calzada era buena al ser un tramo recto y llano sin obstáculos visuales fijos, con cielo despejado y con tráfico muy escaso y fluido. No hubo ningún deslumbramiento...todo lo contrario, ese contraste de la claridad total y el progresivo paso, al ritmo de la velocidad del vehículo, a una zona de sombra por el arbolado de la acera, lo que ofrece mayor confort a cualquier ojo, y posibilita apereibirse, de todas formas de una persona cruzando por el paso de peatones, en una vía, recordemos, ancha, recta, sin obstáculos visuales fijos, con cielo despejado y con tráfico muy escaso y fluido”.

- SAP L 451/2018, Sección 1ª, de 29 de noviembre. Roj: SAP L 992/2018 - ECLI: ES:APL:2018:992. Homicidio por imprudencia grave. Atropello a peatón. "(...) conducía un camión por una autovía mientras manipulaba su teléfono móvil, lo que motivó una conducción errática a la derecha y la colisión con otro camión que estaba estacionado en el arcén debido a una avería, provocando el fallecimiento del conductor que estaba efectuando una reparación en la rueda de su vehículo”.

“(...) considerando que el acusado ostenta la condición de conductor profesional, lo que incrementa la magnitud del deber objetivo de cuidado infringido y requiere una mayor diligencia, así como que conducía un camión con un masa máxima autorizada de 18.000 kilogramos, con el consiguiente mayor riesgo derivado de su potencialidad para causar daños y de su idoneidad para que éstos sean graves...pone de manifiesto un

*menor nivel de permisión de la conducta...siendo por ello menor el riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado...tenía perfecto conocimiento de que utilizar el teléfono móvil, además para mandar mensajes, cuando además es un conductor profesional y llevaba un camión, suponía una alta probabilidad de que el riesgo se concretara en un resultado grave (...)*”.

- SAP GC 60/2019, Sección 6ª, de 11 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP GC 1405/2019 - ECLI: ES:APGC:2019:1405). Atropello a peatón. *“(..)haciéndolo sin prestar la atención debida y sin adecuar la velocidad a las circunstancias del tráfico, teniendo en cuenta que se trata de una carretera estrecha y sinuosa por la que es frecuente que transiten peatones, lo que provocó que no se apercibiera de la presencia en el lado derecho...a la que embistió por la espalda con la parte delantera derecha del vehículo, lanzándola contra el arcén (...)*”.

*“(..)el atropello se produjo en una línea casi recta y que existía visibilidad y luminosidad suficiente resulta evidente que si el sujeto hubiera realizado una conducción diligente y adecuada el atropello no se hubiera producido, puesto que si se encontraba atento a las circunstancias de la circulación hubo de ver a la mujer caminando por la lado derecho de la vía, pues aquella llevaba una camisa blanca y ésta se encontraba iluminada, y debió evitarla o al menos intentarlo”.*

- SAP SS 222/2019, Sección 3ª, de 30 de octubre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP SS 1016/2019 - ECLI: ES:APSS:2019:1016).Atropello a peatón. *“(..) incumplir la preferencia de paso, en el caso concreto, la preferencia en un paso de peatones, que el paso de cebra estaba regulado con semáforo en el sentido inverso de la circulación, no en el sentido que circulaba...por lo que no es un paso de peatones al uso en el que siempre tengan prioridad los peatones”.*

*“(..)el semáforo que regula el paso de los peatones se hallaba en verde...aun cuando no afectara la misma...salía de la rotonda y si hubiera circulado atento al tráfico debió observar que los vehículos del otro sentido se hallaban detenidos y que en el lugar había un paso de peatones...no circulaba a velocidad excesiva...los peatones se hallaban a mitad del paso de cebra cuando fueron alcanzados...hubiera circulado atento se hubiera percatado de la presencia de los mismos”.*

- SAP CR 51/2020, Sección 1ª, de 25 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP CR 456/2020 - ECLI: ES:APCR:2020:456). Atropello a peatón. "(...)por el lado izquierdo del camino asfaltado...haciéndolo en condiciones no aptas para la conducción previa ingesta de bebidas alcohólicas. El camino...es camino asfaltado de 05,80 metros de ancho; calzada única de doble sentido de circulación, sin arcones ni delimitación de los carriles de circulación...a una velocidad superior a los 50 km/h".

"(...)ingesta, que mermaba considerablemente su capacidad para manejar los mecanismos de dirección, control frenado de un vehículo, así como aumentaba el tiempo de reacción ante acontecimientos imprevistos en dicha conducción, con pérdida de reflejos y de capacidad visual...no se percató de la presencia del peatón...andando por el lado izquierdo, sin hacer uso de reflexivos en el mismo sentido que el conductor, arrollándole a una distancia de 02,10 metros del borde izquierdo, el cual salió despedido golpeándose la cabeza contra el asfalto quedando en posición decúbito supino inconsciente...presentaba síntomas evidentes de hallarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas (...)"

- SAP LE 186/2020, Sección 3ª, de 20 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LE 650/2020 - ECLI: ES:APLE:2020:650).Atropello a peatón. "(...)sin adoptar la diligencia y precaución debidas, incumpliendo gravemente los deberes de cuidado y sin respetar la prioridad de paso, lo que motivó que atropellase a la peatón...que en ese momento y de forma correcta se encontraba cruzando el paso de peatones con semáforo en fase de luz verde para los viandantes, cayendo ambos a la calzada".

"(...)al ponerse el semáforo en verde pararon todos los coches; que la bicicleta no paro y adelanto a un vehículo por la derecha...el ciclista venía muy rápido y miro para atrás, dándole la sensación de que increpaba a alguien (...)"

- STS 271/2020, Sala de lo Penal, de 2 de junio. Roj: STS 1573/2020 - ECLI: ES:TS:2020:1573. Lesiones por imprudencia grave. Atropello a peatón. "(...) pretendió incorporarse a la calle...para lo que tenía que realizar un giro de 90 grados a la izquierda atravesando los dos carriles de sentido contrario...debido a que no ponía la atención debida a la conducción, realizó la maniobra con exceso de velocidad que determinó que perdiera el control del vehículo, desplazándose en la maniobra de giro a la derecha, subiéndose e invadiendo la acera...en ese lugar de la acera se encontraban los peatones...atropellando a...con la parte frontal del vehículo que se empotró contra la pared, quedando atrapado...entre el vehículo y la pared del edificio...se produjo en un

*cruce de vías, mediante un giro a la izquierda, invadiendo la furgoneta la acera del lado izquierdo de la vía hacia la que giró y subiéndose a la acera, que tenía una anchura de aproximadamente tres metros”.*

## 2.5. Maniobras antirreglamentarias o incorrectas.

- SAP IB 194/2015, Sección 1ª, 11 de diciembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 2284/2015 - ECLI: ES: APIB: 2015:2284). Adelantamiento, incorrecto cálculo de espacio para finalizarlo y cambio de dirección a la derecha, interceptando trayectoria del ciclomotor que circulaba por el arcén y colisión. Falta de diligencia y precaución necesaria con el vehículo que estaba adelantando. *“(...)efectuó la maniobra sin tiempo ni espacio suficiente lo que produjo el impacto con el ciclomotor al cortar el paso a éste...debe ser calificada como grave a tenor de la infracción de un deber de cuidado esencial en la conducción como es el adelantamiento y posterior interposición en la trayectoria del vehículo adelantado. El riesgo generado para la vida e integridad física de la conductora del ciclomotor fue elevado, y más aún si tenemos en cuenta la diferencia de masa de ambos vehículos(...)”.*

- SAP IB 37/2016, Sección 2ª, de 17 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 222/2016 - ECLI: ES: APIB: 2016:222). Colisión, al realizar una maniobra de adelantamiento sin calcular la distancia a la que se aproximaba el vehículo contrario. *“(...)bebidas alcohólicas, que mermaban su capacidad para llevar a cabo una segura y atenta conducción...tramo con señal de velocidad limitada a 60 Km...su estado de somnolencia, después de una noche sin dormir...relevante omisión de la diligencia exigible en el desarrollo de tal actividad...cuando llegó a la carretera se le cerraban los ojos”.*

- SJP Valencia 129/2016, Sección 2ª, de 31 de marzo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SJP 63/2016 - ECLI: ES: JP: 2016:63). Colisión frontal entre dos motocicletas, que realizaban movimientos de levantamientos de ruedas (caballitos). *“(...)acredita por ambos, la omisión de diligencia esencial o más elemental, de desatención de normas y principios básicos y elementales en la circulación...conducir un vehículo de motor realizando piruetas, consistentes en maniobras arriesgadas, entre viandantes quienes dejan un pasillo a tal efecto, a considerable velocidad para compartir calzada con los peatones, poniendo en peligro la vida e integridad física de otros usuarios de la vía (...)”.*

- SAP LU 83/2016, Sección 2ª, de 26 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP LU 271/2016 - ECLI: ES: APLU: 2016:271). Colisión por alcance, tras realizar una maniobra de adelantamiento en un tramo de curvas pronunciadas al vehículo que le precedía, invadiendo el carril contrario y retornando posteriormente a su carril, realizando una fuerte maniobra de frenado. *“(..).facultades afectadas por la previa ingesta de alcohol, lo que limitaba notablemente su capacidad para el manejo del vehículo...provocó un siniestro con afectación de sus facultades mentales por efecto de alcohol...conducción bajo la influencia del alcohol es una conducta socialmente reprochada por la imprudencia (...).”*

- SAPS 229/2016, Sección 1ª, de 26 de abril. Lesiones por imprudencia grave/absolución.(Roj: SAP S 498/2016 - ECLI: ES: APS: 2016:498). Colisión al efectuar un cambio de dirección a la izquierda, invadiendo el carril del sentido contrario. *“(..).tramo recto...buena visibilidad y buenas condiciones climatológicas... sin adoptar la más mínimas precauciones y cautelas...distracción del conductor...no se aprecian otras infracciones que pudiesen agravar esta supuesta distracción...como consumo de alcohol o tóxicos, exceso de velocidad o la falta de respeto de algún tipo de señal...se efectúa por un lugar en que estaba permitido...velocidad que no consta excesiva...y cabe pensar que, dado que ello no se niega en el atestado, tras haber señalado la maniobra que se disponía a efectuar...existencia de árboles cercanos a la carretera podría haber dificultado la visión de un vehículo”.*

- SAP CR 57/2016, Sección 1ª, de 19 de mayo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP CR 470/2016 - ECLI: ES: APCR: 2016:470). Colisión frontal al realizar maniobra de adelantamiento de forma antirreglamentaria. *“(..).cambio de rasante, visibilidad reducida y señal vinculante de prohibido adelantar...invadiendo carril izquierdo... sin ninguna prevención a cualquier riesgo, aunque no mediara excesiva velocidad, pues ni realiza frenada ni evasión ante la presencia del vehículo contrario que circulaba por su carril (...).”*

- SAP O 335/2016, Sección 2ª, de 12 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP O 2006/2016 - ECLI: ES: APO: 2016:2006). Colisión frontal contra un vehículo detenido en un stop. *“(..).circular a modo de competición con otro vehículo...a velocidad muy superior a la permitida...reiteradas maniobras de adelantamiento, incluso en zonas regidas con señal de prohibición de adelantar, y sin respetar la debida distancia de seguridad...haberse introducido hacia la derecha, según su sentido de marcha...exceso de velocidad o una indebida maniobra de adelantamiento, constituyen un mero indicio*



*de temeridad...es evidente que el acusado no podía desconocer el riesgo de su conducta para los bienes tutelados y no obstante ello asumió los graves peligros que no tenía la seguridad de controlar...existió infracción grave de las normas de tráfico y las circunstancias que lo determinaron...velocidad totalmente inadecuada por excesiva y las incorrectas maniobras de adelantamiento que pretendía realizar (...)*”.

- SAP V 514/2016, Sección 3ª, de 29 de julio. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP V 2346/2016 - ECLI: ES: APV: 2016:2346). Colisión frontal entre dos motocicletas. *“(...)no tenía permiso o licencia para conducir vehículos a motor o ciclomotores...velocidad elevada...ambos vehículos iban realizando movimientos de levantamiento de rueda (caballito...no cabe otra calificación para quien decide conducir un vehículo carente de autorización para circular por vías públicas y lo hace realizando maniobras de alto riesgo...no cabe otra calificación para quien decide conducir un vehículo carente de autorización para circular por vías públicas y lo hace realizando maniobras de alto riesgo...disponía para la circulación de un estrecho espacio rodeado de numeroso público que, obviamente, era puesto en peligro concreto por quienes se prestaban a tales «exhibiciones»“.*

- SAP OU 275/2016, Sección 2ª, de 13 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP OU 548/2016 - ECLI: ES: APOU: 2016:548). Colisión frontal, al circular en sentido contrario. *“(...)cruce diseñado para circulación giratoria mediante una rotonda con señales de intersección con sentido giratorio obligatorio...velocidad limitada a 50 kilómetros/hora...efectuó el giro de la rotonda en sentido contrario al estipulado y tras circular unos 40 metros en sentido contrario...la imprudencia grave, ésta exige un elevado grado de peligrosidad insuficientemente controlada y por tanto grave infracción de alguna norma elemental de cuidado, incurriendo en ella el hombre muy poco cuidadoso...ingerido el mismo alcohol en cantidad suficiente como para afectar a su capacidad...incorrecto tránsito por el carril opuesto al de su obligada marcha (esto es, haciéndolo por zona prohibida en su sentido de circulación), máxime a altas horas de la madrugada, por parte del piloto encausado, que intercepta brusca e inopinadamente la trayectoria viaria del otro turismo, revela sin reservas la grave falta de cuidado y atención (...)*”.

- SAP MU 530/2016, Sección 2ª, 3 de octubre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 2702/2016 - ECLI: ES: APMU: 2016:2702). Colisión al realizar un adelantamiento antirreglamentario. *“(...)facultades psicofísicas notablemente mermadas por efecto de las bebidas alcohólicas que había ingerido, el vehículo...debido*

*a su estado...trató de adelantar por el centro de la calzada entre los vehículos...conducción de vehículos automóviles requiere inexcusablemente unas condiciones psicosomáticas de concentración, destreza, pericia, y atención que aseguren un adecuado dominio del vehículo, lo que no es posible, en mayor o menor medida, cuando el conductor se haya influido por la ingestión de bebidas alcohólicas...tratando de adelantar a dos vehículos en maniobra insólita introduciéndose por el eje de separación de ambos carriles (...)*”.

- SAP B 682/2016, Sección 7ª, de 10 de octubre. Homicidio y lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP B 12251/2016 - ECLI: ES: APB: 2016:12251). Colisión frontal al circular en sentido contrario. *“(...)ingerido alcohol en cantidad suficiente para afectar a sus facultades psicofísicas e impedirle realizar la conducción en las necesarias condiciones de seguridad...tomó la salida incorrecta en la rotonda...de modo que se incorporó a la vía por el sentido contrario de la circulación, esto es...circulando en dirección contraria durante casi dos kilómetros...vincula la grave desatención de las normas de conducta reguladoras del tráfico rodado...especiales circunstancias que concurren en la persona...por su profesión, examinadora para la obtención del permiso de conducir, tenía especiales conocimientos de las reglas de tráfico así como de la necesidad de observar las mismas para prevenir la posibilidad de que se produjeran riesgos para la seguridad del tráfico rodado (...)*”.

- SAP BA 212/2016, Sección 3ª, Sede de Mérida, de 21 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP BA 1074/2016 - ECLI: ES: APBA: 2016:1074). Colisión por alcance, al realizar una maniobra de adelantamiento antirreglamentaria, salida de vía y vuelco. *“(...)haber ingerido diversas bebidas alcohólicas...disminuidas sus facultades de reflejo en atención a causa de esta ingesta...iniciar también la maniobra de adelantamiento...a una velocidad excesiva...conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por la realización de un adelantamiento de mucho riesgo...y sin prestar la atención debida, por lo que no se apercibe del previo adelantamiento que estaba llevando a cabo (...)*”.

- SAP AL 46/2017, Sección 2ª, de 6 de febrero. Lesiones por imprudencia grave. Roj: SAP AL 109/2017 - ECLI: ES: APAL: 2017:109. Colisión por alcance. *“(...)con absoluto desprecio por la seguridad de los restantes usuarios y conductores de la vía...y siendo consciente del peligro generado por su conducta, accionó repetidamente la bocina de su vehículo...golpeó...hasta en tres ocasiones sucesivas, poniendo en claro peligro la integridad física (...)*”.

- SAP AL 88/2017, Sección 2ª, de 6 de marzo. Homicidio por imprudencia menos grave.(Roj: SAP AL 396/2017 - ECLI: ES: APAL: 2017:396). Colisión al realizar una maniobra antirreglamentaria para evitar una retención. “(...)atraviesa la línea central continua y se coloca en el carril izquierdo, circulando en sentido contrario y prohibido...empieza a desplazar hacia el carril derecho...arranca hacia la izquierda...ha de tenerse en cuenta la dificultad que tenía para divisar el ciclomotor... no puede olvidarse tampoco la posición adoptada por este último vehículo cuando se desplaza hacia el vértice delantero izquierdo del camión... desplazamiento que no sólo interfiere en la cadena causal con el consiguiente efecto en la responsabilidad civil...sino que también ha de influir en la minoración de la gravedad de la imprudencia atribuible (...)”.

- SAP MU 143/2017, Sección 2ª, de 28 de marzo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 2886/2017 - ECLI: ES: APMU: 2017:2886). Colisión fronto-lateral al realizar un giro a la izquierda incorrecto. “(...) efectuó, con olvido de las más elementales normas de circulación y precaución, un giro a la izquierda rebasando la doble línea continua...invadiendo el carril contrario (...)”.

- SAP T 191/2017, Sección 2ª, de 11 de abril. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP T 443/2017 - ECLI: ES: APT: 2017:443). Colisión al realizar un cambio de dirección a la derecha. “(...) realizó un cambio de dirección a su derecha...a causa de la gran velocidad y con riesgo grave hacia los demás usuarios de la vía...introdujo tasas intolerables de peligro concreto...calle principal con dos pasos de peatones...bares y establecimientos abiertos al público...tráfico de personas y vehículo de reputarse suficientemente importante (...)”.

- SAP V 287/2017, Sección 3ª, de 5 de mayo. Homicidio y lesiones por imprudencia grave.(Roj: SAP V 1501/2017 - ECLI: ES: APV: 2017:1501). Colisión tras efectuar un adelantamiento. “(...) maniobra de adelantamiento indebida en una curva debidamente señalizada sin atender que de frente por el arcén iba un ciclomotor...con las luces encendidas...provistos del casco reglamentario y los chalecos de seguridad...tras ingerir bebidas alcohólicas que mermaban su capacidad psicofísica...efectuó una maniobra de las más peligrosas...sin la diligencia debida para evitar riesgos a terceros...con desatención total a lo que acontecía en la vía por la que transitaba, de tramo curvo y de perfecta visibilidad (...)”.

- SAP NA 116/2017, Sección 1ª, de 30 de mayo. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 257/2017 - ECLI: ES: APNA: 2017:257). Conducción temeraria que provoca la salida de vía de un vehículo, tras realizar un adelantamiento. *“(...)se encontraba adelantando...justo detrás del vehículo...estaba ejecutando la maniobra de adelantamiento del camión, sin respetar las más elementales normas de conducción...comenzó a lanzarle ráfagas de luz para que aumentara la velocidad, hostigando de esta forma...rebasó a...situándose inmediatamente delante, cuando sin razón ni motivo para ello, dio un fuerte frenazo que motivó que..., para evitar la colisión por alcance y quedar atrapada entre el vehículo...y el camión que acababa de adelantar, tuviera que dar un volantazo...se salió de la vía por el margen izquierdo...suponía un considerable...puesto en concreto peligro (...)”*.

- SAP C 314/2017, Sección 1ª, de 3 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP C 1443/2017 - ECLI: ES: APC: 2017:1443). Colisión fronto-lateral al efectuar un giro incorrecto, siendo embestido por un vehículo cuyo conductor circulaba ebrio y con exceso de velocidad. *“(...)se incorporó indebidamente a la circulación, realizando un giro no autorizado y superando una línea continua para acceder al carril por el que pretendía circular. Pero este hecho no supone que haya que incurrir en el automatismo de entender punible cualquier infracción de tráfico...como suficiente para integrar una conducta penal...en el otro implicado un doble factor causal, la velocidad excesiva y la incapacidad para gobernar adecuadamente su vehículo debido a una influencia del alcohol incuestionable en su capacidad para ello (...)”*.

- SAP IB 176/2017, Sección 1ª, de 3 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP IB 1194/2017 - ECLI: ES: APIB: 2017:1194). Choque contra vehículo estacionado de forma peligrosa. *“(...)habiendo ingerido bebidas alcohólicas que le imposibilitaban el manejo del mismo...dejó estacionado su vehículo en el carril de deceleración, sin activar señalización alguna...colocó un obstáculo en un lugar de la vía en el que, en atención a sus características, no resultaba lógico prever su presencia, generando con ello un grave riesgo para la circulación (...)”*.

- SAP H124/2017, Sección 3ª, de 4 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP H 758/2017 - ECLI: ES: APH: 2017:758). Colisión fronto-lateral al realizar un adelantamiento antirreglamentario. *“(...)velocidad...inexperiencia...cruce a la izquierda con prioridad...señal de peligro...adelantando a varios vehículos sin tener en cuenta la proximidad del cruce...supone falta de previsión en la circulación, susceptible de producir una conducta negligente en la conducción (...)”*.

- SAP VA 250/2017, Sección 4ª, de 13 de septiembre. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 1041/2017 - ECLI: ES: APVA: 2017:1041). Colisión lateral al realizar un adelantamiento a un ciclista sin respetar la distancia lateral. “(...)señal vertical de adelantamiento prohibido...delimitación del carril derecho con el arcén derecho con marca longitudinal continua de color blanco...circulación era escasa y fluida...adelantó a...que circulaba en bicicleta...dentro del arcén, sin respetar a distancia lateral de seguridad (...)”.

- SAP NA 106/2018, Sección 1ª, de 2 de mayo. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 178/2018 - ECLI: ES:APNA:2018:178). Colisión por alcance. “(...)suficiente iluminación para apercebir de su presencia en la vía y circular muy despacio. Ambos estacionaron sus vehículos...para comprobar la situación...el acusado reanudó la marcha sin dejarse indicar...para realizar la maniobra de incorporación a la autovía...circuló unos segundos por el arcén derecho con una velocidad muy reducida y sin hacer uso del alumbrado de emergencia...pese a circular a una velocidad anormalmente reducida y sin señalizarlo con las luces indicadoras de señal de emergencia, se incorporó desde el arcén derecho por donde circulaba al carril derecho de la autovía, que es una vía de velocidad mínima permitida de 60 km/h, prescindiendo de las normas más elementales en la circulación y con una total y absoluta falta de diligencia, sin comprobar ni asegurarse que ningún otro vehículo circulara por dicho carril”.

“(...) circulaba ya por el carril derecho de la autovía a una velocidad de entre 17,3 y 27,3 km/h,...El vehículo conducido por...se encontró de manera sorpresiva y sin poder hacer nada para evitarlo con el camión del acusado, lo que provocó una fuerte colisión (...)”.

“(...)circular por una autovía, en horas nocturnas, a la escasísima velocidad antes indicada, y sin anunciar con la oportuna señalización esa anormal circulación a tan reducida velocidad, en una vía por la que pueden aproximarse vehículos circulando a 120 km/h, y para los que es imprevisible que pueda circular por delante un vehículo a una velocidad inferior a la de 60 km/h, pone de manifiesto la realidad de una negligencia que, atendidas las circunstancias citadas sobre el lugar y momento de los hechos, es reveladora de ese olvido de la más elemental cautela en que consiste la temeridad, con omisión de la diligencia más intolerable e inobservancia de las precauciones más rudimentarias, con desatención de las normas básicas de prevención, vigilancia y cuidado”.

- SAP NA 166/2018, Sección 1ª, de 26 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP NA 199/2018 - ECLI: ES:APNA:2018:199). Adelantamiento. Colisión frontal entre turismo y bicicleta. *“(...)había dos tractores en el carril derecho del sentido de marcha del vehículo, que transitaban lentamente, realizando trabajos de desbroce. Detrás de ellos circulaba otro vehículo en tareas de auxilio, con señales en su parte posterior indicando la obligación limitar la velocidad a un máximo de 40 km/h y la prioridad de los vehículos que circularan en sentido contrario para la ocupación del único carril que quedaba libre...la acusada inició maniobra de adelantamiento del mismo, situándose en el carril izquierdo, pese a que por dicho carril circulaba, en sentido contrario, una bicicleta...cuya prioridad de paso no respetó. Ello provocó que el ciclista colisionara con la parte frontal izquierda del coche”.*

*“(...) ocurrió en un tramo recto, con una muy ligera pendiente ascendente para el vehículo de motor, y sin otros obstáculos para la visión de la conductora que los tres vehículos que se disponía a rebasar. La anchura de la calzada era de 5'45 metros, sin arcones y con marca vial longitudinal discontinua separadora de los carriles...asfalto estaba en buen estado de conservación, seco y limpio de sustancias deslizantes”.*

- STS 4/20019, Sala de lo Penal, de 14 de enero. . Lesiones por imprudencia grave (Roj: STS 71/2019 - ECLI: ES:TS:2019:71). Circulación en sentido contrario. *“(...)conducía un tracto-camión...el acusado entró...consumió, al menos, 2 cervezas, antes de la cena, media botella de vino durante la cena, y tres chupitos de whisky... es una persona acostumbrada a la ingesta de alcohol, de suerte que esta previa ingesta de bebidas alcohólicas no afectó a su capacidad cognitiva, aunque tenía ligeramente mermada su capacidad verbal, y retardada su capacidad de respuesta neuromotora... se puso a los mandos de su vehículo, y sin encender las luces, tras pasar por la zona de repostaje, se dirigió al carril de acceso a la estación por el que previamente se había introducido, en el que existe una señalización vertical de acceso prohibido, incorporándose de esta forma a la autovía en sentido contrario al normal de circulación.*

*(...) se encontró ya con el vehículo...quién tras advertirle con señales acústicas y luminosas de su incorrecto sentido de marcha, hubo de introducirse en el carril derecho...para evitar la colisión”.*

*“(...) siguió circulando en dirección contraria, cruzándose con varios vehículos...la circulación a esa hora de la noche de inicios del mes de agosto, en una*

*vía tan concurrida...era intensa y fluida...se mantuvo en esta conducción durante más de 9 kilómetros”.*

*“(...)pudo salir de la autovía por la que circulaba en dirección prohibida en, al menos, seis ocasiones...y no lo hizo así, ni aminoró la velocidad, ni se intentó apartar al arcén en ninguna de estas ocasiones...continuó recto y a una velocidad media de 85 km/hora, e incluso, en algunos tramos, superior...en un tramo en curva hacia la derecha, con cambio de rasante, el conductor del turismo...se encontró de repente con el camión... que venía por su carril, a una velocidad aproximada de 77 km/hora...no tuvo tiempo material para evitar la colisión, se encontró de frente con el camión, sin posibilidad de esquivarlo, produciéndose de inmediato un violento choque frontal entre ambos vehículos, sin que en ningún momento el acusado... accionase el sistema de frenado ni realizase ninguna maniobra evasiva”.*

- SAP V 291/2019, Sección 5ª, de 10 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP V 2183/2019 - ECLI: ES:APV:2019:2183). Colisión por alcance. *“(...)al llegar a la altura de la bifurcación existente...en el que hay cuatro carriles...les surgieran dudas sobre la dirección a seguir, desatendiendo ambos a las más elementales normas de circulación, el acusado...se colocó en el segundo carril de la derecha mientras que el acusado...se posicionó en el tercer carril de la izquierda, circulando de esta forma en paralelo, conversando ambos acusados con las ventanillas bajadas y a una velocidad excesivamente reducida, y en todo caso inferior a 60 km/hora - siendo la velocidad permitida de hasta 120 km/h- sin accionar mecanismo alguno de aviso a terceros mediante el encendido de las luces de avería pese a carecer ese tramo de la vía de iluminación artificial, poniendo en concreto peligro la vida e integridad de los demás conductores (...)”.*

- SAP VA 143/2019, Sección 2ª, de 11 de junio. Homicidio por imprudencia grave. (Roj: SAP VA 819/2019 - ECLI: ES:APVA:2019:819). Colisión por alcance. *“La vía, donde se produjo el accidente...es de tramo interurbano recto, con doble vía, una en cada sentido y en la que tuvo lugar el siniestro es calzada única de un solo sentido circulación, con dos carriles de circulación de anchura de 3,60 metros, cada uno de ellos, con arcén de 2,20 y 1 metros de anchura el derecho e izquierdo respectivamente...la visibilidad se encontraba bastante reducida por lluvia intensa, estando la vía considerablemente mojada...existía un panel informativo, una señal de señalización anunciando la salida...velocidad máxima, genérica, permitida en ese lugar era de 120 km/h...a una*

velocidad no concretada con exactitud, pero en todo caso superior a ese límite, variándola que él llevaba entre 135 y 148 km/h”.

*“Por el mismo carril, a una velocidad de unos 80 km/h circulaba, el vehículo...en razón a la velocidad excesiva que llevaba atendido también la visibilidad y el estado de la calzada y por una desatención en la conducción...que circulaba por el carril derecho, alcanzó, en la zona trasera izquierda, al vehículo...que también circulaba por el mismo carril, al que impactó violentamente por alcance sin que se haya acreditado que intentase frenar o realizar maniobra evasiva”.*

- SAP MU 145/2000, Sección 2ª, de 23 de junio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP MU 1164/2020 - ECLI: ES:APMU:2020:1164). Colisión en circulación prohibida. *“(..).circulaba conduciendo una bicicleta...accediendo a dicha vía por dirección prohibida y en sentido contrario al que sería propio de la vía, en el momento en el que circulaba por la misma vía, en dirección opuesta, el ciclomotor...al llegar a una curva a derecha, carente de visibilidad, se encontró de frente con el acusado, no pudiendo evitar la colisión (...).”*

- SAP TO 119/2020, Sección 1ª, de 13 de julio. Lesiones por imprudencia grave. (Roj: SAP TO 987/2020 - ECLI: ES:APTO:2020:987). Cambio de carril incorrecto. *“(..).con condiciones atmosféricas de lluvia y bajo la influencia de una intoxicación etílica debido a la previa ingesta de bebidas alcohólicas... afectando sus aptitudes psicofísicas de acción y reacción, le impedía la conducción en las debidas condiciones de seguridad...como consecuencia de la incorporación a la vía de otro vehículo, el acusado realizó una maniobra de cambio de carril y al pretender volver al carril derecho, debido al estado en que se encontraba, no se aperció correctamente de la distancia que mantenía con el otro vehículo ya incorporado, realizando una fuerte maniobra de freno girando bruscamente en primer lugar hacia su derecha y acto seguido hacia la izquierda lo que provocó la pérdida del control del mismo, saliéndose de la vía por el margen derecho e impactando con el talud volcando el vehículo”.*

*“(..). con talud, se trata de recta de gran visibilidad y con el firme mojado...no ha sido dueño en todo momento del control de su vehículo...la impericia del conductor que se revela en una maniobra inadecuada, no adaptando la velocidad al firme mojado (...).”*



Como se ha podido comprobar, en todos los siniestros viales en los que aparece la ingesta previa de alcohol, así como la influencia de la misma en la conducción, describiéndose en las sentencias de qué manera se manifestaba dicha afectación a los distintos comportamientos en la conducción. Aunque, la conducta imprudente viene precedida por la comisión de una infracción grave a la LTCVMSV, es la influencia del alcohol la que determina que la imprudencia sea considerada como grave.

Igualmente, en los demás casos, la comisión de la infracción vial supone la causa del siniestro vial, pero en la valoración de la imprudencia se detallan las circunstancias concurrentes a la producción del hecho, las cuales, debieron ser previstas por el conductor, y haber adaptado su comportamiento al objeto de evitar el resultado que finalmente se produjo.

Por lo tanto, a pesar de la interpretación auténtica, a la que hace referencia a LO 2/2019, de 1 de marzo, la comisión de la infracción grave del artículo 76 de la LTCVMSV, no viene siendo aplicada, de forma única, por los Tribunales, sino que, realizan una labor valorativa de la conducta teniendo en presente las demás circunstancias que han contribuido a su producción, mediante los criterios e interpretaciones seguidos por la Sala Segunda del Tribunal Supremo.



# **CAPÍTULO V**

## **FISCALÍA E IMPRUDENCIA**



## 1. INTRODUCCIÓN.

Una vez examinados los criterios que la Jurisprudencia, la doctrina y las valoraciones de la casuística, como imprudencia grave, menos grave y leve, ha ido reflejando en los últimos años, queda ampliarlo con lo que el Ministerio Fiscal ha fijado sobre la misma, principalmente sobre sus criterios de actuación y valoración de las conductas imprudentes para ser perseguidas penalmente.

Para ello, se ha procedido a analizar diversos documentos elaborados, bien por la Fiscalía General del Estado, bien, por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, los cuales, han tenido una mayor incidencia a la hora de abordar el tema de los siniestros viales, ya sea, por la necesidad de atender a nuevas formas que demuestran una mayor irresponsabilidad en la conducción de vehículos a motor, o, por los cambios legislativos producidos en los años 2015 y 2019, relacionados con la imprudencia, así como, cuál ha sido la apreciación que anualmente han ido observando, a través de las distintas Memorias de la Fiscalía, sobre los siniestros viales y las conductas imprudentes.

Partiendo de la Instrucción 3/2006, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor, en la cual, se aborda el problema del incremento de conductas imprudentes que han supuesto un aumento de las víctimas de siniestros viales. Aunque en ella se hace referencia al derogado Juicio de Faltas, se pone de manifiesto la situación de impunidad y de falta de valoración de las conductas imprudentes que ocasionan los siniestros viales, donde su graduación como leve o el resarcimiento económico eran las formas más habituales de finalización de las actuaciones judiciales. Insiste, en la necesidad de una mayor implicación de la Fiscalía para perseguir conductas gravemente contrarias a bienes jurídicos personalísimos, como la vida e integridad física de las personas.

En la Circular 10/2011, de la Fiscalía General del Estado, sobre criterios para la Unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en Materia de Seguridad Vial, se formulan pautas expresas sobre cuál debe ser la actuación de los Fiscales a la hora de intervenir ante ilícitos relacionados contra la seguridad vial, entre ellos, los delitos de resultado cometidos por imprudencia, mostrándose en la misma, pautas claras para una aplicación correcta de la legislación penal en materia de seguridad vial.

Finalmente, el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, ante la modificación del CP, por la LO 1/2015, de 30 de marzo, en la que elabora una completa y magnífica descripción de la imprudencia, tanto la grave, como la novedosa menos grave, estableciendo cuales deben ser los criterios a tener en cuenta para perseguir los homicidios y lesiones imprudentes.

A la vez, las Memorias Fiscales desde 2017 a 2019, permiten ver la evolución que las reformas legislativas, la problemática que ido surgiendo de las mismas, así como, las actuaciones de las Fiscalías, en relación con los delitos de resultados producidos por imprudencia.

Particularmente, instrucciones de la Fiscalía de Seguridad Vial, destinadas a las Policías Judiciales de Tráfico, en las que, recuerda la necesidad de valorar, como imprudencias graves determinadas conductas.

Además del interés para conocer los criterios de graduación de la imprudencia, la actuación de la Fiscalía a efectos de investigación de los hechos, será importante para ser aplicado a la metodología que se pretende analizar en la presente tesis.

## **2. INSTRUCCIÓN 3/2006 SOBRE CRITERIOS DE ACTUACIÓN DEL MINISTERIO FISCAL PARA UNA EFECTIVA PERSECUCIÓN DE LOS ILÍCITOS PENALES RELACIONADOS CON LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR.**

La Fiscalía es consciente de que las imprudencias en el tráfico viario no estaban siendo objeto del tratamiento judicial adecuado, creándose en la sociedad cierta sensación de impunidad ante estos hechos, sobre todo, cuando a la hora de analizar las causas de los mismos, con independencia de la concurrencia de otros factores, se daba por bueno que, es “(...)el denominado factor humano y, especialmente, la inobservancia más o menos consciente de la normativa básica en materia de seguridad vial, constituye actualmente la principal causa de accidentes graves<sup>446</sup>”, sin tener en cuenta, al menos con la misma intensidad, al resto de factores que intervienen en los mismos, no ya para establecer una causa, sino también para graduar la magnitud de la conducta desplegada.

La habitualidad con la que las conductas imprudentes han sido valoradas jurídico-penalmente como faltas, tanto por los Juzgados, como por la propia Fiscalía, no han ayudado a mejorar este sentimiento. La falta de análisis de las circunstancias concurrentes en los hechos, que hubiera podido facilitar la distinción entre ambas clases de imprudencia, han llevado a una mayor decantación por los tipos leves. Además, los perjudicados han preferido decantarse por el juicio de faltas para conseguir sus pretensiones, principalmente, económicas, dejando la faceta penal de la conducta causante del siniestro penal en un estado inferior.

Otra circunstancia a tener en cuenta, es la creencia y asunción mayoritaria de la sociedad de que los siniestros viales son consecuencia de la casualidad, que son actividades de riesgo en la que, sufrir un suceso de estos constituye un episodio normalizado. De un modo u otro, se ha estado favoreciendo que, hechos con afectación a bienes jurídicos eminentemente personales, formen parte de nuestra vida cotidiana y son asumidos con cierto grado de indolencia.

Lo anterior supuso que, salvo los casos de conductas temerariamente claras o, en las que la influencia del alcohol estuviera presente, la gran mayoría de los

---

<sup>446</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor. Pág. 2.

procedimientos por imprudencia se sustanciarían como imprudencias leves, mediante el juicio de faltas, dando igual el resultado producido y, las conductas que las originó.

El requisito de “procedibilidad” para perseguir las imprudencias leves significó que, en ocasiones, tras el archivo provisional del procedimiento, no se presentara la correspondiente denuncia por parte de la víctima y, en caso de hacerlo, se renunciaba al ejercicio de la acción penal, tras haber sido indemnizados económicamente, víctimas y perjudicados, por las compañías aseguradoras, finalizando la actuación judicial con el archivo definitivo. Puede decirse que se estableció cierta rutina procesal que finalizaba sin sancionar las conductas imprudentes.

Tras ser analizada la situación de aquel momento, la cual, no ha variado con posterioridad a la reforma introducida por la LO 1/2015, como demuestran las estadísticas de la propia Fiscalía en sus Memorias anuales, ésta se plantea unas nuevas líneas de actuación, en la que pretende impulsar su intervención en los procedimientos con la finalidad de que las conductas imprudentes no sean catalogadas, rutinaria y habitualmente, como leves y sea posible diferenciar su graduación y, así, las consideradas como graves sean dirigidas al procedimiento correspondiente, teniendo en cuenta que “(...) *la seguridad vial es un bien de interés público con independencia de la decisión de la víctima*<sup>447</sup>”, ayudando a acabar con esa sensación de impunidad antes referida.

Necesitan los Fiscales analizar en profundidad los atestados que, al efecto, instruyen los investigadores policiales, al objeto, obtener una información precisa antes de pronunciarse sobre la continuación o no del procedimiento. Creo que es un primer paso muy acertado, pero, los atestados deberán estar realizados con el máximo rigor, conteniendo una información completa, tras haber realizado una investigación exhaustiva.

Para calificar los ilícitos imprudentes, la Fiscalía seguía el criterio en el cual, se “(...) *combinan la gravedad de la negligencia -desvalor de la acción- con la gravedad de la lesión o daño para el bien jurídico -desvalor del resultado-, desvalor que en uno y otro caso admite graduaciones y niveles de los que depende la distinción entre el delito y la falta*<sup>448</sup>”, siguiendo la doctrina jurisprudencial del TS, en la que, para distinguir la

---

<sup>447</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado..., *Op. cit.* p. 5

<sup>448</sup>*Idem.* Pág. 7.



imprudencia grave de la leve, al igual que se debería, en la ahora imprudencia menos grave, se atiende a:

1º. A la mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión.

2º. A la mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado.

3º. A la mayor o menor intensidad de la infracción del deber de cuidado, quedando tal intensidad referida a que las normas de cuidado infringidas sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menos diligente de los ciudadanos (grave) o un ciudadano cuidadoso (leve).

Se citan criterios seguidos, reiteradamente, por el referido Tribunal, los cuales, permiten concretar una conducta como imprudencia grave, que son de gran utilidad para hacer una justa valoración de los mismas: *“la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible», «el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado» o «aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles»<sup>449</sup>*; y en relación con el tráfico rodado, como *“«la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» o la «vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción»<sup>450</sup>*, mientras que para la imprudencia leve será suficiente, la *“«omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto» o la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance»<sup>451</sup>*.

Ya que, el resultado producido no es determinante en la calificación del hecho, ni en su graduación como grave, menos grave o leve (civil), y recalca que lo esencialmente importante es el desvalor de la acción, *“se exige un estudio individualizado de las circunstancias que concurren en él y un específico juicio de valor*

---

STS 270/2005, Sala de lo Penal, de 22 de febrero. ROJ: STS 1081/2005 - ECLI:ES:TS:2005:1081 y STS 2161/2002, Sala de lo Penal, de 23 de diciembre. ROJ: STS 8801/2002 - ECLI:ES:TS:2002:8801.

<sup>449</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado..., *Op. cit.* p. 9

<sup>450</sup>*Idem.* Pág. 9

<sup>451</sup>*Idem.* Pág. 9

caso por caso<sup>452</sup>”, como no podría ser de otra manera, pues no se considera que sea conveniente establecer, con criterios generales, la graduación de la imprudencia, salvo en los casos extremadamente graves, en los que la jurisprudencia y la doctrina son unánimes. Para el resto de conductas, el análisis de la mayor o menor mayor o menor intensidad, o importancia, del deber de cuidado infringido será necesario recurrir a las circunstancias concretas de cada caso<sup>453</sup>.

La infracción del deber de cuidado, salvo cuando ésta es sumamente contraria a la cautela debida, no puede ser considerada directamente como un tipo único de imprudencia, pues la infracción cometida, dependiendo de la forma de su producción y de las circunstancias concurrentes, puede dar lugar a diferentes formas de graduación de esta. Por ejemplo, no respetar una prioridad de paso, puede ser considerado como una conducta imprudente leve, menos grave o grave, donde aspectos como la visibilidad, velocidades de aproximación, obstrucciones visuales u otras circunstancias, hacen variar el desvalor de la acción.

Por ello, y ampliando lo anterior, se establece en el texto que *“es por tanto extraordinariamente difícil, por no decir prácticamente imposible, establecer criterios genéricos que, más allá de una mera función orientativa, puedan automatizar en alguna medida ese proceso selectivo (...)”*<sup>454</sup>, y como orientación sirvan los distintos pronunciamientos del TS, en los que, determinadas conductas las ha calificado de una forma u otra, aunque el modo en que son citadas, pueden dar lugar a confusión de interpretación<sup>455</sup>. Como ejemplo, se considera gravemente imprudente la inobservancia de preferencias de paso en un cruce, pero ¿significa que todas esas acciones son imprudencias graves? Es posible que no sea siempre así, que habría que conocer cuáles fueron las circunstancias concurrentes que se daban cuando se infringió el deber de cuidado. Sin embargo, adelantar sin visibilidad, lo cual, implica la inexistencia de la

---

<sup>452</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado..., *Op. cit.* p. 9

<sup>453</sup>STS 966/2003, Sala de lo Penal, de 4 de julio. ROJ: STS 4710/2003 - ECLI:ES:TS:2003:4710. *“En nuestro derecho positivo no hay módulos legales que sirvan para medir la intensidad de la imprudencia a los efectos de calificarla como grave o leve (...). Sin duda alguna el criterio fundamental para distinguir entre ambas clases de imprudencia ha de estar a la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido, ya que la infracción de tal deber constituye el núcleo central acerca del cual gira todo el concepto de imprudencia punible. Pero este criterio es demasiado genérico como para que pueda servir en los casos dudosos a los efectos de encuadrarlos en una u otra de tales dos modalidades (...). Las circunstancias del caso concreto son las que sirven de guía para calificar una conducta imprudente como grave o como leve”.*

<sup>454</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado..., *Op. cit.* p. 10

<sup>455</sup>Quizás, erróneamente, sea considerada como imprudencia grave, cualquiera de las infracciones viales a las que hace mención dichas Sentencias, por lo que, es conveniente conocer los hechos probados en las mismas, lo cual, implica no hacer un uso generalizado, sino, caso por caso.

absoluta cautela en la conducta realizada, máxima, cuando disponer de la visibilidad suficiente para realizar el adelantamiento, es fundamental para realizarlo, no deja dudas sobre la grave imprudencia cometida.

En la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, que era el tipo penal existente cuando se redactó la presente Circular, se generaba el problema de cuándo se consideraba que existía dicha influencia, por síntomas externos de afectación etílica, por una conducción anómala o por la afectación de las capacidades de expresión o deambulación del sujeto. Para subsanar el problema, las Fiscalías adoptaron acuerdos para unificar criterios de actuación, principalmente en controles preventivos de alcoholemia, para considerar afectación en la conducción la superación de determinadas tasas de alcohol. Hasta la reforma operada por la LO15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, que estableció el tipo penal al superar una tasa objetivada, no se dio un pleno alcance a los principios de seguridad jurídica e igualdad ante la ley, además conservar el tipo penal de la influencia en la conducción. En cualquier caso, aquellas circunstancias que denoten la afectación en la conducción, bien por sintomatología, bien por conducciones anómalas deben ser tenidas en cuenta en cualquier investigación que se realice, máxime en un siniestro vial.

En la Circular se establecieron unos criterios de actuación en caso de alcoholemia, que aún siguen vigentes en la actualidad. Superados los casos en el que el grado de impregnación alcohólica supere 1'2 gr. de alcohol por 1.000 cc. de sangre o su equivalente de 0'60 mg de alcohol en litro de aire espirado, pues ya constituye el tipo penal del art. 379.2 CP, los supuestos en los que la tasa de concentración alcohólica se encuentre comprendida entre 0'8 y 1'2 gramos de alcohol por 1.000 c.c. de sangre, o lo que es lo mismo, entre 0'40 y 0'60 mg. de alcohol por litro de aire espirado, permitirá la acusación de aquellos conductores de vehículos a motor o ciclomotores en los que se aprecie *“la existencia de síntomas de embriaguez, la comisión de infracciones reglamentarias que denoten una conducción peligrosa o descuidada o el haber sido responsable de la producción del siniestro vial”*<sup>456</sup>, circunstancias que deberán ser tenidas en cuenta en la investigación de los hechos, de la misma forma que, para los casos con tasas de alcohol inferiores a 0'8gr. de alcohol por 1.000 cc. de sangre o su equivalente de 0'40 mg de alcohol en litro de aire espirado, en las que no se ejercerán acciones penales, salvo que se den las circunstancias antes citadas. En cualquier caso,

---

<sup>456</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado... *Op. cit.* p. 16

tanto por superar las tasas objetivadas, como por la influencia del alcohol en la conducción, la conducción realizada será considerada como imprudencia grave.

En las conclusiones de la referida Circular, concretamente en el apartado 2, dice que *“en el procedimiento de discriminación entre una y otra modalidad de imprudencia se valorará la entidad de la negligencia del conductor en atención a las circunstancias concurrentes en cada caso<sup>457</sup>”*. La causa del siniestro, determinada por la comisión de una infracción a la normativa vial, no puede ser considerada de forma automática como una de las formas de imprudencia, sino que, son esas circunstancias concurrentes las que van a permitir una graduación más ajustada a derecho. La previsibilidad de la ocurrencia del siniestro, teniendo en cuenta todas aquellas condiciones y circunstancias que concurrían en la conducción, deben ser conocidas y tenidas en cuenta, bien afecten al conductor, al vehículo, a la vía o a las circunstancias medioambientales existentes.

---

<sup>457</sup>Instrucción 3/2006, de la Fiscalía General del Estado..., *Op. cit.* p. 20

### **3. CIRCULAR 10/2011, SOBRE CRITERIOS PARA LA UNIDAD DE ACTUACIÓN ESPECIALIZADA DEL MINISTERIO FISCAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.**

Aunque la Circular está principalmente orientada a la actuación en materia de delitos contra la seguridad vial, es cierto que algunas de estas conductas delictivas, cuando ésta no llega a constituir un ilícito penal, sí que pueden ser motivo de consideración como conducta imprudente que, en función del resultado producido, serán constitutivas del delito de homicidio o lesiones imprudentes. Como ejemplo, podemos tener en cuenta los supuestos en los que la ingesta de alcohol, no es considerada como delito del 379.2 del CP, bien por no superar la tasa objetivada, bien por no existir influencia del alcohol en la conducción, pero, los efectos que produce el alcohol desde su ingesta, suponen una merma de facultades psicofísicas que pueden generar acciones o conductas imprudentes.

Es por ello, que sea necesario tener en cuenta cuál va a ser el papel que asumirán los Fiscales para perseguir estos comportamientos, por lo que, siguiendo el esquema empleado en la Circular, se procede a su análisis y, así, conocer las líneas de investigación que pueden facilitar la distinción entre una conducta imprudente o no.

Se hace mención a las reformas de la normas penales llevada a cabo a través de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y LO 5/2010, de 22 de junio, que han supuesto un incremento en la protección penal de los bienes jurídicos fundamentales protegidos, “*vida e integridad física*”, frente al aumento de conductas generadoras de riesgos que pueden catalogarse como delincuencia vial, así como la aceptación jurisprudencial de la teoría de la imputación objetiva, donde el incremento del riesgo permitido y el fin de protección de la norma jugará un importante papel en concretar el tipo de lo injusto.

#### **3.1. El delito de exceso de velocidad punible del art. 379.1 CP.**

Este tipo penal requiere en la gran mayoría de las ocasiones que la velocidad excesiva sea determinada mediante un cinemómetro, pero habrá casos, como antes se expuso, en los que la velocidad no alcanza el tipo, pero, puede aparecer como factor importante en la producción del siniestro vial, de ahí que, sea necesario tener en cuenta determinadas actuaciones de investigación, que al igual que para la velocidad punible,

sirven para tener en cuenta tanto la conducta imprudente como su graduación<sup>458</sup>. En la investigación de un siniestro vial, rara vez se dispondrá de un cinemómetro<sup>459</sup> que haya captado la velocidad de un vehículo implicado, pero en otros, la obligatoriedad de llevar instalado y en funcionamiento un tacógrafo permite concretarla, así como, la captación de imágenes por cámaras de video-vigilancia o, simplemente, el cálculo, físico-matemático, de la velocidad de los vehículos. La Circular propone “(...) *una investigación en los atestados sobre características de la vía, densidad del tráfico, condiciones climatológicas, presencia de usuarios o terceros ocupantes y otras incidencias*<sup>460</sup>”, a las que habría que incluir las circunstancias psicofísicas del conductor y las del estado del vehículo, y en general, a todas aquellas a las que hace mención el artículo 21.1 LSV<sup>461</sup>. Ello, sin duda, ofrecerá una visión más ajustada a la realidad de lo sucedido, al entorno en el que se produjo, es decir, a las circunstancias concurrentes que, en definitiva, van a tener un valor primordial a la hora de valorar la imprudencia cometida. No es lo mismo una velocidad elevada en tramos de la vía donde existe una numerosa afluencia de vehículos, la calzada mojada o no, etc., pues el cuidado en la conducción deber ser más exquisito.

Hace mención, igualmente, al concepto de “*catástrofe perceptiva*”, que produce una “(...) *disminución útil de visión y de la capacidad de reacción frente a las contingencias*<sup>462</sup>”, lo que, ante situaciones en las que la percepción no ha sido adecuada, bien por no haberse producido, bien por retrasos en la misma, la velocidad puede haber sido un elemento determinante y, por lo tanto, mayor será la imprudencia. Otros factores que pueden afectar a las capacidades del conductor, son las relacionadas con cansancio, fatiga, sueño, alcohol o drogas, etc.

---

<sup>458</sup>Supuestos como la reducción de velocidad ante la presencia de peatones o centros escolares, en los que pueden existir indicios para determinar una velocidad inadecuada.

<sup>459</sup>Aunque en el vehículo existen componentes electrónicos que pueden registrar, en determinadas averías, la velocidad de circulación o en el EDR.

<sup>460</sup>Fiscalía General del Estado. Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del ministerio fiscal en materia de seguridad vial. Pág. 6  
Hace mención a las condiciones que concurren, para conocer si se han tenido en cuenta y ha adaptado la conducción a las mismas.

<sup>461</sup> LTCVMSV. Artículo 21. *Límites de velocidad*. 1. *El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse*. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103184.

<sup>462</sup> FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p. 8.

Para que la velocidad pueda ser considerada como conducta imprudente, no será necesario exceder los límites del tipo penal del artículo 379.1 CP, pero sí que habrá que realizar un cálculo aproximado de la misma, que, relacionada con las circunstancias concurrentes, antes descritas, son las que permitirán conceptualizar la conducta como imprudente y valorar su gravedad, al no haber tenido el deber de cuidado necesario para adoptar su conducta, en este caso la velocidad, a las mismas.

En cuanto a la señalización que establece la velocidad, también se hace una particular referencia, considerando “(...) *necesaria la descripción de la señalización que afecta al límite de velocidad, su ubicación, visibilidad, estado material (...)*”<sup>463</sup>. Especial importancia tiene ésta, en los tramos de vía donde exista una limitación de reducida velocidad, como sería el caso de las vías urbanas, tanto genéricas en 50 km/hora, como específicas a 40 o 30 km/hora (zonas peatonales o escolares), o en interurbanas, principalmente en intersecciones con limitaciones a 60 km/hora. En siniestros viales ocurridos en estos lugares, es posible que, mediante cálculos de velocidad, puedan determinarse circulaciones a velocidad superiores a las citadas, que no tienen por qué constituir un ilícito penal, de ahí que la descripción de la señalización<sup>464</sup>, su ubicación, visibilidad y su estado deberán estar descritos correctamente, pues en caso de cualquier anomalía, en la que sea necesaria su retirada, como establece el artículo 58.1 LSV<sup>465</sup>, “(...) *la señal carecerá de virtualidad a efectos penales, además, cuando se halle deteriorada, con muy reducida visibilidad o induzca claramente a confusión*”<sup>466</sup>, y, por lo tanto, el exceso de velocidad no podrá ser tenido en cuenta para determinar la conducta imprudente. La señalización, del tipo que sea, debe cumplir las funciones para las que fue establecida<sup>467</sup>.

---

<sup>463</sup>FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p. 13

<sup>464</sup>Ministerio de Fomento. Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras”. (...) *la señalización vertical de las carreteras comprende un conjunto de elementos destinados a informar y ordenar la circulación por las mismas. Cada uno de estos elementos se denomina señal, y está compuesto por: Leyendas y/o símbolos para suministrar información. La superficie sobre la que están inscritos, que será generalmente una placa. Cuando la superficie lo requiera, se conformará mediante la unión de lamas. Los dispositivos específicos de sustentación; como postes, banderolas y pórticos; puntualmente, se pueden utilizar otros, como obras de paso o muros cuya función específica sea diferente*”. BOE, núm. 83, de 5 de abril de 2014. Pág. 29051.

<sup>465</sup>LSV Artículo 58. *Retirada, sustitución y alteración*.1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la ordenación y gestión del tráfico, ordenará la inmediata retirada y, cuando proceda, la sustitución por las que sean adecuadas a la normativa vigente, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103194.

<sup>466</sup> FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p.15.

<sup>467</sup>DIAZ, J, DE LA PEÑA, E., MIRALLES, E., DIAZ, L. *Las infraestructuras y la Seguridad vial*. INTRAS. Universidad de Valencia. Valencia. 2015. Pág. 89. “...*señalización vertical de las carreteras debe aumentar*”

Con relación a la prueba, en este caso como velocidad imprudente, “los hechos delictivos podrán investigarse con informes técnicos sobre el accidente, huellas de frenada, declaraciones de testigos, confesión del acusado y cualquier medio de prueba de los admitidos por la LECrim<sup>468</sup>”. Estos serán los medios de investigación más frecuentes para conocer un posible exceso de velocidad en los siniestros viales. Es cierto que, en muchas ocasiones, lo que se reclama para poder establecer un exceso de velocidad en los siniestros viales, es precisar un valor numérico de esa magnitud, pero, existen situaciones en las que determinar un exceso de velocidad es manifiestamente perceptible sin necesidad de ello. Imaginemos, como ejemplo, una colisión, en una intersección, entre dos vehículos en una vía urbana, con limitación genérica de velocidad a 50 km/h, en las que, se observan importantes deformaciones en los vehículos implicados, además de unos desplazamientos post-colisión, aproximadamente de unos 10 m y, teniendo en cuenta las líneas de fuerza de la misma. En esta situación, es obvio, sin necesidad de ser un experto en la materia, que a velocidades inferiores a 50 km/h, no se producen, ni esos daños, ni existen esos desplazamientos, por lo que, sin precisar numéricamente la velocidad, de alguno de ellos, puede ser considerada como excesiva.

La velocidad excesiva, sin llegar al tipo penal, no siempre será constitutiva de una conducta imprudente pues su exceso puede ser insuficiente para considerarla como tal, pero, unido a otras circunstancias concurrentes, puede ayudar a llegar a alcanzar esa conclusión y, en función de otras circunstancias, velocidad inadecuada.

3.2. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. La tasa objetivada del art. 379.2 CP.

En este tipo penal se persigue, a través de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, tanto la superación de una tasa objetivada de alcohol en sangre o aire espirado, como la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas.

---

la seguridad, eficacia y comodidad de la circulación. Para ello debe cumplir cuatro requisitos básicos: claridad, sencillez, uniformidad y continuidad... además, deben ser visibles, legible, comprensible y creíble”.

<sup>468</sup> FGE. Circular 10/2011... Op. cit. p. 15.



Estas conductas, cuando no llegan a constituir el tipo penal referido, pudieran ser consideradas para valorarlas, junto a otras particularidades, como imprudentes. En relación a la ingesta de alcohol, la influencia de éste en la conducción, cuando no esté acreditada de forma exhaustiva y concreta para generar una sentencia condenatoria del delito, sí supone una merma de facultades psicofísicas en el conductor, afectando, ante la aparición de una situación peligrosa, a la percepción, a la decisión y a la ejecución de maniobras evasivas. Lo mismo ocurre en el caso de que la tasa de alcoholemia esté por debajo de la objetivada, es decir, menor de 0'60 miligramos por litro de aire espirado o 1'2 gramos por litro de sangre. La afectación del alcohol en el conductor se produce aún con pequeñas dosis, en estados conocidos como subembriaguez, en los que aparece ligera euforia, desinhibición y mayor asunción de riesgo, como expresa la Circular, *“Los conocimientos científicos ya no discutidos fundamentan la alta probabilidad de que el consumo de pequeñas cantidades de alcohol pueda desequilibrarlo<sup>469</sup>, afectando a las condiciones psico-físicas del conductor de forma variada<sup>470</sup>”*. Por lo tanto, son estos supuestos en los que se pueden encontrar indicios de una conducción imprudente, valorando en su conjunto, lo sucedido en el siniestro vial.

Igualmente, en el caso de superar la tasa objetivada, dice *“(...) constatada la conducción con la tasa legal es innecesaria la concurrencia de maniobras irregulares o signos externos de embriaguez, aunque en la generalidad de los casos se detectarán<sup>471</sup>”*, por lo que, si no la supera, serán esas circunstancias las que facilitaran el conocimiento de su conducta.

### 3.3. Conducción con permiso distinto al exigido por la categoría del vehículo.

En estos supuestos, la Circular, ante los supuestos en los que, poseyendo un permiso de conducción, se conduce un vehículo para el cual, no se está habilitado con el suyo correspondiente, la acción no constituye el tipo penal, a pesar del riesgo que

---

<sup>469</sup>FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p. 25.

<sup>470</sup>FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p. 25. *“(…), hay consenso científico unánime acerca de que con tasas cercanas al 0'4 mg se originan afectaciones de entidad en el tiempo de reacción, trayectoria correcta, atención, percepción adecuada -en particular del riesgo-, coordinación y procesamiento de la información e interferencias en la visión binocular, con propensión alta al deslumbramiento”*.

<sup>471</sup>*Idem.* Pág. 25 - 26.

constituye<sup>472</sup>. Efectivamente, en estos casos, no se comete al acción típica, pero, a efectos de constatar una conducta imprudente, con un resultado lesivo, y valorar su graduación, es necesario investigar los conocimientos, la experiencia y la pericia del conductor para el tipo de vehículo con el que circula, las dimensiones o la carga que transporta, así como la existencia o no de maniobras previas al siniestro que pongan de manifiesto el aumento del riesgo producido por su conducta<sup>473</sup>. Con mayor razón, cuando los resultados lesivos son constitutivos de homicidio o lesiones graves, el análisis de la comportamiento del conductor, al igual que las circunstancias descritas, será de vital importancia para imputar la imprudencia.

3.4. La diferenciación entre los delitos de lesiones y homicidio imprudente en el tráfico viario y la falta del art 621 del Código Penal. Vigencia de la instrucción 3/2006 FGE.

En este apartado se hacen referencias implícitas a las imprudencias viales y a las distintas circunstancias, relacionadas con el deber de cuidado, que deben ser tenidas en consideración para graduar dicha conducta.

Comienza enunciando los criterios que permiten diferenciar la imprudencia grave de la imprudencia leve, como se exponían en la Circular 3/206<sup>474</sup>, que no son otros que, los que la jurisprudencia ha ido estableciendo desde hace muchísimo tiempo y, que puede ser tenido, igualmente, en cuenta para la imprudencia menos grave que, en aquellas fechas aún no estaba presente en nuestro ordenamiento.

Además de lo anterior, lo pone en relación con *“(...) principios inspiradores del tráfico viario: son el llamado principio de conducción dirigida y el correlativo de*

---

<sup>472</sup>FGE. Circular 10/2011...*Op. cit. p. 64*”.*A la luz de la redacción del artículo 384 inciso último se plantea la cuestión de si es o no punible conducir vehículos necesitados de permiso solo con licencia; sobre todo en supuestos como la conducción de un autobús escolar o camión de gran tonelaje con la anterior licencia de ciclomotor (hoy permiso AM), reveladores de una singular gravedad y riesgo*”.

<sup>473</sup>FGE. Circular 10/2011...*Op. cit. p. 67*. *“En los casos en los que la conducción imprudente genere resultados lesivos atípicos, el hecho de carecer de permiso de conducir puede ser un elemento indiciario revelador de la impericia o falta de diligencia del conductor o (art. 116.1 CP) y fundar el ejercicio de la acción civil*”.

<sup>474</sup>FGE. Circular 10/2011...*Op. cit. p.84*”.*(...)como la intensidad de la falta de diligencia del autor atendidas las circunstancias concurrentes, la mayor o menor previsibilidad del resultado y el mayor o menor grado de infracción del deber de cuidado según las normas socio-culturales vigentes ya recogidos en la Instrucción 3/2006*”.

confianza.<sup>475</sup> En cuanto a la conducción dirigida, el Título II de la LSV, establece las normas de comportamiento en la circulación, afectando, según el artículo 10<sup>476</sup> de la misma, a usuarios, conductores y titulares de vehículos, así como, en el artículo 13<sup>477</sup>, de forma más concreta, las normas generales de conducción. Ambas previsiones normativas, deben ser tenidas en consideración a la hora de valorar lo imprudente o no de la conducta realizada. Se refiere, igualmente, a mandatos específicos que tienen un gran alcance, como se aprecia en el propio artículo 10.2 LSV, cuando le obliga a realizar una conducción con el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para

<sup>475</sup> FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p. 84.

<sup>476</sup> LSV. Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos. 1. El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes. 2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía. El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que *impidan o dificulten su lectura e identificación*. 3. *El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, someterlo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente*. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103179.

<sup>477</sup> LSV. Artículo 13. Normas generales de conducción. 1. *El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad*. 2. *El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos*. 3. *Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología*. 4. *El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo. Por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se determine reglamentariamente*. 5. *Queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente*. 6. *Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico*. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103181.

evitar todo daño, propio o ajeno, de ahí que, a la hora de realizar la investigación de la misma, sea necesaria una exhaustiva y completa recopilación de información.

Se hace hincapié, en la necesidad del mantenimiento de la atención permanente a la conducción y la evitación de cualquier distracción a la misma, como causante de un elevado número de siniestros viales, aproximadamente un 40%<sup>478</sup>, de ahí que sea necesario comprobar todas las posibilidades o situaciones que puedan haber influido en dicha falta de atención. Menciona, un novedoso concepto que es el *“deber de concentración exclusiva”* en la conducción, definiéndolo como *“(…) actitud o estado subjetivo generado por el correspondiente esfuerzo o diligencia para excluir del campo de atención otras actividades o contenidos”*<sup>479</sup>. Otras referencias necesarias para realizar la conducción de forma segura, como el mantenimiento del campo de visión, adaptación de la velocidad ante determinadas situaciones, etc. En cualquier caso, como anteriormente se indicó, requerirá, en cualquier caso, un mejor desarrollo de la investigación del siniestro vial referido a estas previsiones.

Particular resulta la conducta debida del titular o arrendatarios del vehículo sobre su buen estado, conservación y mantenimiento de estos que garantice la seguridad de su utilización, así como impedir que un conductor que carece de habilitación administrativa para ello, conduzca los mismos, suponiendo un comportamiento imprudente de aquellos, en cuanto son conocedores y conscientes del riesgo que representa la misma.

El segundo principio citado, el de confianza, considera que *“el participante en el tráfico puede confiar en que los demás se comporten también correctamente mientras no le conste lo contrario por las especiales circunstancias del caso.”*<sup>480</sup> Aunque, como también se cita, existen riesgos y comportamientos que son previsibles y observables que generan un comportamiento distinto del conductor, lo cual, debe ser apreciado para que su conducta no resulte imprudente.

Otro principio a tener en cuenta es el *“(…) principio de protección o defensa inspirado en el deber de solidaridad y orientado a la protección de determinados grupos*

---

<sup>478</sup> Estadísticas de la Dirección General de Tráfico referidas a 2010 y 2011.

<sup>479</sup> FGE. Circular 10/2011...*Op. cit.* p. 85

<sup>480</sup> *Idem.* Pág. 86

de personas en situación de especial vulnerabilidad (menores, personas de la tercera edad, discapacitadas, incluso peatones y ciclistas<sup>481</sup>)”, merecedores de una especial tutela vial. En la normativa vial se incluyen determinados deberes específicos, concretos, que requieren un deber de cuidado mayor ante la presencia de estos grupos, dada la vulnerabilidad que presentan, ante los riesgos y el peligro que la conducción de vehículos ocasiona. Por ello, se exige que, además de las normas generales de comportamiento, antes citadas, otras específicas de obligado cumplimiento, que deben ser verificadas en cualquier investigación donde los implicados y/o víctimas formen parte de estos colectivos.

Hace referencia a los cambios normativos habidos en la Unión Europea relacionados con la protección de los peatones, especialmente en el Reglamento (CE) 78/2009 del Parlamento Europeo<sup>482</sup> y del Consejo de 14 de enero de 2009, en el que se incluye el “concepto de la `protección de peatones y otros usuarios vulnerables` y las primeras consecuencias jurídico-comunitarias unidas a esta condición<sup>483</sup>”.

Las normas protectoras de estos grupos vulnerables deben ser tenidas en cuenta con finalidad interpretativa, cuando se trate de discernir si una conducta imprudente puede ser considerada grave o leve, ahora también menos grave, igualmente, para la aplicación de los principios de protección o defensa, así como cualquier otro precepto establecido para reforzar la protección de aquellos.

La exigencia y, por tanto, la verificación de la toma de medidas preventivas, por parte del conductor de un vehículo, al aproximarse a menores cuando sean usuarios de la vía, en las que se les exige la necesidad de controlar sus vehículos<sup>484</sup>, incluso,

---

<sup>481</sup> FGE. Circular 10/2011...*Op. cit.* p.86.

<sup>482</sup>Reglamento (CE) No 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE. Establece requisitos para la fabricación y el funcionamiento de los vehículos y los sistemas de protección delantera, a fin de reducir el número y la gravedad de las lesiones que sufren los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública que son golpeados por la parte delantera de un vehículo y de evitar tales colisiones. La protección de los peatones puede mejorarse significativamente exigiendo una combinación de medidas pasivas y activas que ofrezcan un nivel de protección más elevado que las disposiciones anteriores.

<sup>483</sup> FGE. Circular 10/2011...*Op. cit.* p.86

<sup>484</sup>LSV. Artículo 13. Normas generales de conducción. 1. *El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.* BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág 183181

moderar su velocidad o llegando a detenerse ante determinadas circunstancias donde la presencia de éstos y sus posibles irrupciones en la vía puedan suponer situaciones de riesgo<sup>485</sup>. De igual forma, se requiere la misma exigencia en relación con "*ancianos, personas ciegas, o en general con personas con discapacidad y con problemas de movilidad*"<sup>486</sup>.

Todo lo anterior, además de cumplir con las normas viales que tienen por finalidad la protección del resto de peatones, tal y como se establecen en el artículo 25.1 y 2. LSV<sup>487</sup>, relativo a las preferencias de paso de peatones, así como, las del artículo 40 LSV, sobre prohibición de la parada y estacionamiento en lugares destinados a la circulación de peatones.

La protección de los ciclistas le merece también una especial dedicación, pues igualmente tienen la consideración, en el marco de la Unión Europea, de usuarios vulnerables<sup>488</sup>. Al igual que con los peatones, diferentes normas tutelares previenen su participación, de forma segura, en la circulación viaria, en relación con los principios de protección o defensa. La preferencia de paso<sup>489</sup>, la aproximación a éstos y,

---

<sup>485</sup> RGCir. Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos. 1. Art. 46.1. a), b) y e), LSV. *Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas. b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños. e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.* Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 25.

<sup>486</sup>FGE. Circular 10/2011...*Op. cit.* p. 87.

<sup>487</sup> LSV. Artículo 25 Conductores, peatones y animales. 1. *El conductor de un vehículo tiene preferencia de paso respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes: a) En los pasos para peatones. b) Cuando vaya a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos. c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal. d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo. e) Cuando se trate de tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas. 2. En las zonas peatonales, cuando el vehículo las cruce por los pasos habilitados al efecto, el conductor tiene la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.* BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103185.

<sup>488</sup>Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Plan de Acción de Movilidad Urbana, de 30/09/2009".(...) *en asuntos tales como la seguridad de peatones y ciclistas, donde un intercambio de mejores prácticas puede aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública en zonas urbanas*".

<sup>489</sup> LSV. Artículo 25.4. *El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos: a) Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas. b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades. c) Cuando los conductores de bicicleta*

especialmente, en los adelantamientos, bien cuando lo hagan individualmente o formen grupo, estableciéndose unas distancias laterales mínimas de seguridad que deben ser respetadas en todo caso<sup>490</sup>.

En cualquier caso, la presencia de estos grupos de personas vulnerables implica un deber de cautela específico que conllevará, entre otros, una mayor atención en la conducción y una moderación de la velocidad, principalmente cuando su presencia pueda resultar inmediata o previsible, de ahí que, a la hora de valorar la graduación de la imprudencia debe ser analizado el comportamiento de los conductores ante las circunstancias expuestas, especialmente, si el siniestro vial ha tenido lugar en una vía urbana.

En definitiva, se continuará con los criterios de la *Instrucción 3/2006 para discriminar los accidentes de tráfico originados en comportamientos imprudentes*, a los deberes normativos generales de cuidado y específicos, cuando se trate de la defensa de colectivos vulnerables, que establecen las normas viales.

En el apartado 4 de la presente Circular, se citan una serie de conclusiones que, en el caso de las imprudencias, las cuales, se resumen de la siguiente forma:

En la conclusión cuarta, hace mención a las circunstancias concurrentes en el siniestro vial, las cuales serán objeto de inclusión en los atestados que se instruyan al efecto, como *“las circunstancias de la vía, las meteorológicas, densidad del tráfico, riesgos concurrentes y las demás a que alude el art 19.1 de la LSV.<sup>491</sup>”* Del mismo modo, la *“(…) descripción con fotografías de la señal, ubicación, visibilidad y estado material.*

---

*circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.* BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103185.

<sup>490</sup> LSV. Art. 35.4. *El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.* BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103188.

Art. 85.4 RGCir. (...) *en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.* Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 40.

<sup>491</sup> Artículo 19 LSV. Límites de velocidad. 1. *El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.* BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103184.

*Junto a ello deberán indicarse, asimismo, las características de la vía, vehículo y las circunstancias del conductor a efectos de determinar las limitaciones de velocidad aplicables*<sup>492</sup>. Estas previsiones tienen como finalidad una mejor graduación imprudente de la conducta cometida, pues estas circunstancias concurrentes son de especial importancia en la teoría de la imputación objetiva, dado que permiten conocer hasta donde alcanzó el incremento de riesgo permitido y el fin de protección de la norma.

En la decimoséptima, se incide, en el caso en el que en un siniestro vial figuren implicadas personas o grupos de personas pertenecientes a colectivos vulnerables, la investigación del cumplimiento o no, por parte de los conductores de vehículos, de los deberes normativos de cuidado, tanto generales como específicos, que tuvieron que llevar a cabo ante la presencia de éstos, especialmente, los relacionados con la reducción de la velocidad de circulación.

Los criterios de la FGE, son muy clarificadores para valorar las conductas de los conductores, pero, tienen en cuenta las circunstancias que concurren, con lo que, se analiza los mismos de forma individualizada.

---

<sup>492</sup> FGE. Circular 10/2011... *Op. cit.* p.109.



#### **4 Circular 1/2015, de la Fiscalía General del Estado, sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015.**

A raíz de la reforma del CP, a través de la LO 1/2015, los delitos leves continúan manteniendo, salvo algún matiz, el mismo procedimiento procesal que había para el juicio de faltas, bajo los mismos principios de concentración de actos, oralidad, etc. Aparece como novedoso principio, el de oportunidad reglada, con la finalidad de *“evitar en la medida de lo posible el enjuiciamiento de hechos típicos materialmente intrascendentes<sup>493</sup>”*, es decir, como aparece en el preámbulo de dicha LO 1/2015, en descargar de trabajo a los juzgados del orden penal<sup>494</sup>.

En la misma, se concede al Fiscal, por razones de estricta oportunidad, la *“potestad de instar la terminación anticipada del procedimiento<sup>495</sup>”*, como establece el artículo 963.1.1<sup>a</sup>LECrím, una vez que el Juez del Juzgado de guardia ha recibido el atestado, pudiendo acordarse el sobreseimiento y archivo, a petición de la Fiscalía, en relación a la menor gravedad, circunstancias, las del autor, o ausencia de interés público<sup>496</sup>. En el caso de los siniestros viales, va a significar que la Fiscalía no intervendrá en la mayoría de las ocasiones, salvo que el resultado lesivo pueda considerarse como imprudencia grave.

No obstante, el citado principio de oportunidad no se deja al arbitrio del Fiscal, sino que se encuentra tasado para las circunstancias arriba citadas, pero es de aplicación, tanto a delitos públicos, como semipúblicos, que tengan la consideración de delitos leves, especial trascendencia en el ámbito de los resultados que atentan contra la vida, salud e integridad física de las personas con ocasión del tráfico viario, pues siguiendo la instrucción de la FGE, *“los fiscales podrán dejar de asistir al juicio y de*

---

<sup>493</sup>FGE. Circular 1/2015, sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015. Pág. 3

<sup>494</sup>La reducción del número de faltas –delitos leves en la nueva regulación que se introduce- viene orientada por el principio de intervención mínima, y debe facilitar una disminución relevante del número de asuntos menores que, en gran parte, pueden encontrar respuesta a través del sistema de sanciones administrativas y civiles”.

<sup>495</sup>FGE. Circular 1/2015... *Op. cit.* p. 15

<sup>496</sup>LECrím. artículo 963.1.1<sup>a</sup>. *“(…) acordar el sobreseimiento del procedimiento y archivo de las diligencias, a solicitud del Fiscal, cuando el delito leve denunciado resulte de muy escasa gravedad a la vista de la naturaleza del hecho, sus circunstancias, y las personales del autor, además de no existir un interés público relevante para seguir con su continuación”.*

emitir los informes a que se refieren los artículos 963.1 y 964.2, cuando la persecución del delito leve exija la denuncia del ofendido o perjudicado<sup>497</sup>”.

En los delitos leves semipúblicos, para los resultados lesivos producidos en siniestros viales, “es exigible la condición de procedibilidad de la denuncia previa en las figuras de homicidio por imprudencia menos grave (art. 142.2 CP), lesiones graves – entendidas por tales las lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP- por imprudencia menos grave (art. 152.2 CP)<sup>498</sup>”, por lo que, el ejercicio de la acción penal va a depender de la voluntad del ofendido y, es por ello, que se ha resuelto excluir, en los delitos semipúblicos, tanto la existencia a juicio como la emisión del “informe del Fiscal sobre la oportunidad del ejercicio de la acción penal<sup>499</sup>”, precisamente por la necesidad de la exigencia de la denuncia previa del ofendido o perjudicado.

#### 4.1 Sobre asistencia a juicio en delitos leves semipúblicos

Con relación a la seguridad vial, los tipos delictivos de homicidio y lesiones cometidos por imprudencia menos grave, al ser delitos semipúblicos, el Fiscal intervendrá:

A.- Homicidio por imprudencia menos grave (art. 142.2 CP): Siempre que el resultado sea mortal, en dos supuestos: “(...) con motivo de la circulación de vehículos de motor o ciclomotores por la vía pública o con motivo de la prestación de un servicio público o privado de transporte colectivo de personas(ferrocarril, metro, líneas aéreas, etc.).<sup>500</sup>”

B.- Lesiones cualificadas causadas por imprudencia menos grave del art. 152.2CP. En los mismos supuestos anteriores, cuando las lesiones sean las constitutivas del artículo 149 CP. Sin embargo, no tendrá intervención, en las lesiones del artículo 150 CP, por imprudencia menos grave<sup>501</sup>.

---

<sup>497</sup>FGE. Circular 1/2015... *Op. cit.* p. 18

<sup>498</sup>*Idem.* Pág. 19-20

<sup>499</sup>*Idem.* Pág. 20

<sup>500</sup>*Idem.* Pág. 23

<sup>501</sup>Tras la reforma penal, producida por la LO 1/2019, que incluyó las lesiones por imprudencia menos grave del art. 147.1, se entiende, teniendo en cuenta que solo intervendrán en resultados lesivos de mayor gravedad, que en estas tampoco lo harán.

G.- Daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 80.000 euros del art. 267 CP. Se abstendrá de intervenir el Fiscal.

H.- Cláusula de cierre: Siguiendo lo establecido en el art. 105.2 LECrim, para los supuestos en los que la Fiscalía haya denunciado, en representación de menores de edad, persona con discapacidad necesitada de especial protección o desvalida, en los delitos perseguibles a instancias de la persona agraviada<sup>502</sup>.

#### 4.2 Sobre ejercicio del principio de oportunidad en delitos leves públicos

En el procedimiento para el enjuiciamiento de delitos leves públicos las potestades del Fiscal asociadas al ejercicio del principio de oportunidad son más concluyentes, pues en estos casos no se limita a dirimir su asistencia a un acto de juicio oral que puede ser válidamente promovido por el particular denunciante, sino que le permiten instar del órgano judicial la crisis anticipada del procedimiento y su archivo.

##### 4.2.1 Elementos motivadores de la solicitud de archivo

Como antes se expuso, no se trata de una renuncia arbitraria sostenida en criterios de oportunidad, sino que ciñéndose al art. 963.1.1<sup>a</sup>LECrim, la renuncia a la acción penal del Ministerio Fiscal, debe estar amparada en dos requisitos cumulativos:

1<sup>o</sup>.- La escasa gravedad del delito. El delito deberá tener una mínima relevancia penal, pues de lo contrario será preferible el no ejercicio de su persecución, previa ponderación del “(...)coste, en recursos materiales y personales (...)”<sup>503</sup>, que compense el coste del procedimiento.

Requerirá valorar la “*antijuricidad material de la conducta, en sus vertientes de acción y resultado, que habrá de ser valorada caso por caso en atención a las circunstancias del autor o partícipe y del hecho*”. En el caso de los siniestros viales, serán frecuentes las situaciones, principalmente en casos de imprudencia menos grave

---

<sup>502</sup>FGE. Circular 1/2015... *Op. cit. p. 24. “(...) deberá, obviamente, intervenir en el juicio oral en defensa de los intereses de estas personas, cualquiera que sea el delito, pues la misma necesidad de tutela del desvalido que ha justificado la decisión del Fiscal de denunciar para poner en marcha el procedimiento exige que luego intervenga de forma activa en el enjuiciamiento del hecho”.*

<sup>503</sup>*Idem. Pág. 25*

y con lesiones no catalogadas de mayor gravedad, donde los Fiscales encontrarán argumentos suficientes para no intervenir, dada la menor tutela del bien jurídico protegido y el daño ocasionado, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes. Casos como, determinados tipos de colisiones por alcance o leves desatenciones en la conducción que produzcan lesiones del 147.1 CP, como un esguince cervical. Es cierto que la protección de bienes jurídicos personales, como pueden ser la salud e integridad física, en el caso de las lesiones, gozan de una especial protección, pero, también es cierto, que lo que se ha ocasionado no ha supuesto un grave perjuicio a la víctima y, normalmente, éste ha sido indemnizado o debidamente compensado.

Desde el punto de vista personal, del sujeto activo, las circunstancias del mismo deben ser tenidas en cuenta, como “(...) *carencia de antecedentes penales por hechos de semejante naturaleza, ocasionalidad de su conducta infractora, arrepentimiento activo, disposición a reparar el mal causado, etc.*”.

2º.- Ausencia de interés público en la persecución del hecho. *Concepto directamente relacionado con la antijuricidad material de la conducta. “Asocia el interés público a la realización de las legítimas expectativas de reparación penal y civil de la víctima”,* al objeto de que aquellas no sean menoscabadas, para lo cual, deberá de conocer la opinión de la propia víctima, particularmente, en los casos en ésta pretenda denunciar y perseguir los hechos, salvo que “*resulte infundada, irracional o arbitraria, constituya un ejercicio abusivo de su derecho, o se aparte claramente del interés general*”.

De suma importancia, será el atestado que se instruya por la policía, pues, ante la ausencia de una instrucción judicial en delitos leves, será necesario documentar el “*ofrecimiento de acciones a los ofendidos y perjudicados por el delito, así como, la respuesta dada por ellos*”<sup>504</sup>. Pueden tenerse en cuenta diferentes posturas, que deberán ser valoradas por la Fiscalía. Desde distintas muestras de un desinterés de la víctima en no continuar con el procedimiento, la desatención a llamamientos o requerimientos, el posterior retiro de la denuncia o, todo lo contrario, denunciando directamente los hechos, indicando con ellos que voluntariamente desea ejercer la acción penal. Particular es el supuesto en los que existe una pluralidad de víctimas por los mismos hechos, en los que, una vez conocida la determinación de éstas, debe considerarse que

---

<sup>504</sup>FGE. Circular 1/2015... *Op. cit.* p. 30

se ejercerá por la Fiscalía la acción penal, si existe una intención clara por parte de aquellas de continuar con el procedimiento penal.

Finalmente se establecen cuáles serán los casos en los que, los Fiscales intervendrán con ocasión de los procedimientos por delitos leves. Dicha participación, está relacionada con “(...) *la antijuricidad material de las conductas incriminadas guarda relación directa con el bien jurídico protegido (...)*”<sup>505</sup>.

Por lo tanto, su asistencia al enjuiciamiento, en todos los hechos relacionados con la circulación de vehículos a motor o ciclomotores, cuando el resultado producido sea constitutivo de los delitos de homicidio del artículo 142.2 CP y de lesiones del 152.2 CP, en ambos casos, cometidos por imprudencia menos grave. Sin embargo, se abstendrán para los supuestos de las lesiones del artículo 152.2 CP, en relación con el artículo 150 CP, así como, con las lesiones del artículo 147.1 CP<sup>506</sup>, todas ellas, por imprudencia menos grave e, igualmente, para los daños por imprudencia grave del artículo 267 CP.

---

<sup>505</sup> *Idem*. Pág.31

<sup>506</sup> Las lesiones básicas del art. 147.1 del CP, fueron incluidas con típicas por imprudencia menos grave a raíz de la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal.



## 5. DICTAMEN 2/2016 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL.

Con la finalidad de aclarar la conceptualización de la imprudencia menos grave, introducida por la reforma del CP, llevada a cabo por la LO 1/2015, de 30 de marzo, el Fiscal de Sala, Coordinador de Seguridad Vial, elaboró el Dictamen 2/2016, de fecha 14 de julio. Además de servir para definir las líneas de actuación de las distintas Fiscalías de seguridad vial ante conductas imprudentes, en lo que, lo fundamental, una vez que se ha producido el desvalor del resultado y son vinculados a tipos penales, se trata de apreciar el desvalor de la acción que las ha originado, al objeto de dar la correspondiente respuesta penal, tutelando los derechos de las víctimas de éstos, teniendo siempre en cuenta el carácter de última ratio del derecho penal, tal y como, se refleja en el preámbulo de dicha Ley Orgánica.

La referida modificación del CP, tras despenalizar parcialmente las faltas de imprudencia, antes previstas en el artículo 621, aparecen el homicidio y lesiones cometidas por imprudencia grave y menos grave de los artículos 142 y 152 CP, lo que exigió promover una respuesta penal por parte del Ministerio Fiscal, diferenciándose entre la actuación pública de la Fiscalía ante el homicidio y lesiones por imprudencia grave de los tipos de los artículos del 142.1 y 152.1, mientras que se exige un requisito de “procedibilidad” o semipúblico para los mismos hechos cuando su origen lo es por imprudencia menos grave de los artículos 142.2 y 152.2 CP, constituyendo éstos delitos leves, los cuales, se regulan mediante el procedimiento regulado en los artículos 962 y ss. de la LECrim.

Las lesiones que ocasionan resultados que atentan “(...) *contra el derecho fundamental a la integridad física del art. 15 CE quedan sólo bajo la protección penal de la imprudencia de mayor gravedad*”<sup>507</sup>, pues, las lesiones del 147.1 quedaron igualmente despenalizadas<sup>508</sup> cuando son cometidas por imprudencia menos grave, generalmente, las que más se producen en los siniestros viales.

Históricamente, se hace mención a la reforma del CP operada por la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, cuando dice: “*Las distinciones jurisprudenciales*

---

<sup>507</sup>Únicamente los resultados del art. 149 (la pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal o de un sentido, la impotencia, esterilidad, grave deformidad o una grave enfermedad somática o síquica) y 150 (pérdida o inutilidad de un órgano o miembro no principal o deformidad).

<sup>508</sup>En el momento de elaboración del Dictamen, se encontraban despenalizadas, por LO 1/2015, volviendo a constituir tipo penal por LO 2/2019.

siempre significaban una valoración de las circunstancias concurrentes y de los riesgos generados, sin olvidar que todas exigían el examen no sólo de los preceptos legales sino de normas de orden socio-cultural<sup>509</sup>". No deja de ser una apreciación que conlleva a pensar que, la graduación de la imprudencia no se ampara solo en la comisión de una infracción al deber de cuidado, sino que será necesario tener en cuenta las circunstancias y los riesgos producidos en el momento de su acaecimiento.

Durante la tramitación parlamentaria, la valoración de la gravedad de las conductas imprudentes, al menos para las graves, dependían de: *"en particular de: 1. La gravedad del riesgo no permitido creado y, en particular, si el mismo constituye una infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. 2. La relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en que se lleva a cabo la conducta peligrosa (...)"*<sup>510</sup>.

En primer lugar, la valoración del riesgo no permitido se lleva a cabo mediante su ubicación en alguno de los presupuestos que conforman las infracciones graves o muy graves, previstas en los artículos 76 y 77, del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprobó el Texto articulado, ahora contenidas en el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, mientras que el apartado 2, hace mención a las circunstancias que concurren en el momento que se produce la conducta peligrosa y el propio riesgo que genera, y a la mayor o menor posibilidad de poner en riesgo los bienes jurídicos protegidos, atendiendo a la normativa que lo regula.

Se da a entender que, en el caso de las imprudencias menos graves, la valoración del riesgo no permitido vendría impuesta por su relación con alguna de las infracciones a la normativa vial.

El Código Penal de 1995, clasificó la imprudencia en grave y leve, siendo la primera, según la reiterada Jurisprudencia del TS, *"(...) equivalente a la anterior imprudencia temeraria, mientras que la leve, se hacía corresponder con la simple imprudencia o negligencia y de la imprudencia simple antirreglamentaria"*<sup>511</sup>. Del mismo

---

<sup>509</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial. pág. 10

<sup>510</sup>*Idem.* Pág. 11

<sup>511</sup>*Idem.* Pág. 16.



modo, se entendía que para su diferenciación había que tener presente “*la mayor o menor gravedad o intensidad de la vulneración de los deberes normativos de cuidado desde el casuismo con que se procedía y debe procederse a la aplicación de estas distinciones*”<sup>512</sup>.

Para la Fiscalía, una vez entrada en vigor la LO 1/2015, de 30 de marzo, no existe una respuesta única por parte de la doctrina del nuevo concepto de imprudencia menos grave, pues aprecia distintas corrientes. Para algunos, es equiparable la imprudencia menos grave con la anterior imprudencia leve, mientras que otro sector, considera que no deja de ser una conducta de mayor intensidad que la leve, en cualquier caso, grave, pero tampoco llega a alcanzar las acciones que pueden ser consideradas, *per se*, como imprudencias graves, es decir, estaría formada por conducta que suponen una mayor levedad de éstas, pero de mayor magnitud que las leves. También, para algún que otro, “*(...) la imprudencia menos grave es equiparable con la imprudencia simple antirreglamentaria anterior al CP de 1995*”<sup>513</sup>. De hecho, ha sido el criterio adoptado por la posterior reforma acaecida por la LO 2/2019 de 1 de marzo.

#### 5.1. Diferencia entre imprudencia grave y menos grave.

Con toda rotundidad, para la Fiscalía de Seguridad Vial, lo que se mantiene sin ninguna alteración es la imprudencia grave, conservando su estructura jurídica, pues no existe un mayor desvalor de la acción, en relación con el estado anterior a la reforma. Desecha la posibilidad de que la introducción de la imprudencia menos grave, suponga que la grave adquiera el riesgo de relacionarse con conductas aún mucho más peligrosas, ligadas al “*(...) concepto de temeridad de los delitos de peligro*”<sup>514</sup>, pese a que jurisprudencialmente, se identificó temeridad con gravedad. Las conductas calificadas como imprudencia grave, se mantienen con la misma valoración anterior y, del mismo modo, que no constituyen un aumento del desvalor de la acción, tampoco ahora pueden ser asumidas, algunas de ellas, como imprudencias menos graves, pues de igual forma se desnaturalizaría su valoración anterior.

---

<sup>512</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 16.

<sup>513</sup>*Idem.* Pág. 17

<sup>514</sup>*Idem.* Pág. 21

En el caso de la imprudencia menos grave, tampoco puede ser considerada como las anteriores imprudencias leves, pues, sería equiparar los delitos leves con las derogadas faltas penales, aunque mantengan la misma estructura, procedibilidad y procedimiento procesal. En la actual graduación de la imprudencia, ambas son calificadas como graves, por lo tanto, en ningún caso es equiparable con una conducta estimada como leve, además de tener prevista una mayor penalidad, distinto régimen de prescripción del delito y de la pena, de ahí que, se considere acertado que un mayor desvalor de la acción sea correspondido con una mayor sanción penal.

Comparto completamente, el criterio de la Fiscalía al establecer que “(...) *imprudencia menos grave no es identificable con la anterior imprudencia leve*<sup>515</sup>”, y, que esta premisa, debe ser el punto de partida que permita su mejor valoración. Sin embargo, parece adelantarse al futuro, en lo que ha sido la posterior LO 2/2019, de 1 de marzo, cuando se equipara infracción vial grave a imprudencia menos grave<sup>516</sup>.

De alguna forma, se vuelve a equiparar la imprudencia menos grave con la leve, anterior a 1995, acertando en las consecuencias que puede tener en los siniestros viales, pues su origen será siempre una infracción al deber de cuidado vial que produzcan unas lesiones que, viendo la casuística en la que se ha considerado determinadas actuaciones facultativas (tales como reposos, puntos de aproximación, etc.) como tratamiento médico o quirúrgico, supondrá que la gran mayoría de éstos siniestros viales constituirán, a priori, delitos leves, lo que es completamente contrario a lo pretendido por la reforma penal de 2015, donde se despenalizan la gran mayoría de los siniestros viales que eran considerados como faltas. Mejor criterio se establece cuando dice que “*siempre que se constate se ofrecerá, sin automatismos, un expresivo indicio de que nos hallamos ante el delito leve de imprudencia menos grave*<sup>517</sup>”. Por ello, la infracción a la normativa vial debería ser considerada, primeramente, como el elemento a valorar y analizar, ya que, un hecho que puede ser constitutivo de un delito

---

<sup>515</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 22

<sup>516</sup>*Idem.* Pág. 22. “No debe equipararse a la imprudencia simple antirreglamentaria anterior al CP 1995, pues supondría vaciar de contenido la finalidad de la Ley Orgánica de reforma, si se tiene en cuenta que, en un sector tan normativizado como el del tráfico, resulta cuando menos difícil pensar en supuestos de acciones imprudentes que no vayan acompañadas de alguna de las infracciones normativas o reglamentarias de toda índole recogidas en la LSV o el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGCir). La idea de que cualquiera de tales infracciones conduzca indefectiblemente a la imprudencia menos grave llevaría a la identificación con la anterior imprudencia leve en contra del designio legislativo y a un concepto distorsionado del injusto imprudente”.

<sup>517</sup>*Idem.* Pág. 22

leve, al igual que se hace con la imprudencia grave, estando la diferencia “en la intensidad o relevancia<sup>518</sup>” de la conducta.

Hace referencia, con acierto, a que la imprudencia menos grave parte de “una previa valoración de entidad o intensidad en la infracción de los deberes referidos constitutivos de la imprudencia grave<sup>519</sup>”, pero las condiciones que concurren en la conducta permiten una degradación o menor desvalor de las mismas<sup>520</sup>, dada la “mayor o menor gravedad en la desaprobación jurídica y relevancia del riesgo<sup>521</sup>”, en relación a la infracción de la norma de cuidado. Tras la valoración positiva de estas circunstancias, no será subsumible el hecho en la imprudencia leve, siendo necesaria su estimación como menos grave para iniciar el procedimiento procesal como delito leve. Se establece que:

*“La imprudencia ha de merecer la calificación de menos grave cuando existiendo graves vulneraciones de los deberes de cuidado merecedores de la subsunción en los tipos de los arts. 142.1 y 152.1 concurren infracciones concomitantes y de similar gravedad de la víctima que obliguen a la desvaloración o degradación apuntada<sup>522</sup>”.*

De ahí, la necesidad de analizar las conductas de todos los implicados en el siniestro vial, pues, además de al presunto responsable, a la víctima también se le exige un comportamiento adecuado dentro del riesgo permitido que, ante la ausencia del mismo, permitirá degradar la gravedad de la conducta contraria.

Entiende que la imprudencia leve, de acuerdo con la Exposición de Motivos (EM), de la LO 1/2015, como en las enmiendas al texto legal, aunque atípica, se dará cuando “*existe un espacio de conductas leves (los meros despistes) que, si bien son responsabilidad de un conductor, no deben permitir calificar al responsable del hecho*

---

<sup>518</sup> *Idem*. Pág. 22

<sup>519</sup> Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 23

<sup>520</sup> STS 2161/2002, Sala de lo Penal, de 23 de diciembre. ROJ: STS 8801/2002 - ECLI:ES:TS:2002:8801. STS 168/2008, Sala de lo Penal, de 29 de abril. ROJ: STS 1598/2008 - ECLI:ES:TS:2008:1598.

<sup>521</sup> Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 23

<sup>522</sup> *Idem*. Pág. 23

como un delincuente<sup>523</sup>". De no ser así, una gran mayoría de siniestros viales se producen por esos pequeños despistes, que como más adelante se precisará, son a consecuencia de las propias acciones necesarias para conducir, y serán considerados como delitos leves. Tras la valoración de la conducta, serán constitutivos de imprudencia leve, por aplicación del artículo 963.1. 1º de la LECrim<sup>524</sup>.

Ello será de aplicación en los supuestos en los que la infracción del deber de cuidado no tenga la suficiente relevancia para ser considerada como tal, a efectos penales, descartándose con ello que, ante la presencia de una infracción vial la conducta tenga siempre dicha relevancia. Ello conllevará una mejor y completa investigación de los hechos, para concretar la existencia o no de la infracción penal.

Para la Fiscalía, como no puede ser de otra manera, lo principal es la investigación del desvalor de la acción como fundamento del tipo imprudente, de ahí que, sea necesaria la averiguación de la existencia o no, de pruebas o indicios que permitan identificar qué tipo de imprudencia se ha cometido, para que, en el caso de que, no revista entidad suficiente, sea considerada como leve o, por el contrario, incoar el procedimiento penal correspondiente.

Respecto del homicidio y lesiones por imprudencia grave, la reforma no ha cambiado su tipicidad anterior, pero sí se estaba produciendo un tratamiento judicial no adecuado con las conductas cometidas, pues, en lugar de haber supuesto la apertura de un procedimiento de diligencias previas, fueron indebidamente tratados como juicio de faltas.

5.2. Valoración de los tipos de homicidio y lesiones imprudentes. Artículos 142 y 152 CP.

Los requisitos que conforman los tipos penales citados, los conforma a través de la teoría de la imputación objetiva, siguiendo la doctrina seguida por la Sala Segunda

---

<sup>523</sup> *Idem*. Pág. 24

<sup>524</sup> Art. 963.1. 1º LECrim: a) *muy escasa gravedad a la vista de la naturaleza del hecho, sus circunstancias y las personales del autor.* b) *inexistencia de un interés público relevante en la persecución del hecho.*

del TS<sup>525</sup>, dada su importancia en el ámbito de los delitos imprudentes de resultado y, en particular, en el tráfico vial<sup>526</sup>.

Primeramente, hace mención al riesgo permitido, en el que determinadas actividades son peligrosas, pero que generan importantes beneficios para la sociedad, por lo que, se hace necesario la existencia de una normativa que regule dicha actividad, permitiendo la misma siempre que se cumplan determinados deberes de cuidado que tiendan a evitar la causación de daños o perjuicios, las cuales, tendrán una mayor o menor rigidez en función de la ponderación de riesgos y su utilidad social, de ahí que, en relación a la normativización de las actividades peligrosas, particularmente el tráfico vial<sup>527</sup>, se exprese diciendo que “(...) se halle progresiva y extensamente normativizado por preceptos nacionales y comunitarios que establecen numerosas reglas delimitadoras del riesgo no permitido y de deberes normativos de cuidado minuciosamente descritos en normas legales y reglamentarias<sup>528</sup>”.

En el fin de protección de la norma, “(...) indagar cuáles son los riesgos específicos que los concretos preceptos de la legislación vial tratan de prevenir con su observancia<sup>529</sup>”. Como bien dice, servirá para conocer cuál ha sido el deber de cuidado infringido y exigible, el cual, tenía como finalidad la evitación del resultado finalmente acaecido. Valorar la imprudencia supondría, en primer lugar, conocer cuál era la norma de cuidado que imponía la legislación vial, lo realizado por el sujeto, cumplimiento o no de la misma y, finalmente, que trataba el fin de protección de la norma de evitar si se hubiera observado la misma. Ello supone que, en la investigación de un siniestro vial, conocer la infracción del deber de cuidado, a efectos de distinguir el grado de

<sup>525</sup>STS 955/2007, Sala de lo Penal, de 20 de noviembre. ROJ: STS 7638/2007 - ECLI:ES:TS:2007:7638.  
STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS:2009:6867.  
STS 79/2013, Sala de lo Penal, de 8 de febrero. ROJ: STS 472/2013 - ECLI:ES:TS:2013:472.  
STS 828/2013, de Sala de lo Penal, de 6 de noviembre. ROJ: STS 5439/2013 - ECLI:ES:TS:2013:5439.  
STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. ROJ: STS 385/2015 - ECLI:ES:TS:2015:385.

<sup>526</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 27. “La teoría es de aplicación a los delitos dolosos de resultado y de modo aún más relevante a los delitos imprudentes, en particular a las imprudencias cometidas en el ámbito de la circulación por tratarse de un sector de riesgos profundamente normativizado”.

<sup>527</sup>STS 1550/2000, Sala de lo Penal, de 10 de octubre. ROJ: STS 7241/2000 - ECLI:ES:TS:2000:7241. “La circulación de vehículo de motor constituye siempre un riesgo para la vida y la salud de las personas, pero tal riesgo se encuentra permitido si esta actividad se desarrolla con observancia de las debidas precauciones, reglamentarias y extrareglamentarias. Sólo cabe hablar de infracción penal en la medida en que esas normas de precaución han sido violadas”.

<sup>528</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 28

<sup>529</sup>*Idem.* Pág. 28

imprudencia cometido, supondría el primer elemento a tener en cuenta, que no requiere una compleja actividad, siempre que se obtenga la información necesaria, derivada de la investigación del mismo, a través de la correspondiente metodología, pero, no resulta suficiente<sup>530</sup>.

Se comparte el criterio que mantiene al decir que, la contravención reglamentaria de la normativa vial no es suficiente para determinar la infracción de la norma de cuidado, necesitando un mayor análisis de la conducta realizada<sup>531</sup>, “(...) *requiere examinar la relevancia del riesgo creado en el concreto ámbito de que se trate, examinando todas las circunstancias concurrentes*”<sup>532</sup>. Ello supone la mayor dificultad para la investigación del siniestro vial, pues conocer esas determinadas circunstancias concurrentes requiere la existencia de vestigios e indicios suficientes, así como referencias testificales que permitan conocer cuáles eran la situación ambiental, situacional de otros usuarios, estado de la circulación, etc.

Siguiendo con el análisis, se centra en los conceptos de previsibilidad y “evitabilidad”, en la posibilidad de reconocer la existencia de una situación de riesgo como deber, en diferentes formas como, de advertir, de saber, de reconocer<sup>533</sup>. Las circunstancias previas al siniestro son las que van a permitir discernir si eran previsible o no la situación peligrosa que se planteó y, que, en ocasiones éstas van a ser muy reconocibles.

---

<sup>530</sup>*Idem*. Pág. 29. “Los delitos imprudentes se constituyen en tipos «relativamente abiertos», en cuanto necesitados de ajustes con el principio de legalidad, pero no vinculados estrictamente a las infracciones extrapenales como antes se expuso y fundados en una norma prohibitiva indirecta de resultado que es la norma de cuidado”.

<sup>531</sup>STS1185/1999, Sala de lo Penal, de 12 de julio, ROJ: STS 5011/1999 - ECLI:ES:TS:1999:5011. “Solamente cabe decir (...) que el artículo 142 no alude a la infracción de reglamentos para fijar criterios legales de imprudencia, precisamente porque las previsiones reglamentarias no se corresponden «per se» con las normas de cuidado. La valoración de la gravedad legal de la imprudencia no puede quedar vinculada a criterios reglamentarios ni a exigencias más o menos formales (...)”.

<sup>532</sup>*Idem*. Pág. 29

<sup>533</sup>STS 1089/2009, Sala de lo Penal, de 27 de octubre. ROJ: STS 6867/2009 - ECLI:ES:TS:2009:6867  
STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. ROJ: STS 385/2015 - ECLI:ES:TS:2015:385  
STS 3/2016, Sala de lo Penal, de 19 de enero. ROJ: STS 82/2016 - ECLI:ES:TS:2016:82  
STS 2445/2001, Sala de lo Penal, de 22 de diciembre. ROJ: STS 10259/2001 - ECLI:ES:TS:2001:10259.  
STS 1658/1999, Sala de lo Penal, de 24 de noviembre. ROJ: STS 7472/1999 - ECLI:ES:TS:1999:7472.  
STS 2411/2001, Sala de lo Penal, de 1 de abril. ROJ: STS 2297/2002 - ECLI:ES:TS:2002:2297.  
STS 192/1997, Sala de lo Penal, de 14 de febrero. ROJ: STS 1008/1997 - ECLI:ES:TS:1997:1008

En relación a la “evitabilidad” del resultado, “(...) *aspecto externo como deber de prudencia (...)*”<sup>534</sup>, tiene en cuenta varias resoluciones jurisprudenciales<sup>535</sup>, implica que el sujeto debe adaptar su conducta a las circunstancias que les son conocidas o cognoscibles, debiendo abstenerse de iniciarlas o mantener su realización para evitar resultados lesivos. Tanto previsibilidad como “evitabilidad”, requieren un juicio *ex ante* para valorar la conducta del sujeto.<sup>536</sup>

Como bien dice, la imprudencia en los siniestros viales debe estar sujeta a una valoración que permita examinar el comportamiento previo a los hechos, la ejecución o no del mismo, adecuada y juiciosamente, la existencia de infracciones viales reglamentarias, así como, atendiendo a todas las circunstancias coincidentes. La jurisprudencia requiere “(...) *una acción u omisión voluntaria pero no dolosa, es decir, orientada a la acción, al deber normativo de cuidado pero no al resultado*”<sup>537</sup>.

No tiene en cuenta la culpa con representación o consciente o la culpa inconsciente, para relacionar la primera con la imprudencia grave y, la segunda, con imprudencia menos grave, pues la diferencia entre ambas solo sirve para el “...*deslinde de la frontera con el dolo eventual, y lo verdaderamente sustancial para la calificación de grave o leve es el grado de reproche normativo*”<sup>538</sup>.

Para ello, recurre a criterios establecidos por el TS, referidos al “(...) *conocimiento del lugar y al del estado en que se encuentra el sujeto para afrontar la conducción.*”<sup>539</sup> En cuanto “(...) *al deber de cuidado exigido no es el del ciudadano medio, sino el del hombre que se comporta del modo jurídicamente ideal o esperado,*

---

<sup>534</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.*p.30

<sup>535</sup>STS 351/2003, Sala de lo Penal, de 6 de marzo. ROJ: STS 1524/2003 - ECLI:ES:TS:2003:1524.  
STS 88/2010, Sala de lo Penal, de 19 de enero. ROJ: STS 665/2010 - ECLI:ES:TS:2010:665.  
STS 920/1999, Sala de lo Penal, de 9 de junio. ROJ: STS 4083/1999 - ECLI:ES:TS:1999:4083.  
STS 492/1997, Sala de lo Penal, de 15 de abril. ROJ: STS 2610/1997 - ECLI:ES:TS:1997:2610.

<sup>536</sup>STS 168/2008, Sala de lo Penal, de 29 de abril. ROJ: STS 1598/2008 - ECLI:ES:TS:2008:1598.

<sup>537</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 30.  
STS 351/2003, Sala de lo Penal, de 6 de marzo. ROJ: STS 1524/2003 - ECLI:ES:TS:2003:1524

<sup>538</sup>*Idem.* Pág. 31

<sup>539</sup>*Idem.* Pág. 31.  
STS 1961/1991, Sala de lo Penal, de 24 de mayo. ROJ: STS 9844/1991 - ECLI: ES:TS:1991:9844  
STS 25/1999, Sala de lo Penal, de 18 de enero. ROJ: STS 99/1999 - ECLI:ES:TS:1999:99.  
STS 920/1999, Sala de lo Penal, de 9de junio. ROJ: STS 4083/1999 - ECLI:ES:TS:1999:4083.

en el tráfico el conductor concienzudo y cuidadoso<sup>540</sup>. El conocimiento que el sujeto tenga o pudiera tener del riesgo que genera su conducta, en función, a la situación que el tráfico viario existente y otras circunstancias, como las ambientales, aportan una información importante para valorar lo sucedido y su comportamiento.

Lo último, acreditar si el homicidio o lesiones producidas tienen su origen en una conducta relacionada con el riesgo perpetrado o, no guarda nexo alguno, para lo cual, se deberá tener en cuenta toda la información analizada y relacionada con los hechos. Además de la relación de causalidad, entre la acción y el resultado, la imputación objetiva del resultado, desde un punto de vista *ex post*, de los hechos ocurridos y atendiendo a todas las circunstancias concurrentes<sup>541</sup>, lo que permitirá comparar la discrepancia o no, entre la conducta ejecutada y la que se debió realizar, atinente al deber de cuidado<sup>542</sup>.

Por lo que a la imprudencia de la víctima, indica que no debe tenerse en cuenta ésta desde el punto de vista civil de la compensación de culpas, pues ello conllevaría “(...) una automática degradación de la imputación del resultado y disminución de la gravedad del hecho obligando a apreciar imprudencia leve o menos grave”<sup>543</sup>. Considera que debe realizarse un análisis de las conductas individuales de ambos, conductor y víctima, siendo valoradas en el momento de producirse los hechos, lo cual, permitirá si el resultado es imputable o no, parcial o totalmente, al conductor, “(...) teniendo en cuenta que la plena imputación penal es compatible con la compensación de culpas que es una institución jurídico-civil”<sup>544</sup>.

---

<sup>540</sup> *Idem*. Pág. 31.

STS 466/1997, Sala de lo Penal, de 10 de abril. ROJ: STS 2493/1997 - ECLI:ES:TS:1997:2493.  
STS 2445/2001, Sala de lo Penal, de 22 de diciembre. ROJ: STS 10259/2001 - ECLI:ES:TS:2001:10259.

<sup>541</sup> STS 192/1997, Sala de lo Penal, de 14 de febrero. ROJ: STS 1008/1997 - ECLI:ES:TS:1997:1008.

<sup>542</sup> STS 3370/1993, Sala de lo Penal, de 13 de octubre. ROJ: STS 12811/1993 - ECLI:ES:TS:1993:12811.  
STS 466/1997, Sala de lo Penal, de 10 de abril. ROJ: STS 2493/1997 - ECLI:ES:TS:1997:2493.  
STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. ROJ: STS 385/2015 - ECLI:ES:TS:2015:385.

<sup>543</sup> Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial... *Op. cit.* p. 31

<sup>544</sup> *Idem*. Pág. 32.

STS 1611/2000, Sala de lo Penal, de 19 de octubre. ROJ: STS 7544/2000 - ECLI:ES:TS:2000:7544.  
STS 491/2002, Sala de lo Penal, de 18 de marzo. ROJ: STS 1971/2002 - ECLI:ES:TS:2002:1971.  
STS 1265/2009, Sala de lo Penal, de 9 de diciembre. ROJ: STS 8156/2009 - ECLI:ES:TS:2009:8156.  
STS 860/2009, Sala de lo Penal, de 16 de julio. ROJ: STS 4894/2009 - ECLI:ES:TS:2009:4894.



### 5.3 Determinación de la gravedad de la imprudencia.

Remite a la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda del TS, la cual, establece un equilibrio entre los bienes jurídicos protegidos con relevancia penal, las normas administrativas y penales que los tutelan relacionadas con el tráfico viario. Siguen siendo válidos los criterios establecidos en la Circular 3/2006 y la Circular 10/2011 de la FGE, para considerar la gravedad del hecho imprudente. Siguiendo la doctrina del TS, considera que “(...) *la gravedad es equivalente a intensidad de la vulneración de los deberes de cuidado y por tanto en exclusiva al desvalor de la acción con exclusión del desvalor de resultado*”<sup>545</sup>.

Se hace referencia, primeramente, a la infracción de las normas socio-culturales o legales. La ausencia de cautelas o medias de cuidado básicas<sup>546</sup>, utilizando como criterio normativo de comparación “(...) *hombre más descuidado o menos capaz de prever el resultado producido y siendo su característica evidenciadora la facilidad o sencillez para conocer la norma y ajustar a ella el comportamiento*”<sup>547</sup>.

No solo se refiere a las pautas de comportamiento que han sido admitidas por la sociedad, sino que éstas, han sido elevadas con rango normativo para evitar conductas generadoras de riesgos, como establece el TS<sup>548</sup>.

Normas que han sido modificadas a medida del surgimiento de la necesidad de ir apareciendo nuevas situaciones peligrosas que deben ser cumplidas por todos, y que, además, son admitidas, comúnmente, no solo en nuestro país, sino que tienen una

---

<sup>545</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 33  
STS 665/2004, Sala de lo Penal, de 30 de junio. ROJ: STS 4639/2004 - ECLI:ES:TS:2004:4639.  
STS 63/2010, Sala de lo Penal, de 1 de febrero. ROJ: STS 1100/2010 - ECLI:ES:TS:2010:1100.

<sup>546</sup>STS 1111/2004, Sala de lo Penal, de 13 de octubre. ROJ: STS 6458/2004 - ECLI:ES:TS:2004:6458.  
STS 181/2009, Sala de lo Penal, de 23 de febrero. ROJ: STS 976/2009 - ECLI:ES:TS:2009:976.  
STS 1082/1999, Sala de lo Penal, de 28 de junio. ROJ: STS 4578/1999 - ECLI:ES:TS:1999:4578.

<sup>547</sup>*Idem.* Pág. 34.  
STS 1823/2002, Sala de lo Penal, de 7 de noviembre. ROJ: STS 7382/2002 - ECLI:ES:TS:2002:7382.  
STS 256/2006, Sala de lo Penal, de 10 de febrero. ROJ: STS 1492/2006 - ECLI:ES:TS:2006:1492.

<sup>548</sup>*Idem.* Pág. 34. “(...) *un conjunto de reglas extraídas de la estimable cantera de la común y diaria experiencia, muchas de ellas cristalizadas y consolidadas a través de normas reglamentarias o de otra índole, aceptadas e impuestas en la vida social y en cuyo escrupuloso atendimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro acentuadas por sobrevenencia de circunstancias excepcionales; hallándose en la violación de tales principios o normas socioculturales o legales, la raíz del elemento de antijuricidad detectable en las conductas culposas o imprudentes, al erigirse aquéllos en reglas rectoras de un sector actuacional (...)*”

vigente aplicabilidad en todo el espacio europeo, siendo necesaria su observación como elemento fundamental para conseguir la reducción de las consecuencias producidas por los siniestros viales.

El cumplimiento de las normas reguladoras del tráfico supone el primer elemento a tener en cuenta, pues supondrá el necesario equilibrio que garantizará la seguridad de todos los participantes de las vías públicas. Además, éstas establecen el límite entre lo que constituye el riesgo permitido y lo que se encuentra prohibido, aparte de formar parte del derecho positivo, lo que implica su observancia, de ahí que, será objeto de primera valoración<sup>549</sup>. El incumplimiento de la norma vial, estará relacionada con las infracciones graves y muy graves, que prevén los artículos 76 y 77 de la LTCVMSV.

De otra parte, la gravedad de los riesgos ocasionados tiene una gran importancia, pues los bienes jurídicos protegidos alcanzan a los de mayor rango, es decir, la vida e integridad física de las personas, siendo amplio su alcance, pues son muchas y de variada cualidad las que participan en el tráfico viario, algunas de ellas, de especial vulnerabilidad. La gravedad de los riesgos no es *“(...) un criterio cuantitativo referido al número de los titulares de estos bienes jurídicos afectados, sino a la elevada probabilidad de lesionarlos, debiéndose tener en cuenta la densidad del tráfico y concurrencia de personas en el lugar<sup>550</sup>”*, de ahí, la importancia de relacionar posibilidad de lesión con las circunstancias que confluyen, tal y como se ha expresado el TS, a la hora de establecer la diferencia entre imprudencia grave o leve<sup>551</sup>.

#### 5.4 Casuística diferenciadora entre imprudencia grave y menos grave.

Recurre el Dictamen 2/2016 a valorar casos que permitan determinar, aproximadamente, la distinción entre los dos tipos de imprudencia actuales. Para ello, se dirige, tanto a la Circular FGE 10/2011, como a los preceptos de la LSV, en especial

---

<sup>549</sup> STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. ROJ: STS 1464/2001 - ECLI:ES:TS:2001:1464.

<sup>550</sup> Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 36

<sup>551</sup> STS 54/2015, Sala de lo Penal, de 11 de febrero. ROJ: STS 385/2015 - ECLI:ES:TS:2015:385. *“(...) la importancia del deber omitido en función de las circunstancias del caso, debiendo tener en cuenta a estos efectos el valor de los bienes afectados y las posibilidades mayores o menores de que se produzca el resultado, por un lado, y por otro, la valoración social del riesgo, pues el ámbito concreto de actuación puede autorizar algunos particulares niveles de riesgo”*.

a los principios de conducción dirigida, confianza, defensa o protección, que guardan un especial deber ante determinados colectivos vulnerables.

La infracción del deber de cuidado se encuentra conectada con los comportamientos que constituyen una vulneración grave o muy grave de la norma vial, con los artículos 76 y 77 de la LSV. Tras hacer una sucinta relación de los mismos, resume su importancia porque afectan a las condiciones básicas de seguridad vial, constituyendo las reglas que permiten una conducción sin riesgos, de íntima conexión con los principios de seguridad y de conducción dirigida del artículo 13.1 LTCVMSV y, su observancia obliga al conductor menos diligente.

Considera que esas conductas tienen gran influencia para la seguridad del tráfico vario, afectando negativamente a las normas básicas y, por lo tanto, provocan situaciones de riesgos que son contrarios al contenido de las previsiones del principio de conducción dirigida del art. 13. LSV, propias del conductor menos diligente, incluyendo varios tipos de infracciones<sup>552</sup>.

Destaca la peligrosidad de realizar una conducción con exceso de velocidad, principalmente en vías urbanas, haciendo mención, no solo, a los excesos de velocidad reglamentarios, sino a las velocidades adecuadas que, en función del estado de la vía, psicofísicas del conductor, ambientales, etc., deben ser tenidas en cuenta para evitar situaciones de riesgo<sup>553</sup>.

Infracciones relacionadas con la prioridad de paso, circulación del sentido contrario, adelantamientos, distancia de seguridad, desatención en la conducción y, cualquier otras, que pueden afectar a la seguridad vial deben ser tenidas en cuenta al objeto de valorar la conducta imprudente, pero, como bien dice: *“La relación no puede*

---

<sup>552</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...Op. cit. p. 37. *“(...)incumplimiento de las normas sobre preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones, ...circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario...conducir utilizando dispositivos que disminuyan la atención a la conducción...no hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección...no respetar la luz roja de un semáforo...no respetar la señal de stop o ceda el paso...no mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente...excesos de velocidad...circular con vehículos que incumplan gravemente las condiciones técnicas para circular...”*

<sup>553</sup> LSV. Artículo 21 Límites de velocidad.1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103184.

concebirse con automatismos ni excluir otras infracciones normativas de relevancia, dado el concepto de imprudencia grave formulado, siendo decisiva la valoración de las circunstancias concurrentes de todo orden y demás criterios referenciados<sup>554</sup>“.

Vuelve a recalcar lo último citado, después de hacer un recorrido por la Jurisprudencia del TS, en la que considera que estas infracciones reglamentarias suponen una mayor gravedad y riesgo<sup>555</sup>.

Cita algunas conductas que merecen un elevado reproche jurídico pues constituyen un aumento considerable del riesgo que generan para la seguridad vial y, por lo tanto, una grave vulneración del deber de cautela que conlleva, además, de ser causa frecuente de producción de siniestros viales, la imposibilidad de que el conductor, mínimamente, pueda considerar viable su realización. Entre éstas, las infracciones a la prioridad de paso<sup>556</sup> reguladas por semáforos o stop<sup>557</sup>, adelantamientos<sup>558</sup> en lugares prohibidos por señal y visibilidad reducida, invasión del carril izquierdo de circulación<sup>559</sup>,

---

<sup>554</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...Op. cit. p. 39

<sup>555</sup>Idem. Pág. 40. “Debe tenerse en cuenta, como antes se dijo, que la mera infracción o desaprobación jurídica no es suficiente para apreciar la gravedad de la imprudencia y que se trata sólo de un primer elemento de análisis, pero cuanto mayor sea el reproche jurídico-administrativo, mayor es su significación para un juicio de gravedad (...)”

<sup>556</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...Op. cit. p. 39. STS 491/2002, Sala de lo Penal, de 18 de marzo. ROJ: STS 1971/2002 - ECLI:ES:TS:2002:1971. “...supuestos de “saltarse” la señal del ceda el paso en cruce, incorporación a vía principal sin advertir que por ella circula otro vehículo, desde el lugar de aparcamiento a vía pública sin comprobar que está expedita y cambio de carril sin aviso previo, razonan con los peligros generados y la vulneración de elementales normas de cautela calificando la imprudencia de grave “.

STS 627/1991, Sala de lo Penal, de 18 de febrero. ROJ: STS 9266/1991 - ECLI: ES:TS:1991:9266.  
STS 1604/2001, Sala de lo Penal, de 18 de septiembre. ROJ: STS 6886/2001 - ECLI:ES:TS:2001:6886.  
STS 1763/2001, Sala de lo Penal, de 19 de diciembre. ROJ: STS 10020/2001 - ECLI:ES:TS:2001:10020.

<sup>557</sup>Idem. Pág. 39. “...están colocadas...en puntos de máximo peligro de colisión...se debe permanecer detenido ante ella(...)durante todo el tiempo que sea preciso para realizar, sin el menor riesgo, el cambio de dirección que pretende (...), no siendo admisible el (...) manido argumento del exceso de velocidad del otro vehículo (...). La vulneración...puede constituir asimismo la imprudencia de mayor gravedad”.

STS 3558/1990, Sala de lo Penal, de 5 de noviembre. ROJ: STS 10360/1990 - ECLI: ES:TS:1990:10360.

<sup>558</sup>Idem. Pág. 39. STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. ROJ: STS 1464/2001 - ECLI:ES:TS:2001:1464. “(...) resaltan la peligrosidad de la maniobra al suponer la ocupación temporal de la calzada destinada a vehículos de dirección contraria...debe hacerse sin impaciencia, sin prisas ni precipitación...no iniciándola sin la completa seguridad de que puede hacerse sin riesgo alguno...deber de advertencia y ejecutándola...deber de prudencia. La vulneración de estas normas puede constituir la imprudencia de mayor gravedad”.

STS 3979/1990, Sala de lo Penal, 11 de diciembre. ROJ: STS 9075/1990 - ECLI: ES:TS:1990:9075.

<sup>559</sup>Idem. Pág. 40“(...)maniobra impropia de un conductor medianamente prudente y solidario, y la considera acreedora del mayor reproche”.

STS Sala de lo Penal, Núm. Recurso 3416/1991, de 14 de noviembre de 1992. ROJ: STS 8450/1992 - ECLI: ES:TS:1992:8450.

marcha atrás en autopistas y autovías, además de los excesos de velocidad<sup>560</sup> más graves. No hay duda de la peligrosidad y el riesgo que generan estas maniobras.

Vuelve a insistir, con razón, que “(...) *la mera infracción o desaprobación jurídica no es suficiente para apreciar la gravedad de la imprudencia y que se trata sólo de un primer elemento de análisis (...)*”<sup>561</sup>.

Importante también, son las infracciones viales que se encuentran ligadas a las condiciones psicofísicas de los conductores, tales como, el sueño, cansancio, fatiga, distracciones, utilización de dispositivos móviles, las cuales, tradicionalmente no han gozado, erróneamente, de la importancia que han tenido otras conductas consideradas como graves. Sin embargo, han sido introducidas como normas jurídicas de obligado cumplimiento en diversos artículos de la LSV, y su observancia se consideran relevantes al objeto de evitar la producción de situaciones de riesgo: “(...) *deber de mantener...la atención permanente a la conducción...deber de no distracción (...)*”<sup>562</sup>.

Con relación al sueño, a las circunstancias que lo provocan, como la falta de descanso, fatiga, ingesta de medicamentos u otras sustancias tóxicas, su aparición y a la posible detección previa antes de que comiencen sus efectos más negativos, como la somnolencia, deben ser objeto de investigación para conocer si el sujeto pudo tener consciencia de su estado al inicio o durante la conducción. Ello ayudará a comprender la magnitud, en su caso, de la imprudencia cometida, conociendo las actividades realizadas y los periodos de descanso con anterioridad al emprender la conducción o el tiempo y pausas durante la misma. Su conocimiento, ante la previsible posibilidad de

---

<sup>560</sup> *Idem*. Pág. 40. “(...) *colisión con vehículos que circulan delante y no son visualizados a tiempo por la velocidad inadecuada con la que se circulaba...pérdida de control con salida de la vía por velocidad excesiva e inexperiencia añadida...autobús que por este motivo vuelca en curva peligrosa...no acomodar la velocidad a la luz de cruce y atropellar a peatón que se halla fuera de la calzada...vulneración de elementales cautelas o deberes en la circulación*”.

STS 42/2000, Sala de lo Penal, de 19 de enero. ROJ: STS 209/2000 - ECLI:ES:TS:2000:209.

STS 2235/2001, Sala de lo Penal, de 30 de noviembre. ROJ: STS 9414/2001 - ECLI:ES:TS:2001:9414.

STS 446/1990, Sala de lo Penal, de 12 de febrero. ROJ: STS 1175/1990 - ECLI: ES:TS:1990:1175.

STS 561/2002, Sala de lo Penal, de 1 de abril. ROJ: STS 2309/2002 - ECLI:ES:TS:2002:2309.

STS 640/1997, Sala de lo Penal, de 8 de mayo. ROJ: STS 3237/1997 - ECLI:ES:TS:1997:3237.

STS 211/2007, Sala de lo Penal, de 15 de marzo. ROJ: STS 1617/2007 - ECLI:ES:TS:2007:1617.

<sup>561</sup> *Idem*. Pág. 40

<sup>562</sup> Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 41

aparición de episodios de sueño, debería llevar aparejada la abstención de la actividad o la suspensión de la misma<sup>563</sup>.

Mayor precaución debe ser tenida en cuenta por los conductores profesionales, especialmente, por aquellos que transportan vehículos destinados al transporte de mercancías y viajeros, en particular, menores o escolares. Sin dejar de tener en cuenta, la infracción a la norma reguladora sobre tiempos de conducción y descanso que obligan a estos conductores profesionales. La consideración sobre estos extremos queda avalada por abundante jurisprudencia que cita en el propio texto<sup>564</sup>.

Especial importancia merece para la Fiscalía de Seguridad Vial, la protección de usuarios de las vías que son considerados vulnerables, ciclistas y peatones, dado el aumento del número de fallecidos y lesionados que, especialmente, se producen en las vías urbanas. Problema que se está produciendo en los países de nuestro entorno, lo que ha llevado a la toma de medidas por parte de la Unión Europea, sobre todo por el aumento de la movilidad, tanto a pie, como en bicicletas.

Ello supone, tener en cuenta cuales son las previsiones expresas que la normativa vial establece para la protección de este colectivo, por aplicación del principio de defensa, excepción al de confianza, y comprobar si en los siniestros viales donde figuren implicadas algunas de estas personas, han sido tenidas en cuenta aquellas<sup>565</sup>.

---

<sup>563</sup>Idem. Pág. 43. STS 270/2005, Sala de lo Penal, de 22 de febrero. ROJ: STS 1081/2005 - ECLI:ES:TS:2005:1081. "(...) al conducir en tan lamentables condiciones físicas, lo que hubiera determinado la abstención de pilotar un móvil en esas condiciones, y desde el plano normativo, se ha infringido todo deber de cuidado en la conducción (...)"

<sup>564</sup>STS 791/2001, Sala de lo Penal, de 8 de mayo. ROJ: STS 3748/2001 - ECLI:ES:TS:2001:3748. "(...) Al conductor le constaba el estado de fatiga y sopor en que se encontraba (...), lo que originó la invasión completa del eje contrario por donde circulaba correctamente la conductora del vehículo adverso (que falleció como consecuencia del impacto), y prevaleció la voluntad de, a pesar de ello, continuar conduciendo sin interrupción y descanso, originando tan luctuoso resultado, lo que supone una culpa consciente desdeñosa del riesgo previsto, omitiendo el prevenirlo. El sueño fue involuntario, pero sobrevino tras anunciarlo la somnolencia. No se puede entender ni remotamente que, en esas circunstancias, concurre otro módulo más leve de responsabilidad, como pretende el recurrente".  
STS 270/2005, Sala de lo Penal, de 22 de febrero. ROJ: STS 1081/2005 - ECLI:ES:TS:2005:1081. "(...) al conducir en tan lamentables condiciones físicas, lo que hubiera determinado la abstención de pilotar un móvil en esas condiciones, y desde el plano normativo, se ha infringido todo deber de cuidado en la conducción (...)"

<sup>565</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...Op. cit. p. 45.  
LSV. Art. 13.1. "(...) Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad".

En el caso de los ancianos, discapacitados o menores, la especial protección tiene su origen, respectivamente, en la pérdida de facultades debidas a la edad, a la falta de capacidades intelectuales, mentales o sensoriales permanentes que le impiden gobernarse con seguridad y, para los últimos, a la ausencia de desarrollo y madurez. Por ello, excepciona el principio de confianza, al no poder esperar de estas personas que puedan respetar y cumplir con el mandato normativo vial exigible al resto de la sociedad<sup>566</sup>.

La LSV recoge numerosos preceptos donde se impone un especial deber de cuidado ante la presencia de estas personas, los cuales, van dirigidos a realizar una conducta más diligente por parte de los conductores<sup>567</sup>, con la finalidad de garantizar la vida e integridad de ellas. Necesario, por tanto, analizar cuál era este comportamiento exigido y si ha sido observado y cumplido por los conductores implicados. La mayor precaución no está reñida, en ningún caso, con las prevenciones generales que afectan a los conductores. Su aplicación se producirá, no solo por la proximidad o la visibilidad de éstos, sino que es suficiente la previsibilidad de su presencia en determinados y específicos lugares donde sea posible su habitual presencia. Se impone un mayor deber de cuidado y moderación en la ejecución de la conducción, debiendo, si fuera necesario para preservar la seguridad de aquellos, abstenerse de la misma, llegando a la detención del vehículo. Si se constata que no han sido tenidas en cuenta estas adicionales previsiones de cuidado, habiendo sido relevantes para la producción del resultado, la conducta puede ser considerada como imprudencia grave, teniendo en cuenta, además, el resto de circunstancias concurrentes al hecho concreto.

---

<sup>566</sup>SAP de Burgos 244/2013, Sección 1ª, de 16 de mayo, “que considera grave la imprudencia consistente en atropello en paso de peatones: “(...) la acusada se percató de que quien estaba pasando era una persona de edad avanzada, y que, por tanto, debió prever una dificultad añadida para cruzar en el mismo tiempo y como lo haría una persona más joven. (...) por regla general en el principio de confianza ajustado a una normalidad del tráfico, según el cual todo partícipe de la circulación rodada que se comporte reglamentariamente tiene derecho a esperar, en expectativa legítima, un comportamiento igualmente ajustado a la norma en los demás partícipes en el tráfico vial, no es menos cierto, que este principio, puede ceder en casos determinados y excepcionales, en que por tratarse de zonas urbanas, con tránsito de niños -como es el caso-, personas de edad avanzada, minusválidos (...), esté a su favor el llamado principio de defensa, es decir, que en presencia de aquellos se evidencia un peligro potencial tan notorio y cierto, que inmediatamente entra en vigor la normativa particular para el caso de riesgo anormal. (...) En el caso que ahora se juzga se trata precisamente de crear íntegramente una protección específica a favor de los viandantes (...)”.

<sup>567</sup> RGCir. art. 46: “Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas. b) (...) al acercarse a (...) centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños. (...) e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar (...)”. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 25.

En el caso de peatones y ciclistas, la situación cambia respecto a los anteriores, pues, en primer lugar, no operaría la excepción al principio de confianza, pues sí que tienen plena capacidad para observar y cumplir las normas de tráfico, con independencia de que existan previsiones que garanticen su seguridad cuando hagan uso de las vías. No existe duda de la vulnerabilidad de éstos ante cualquier impacto con un vehículo a motor y del riesgo que supone su presencia cuando comparten las vías de uso común.

No obstante, la normativa vial establece un régimen de protección a los peatones, otorgándoles una mayor preferencia de utilización de las vías en aquellos lugares especialmente dispuestos para ellos, como son los pasos de peatones, los cuales, además de tener un fin protector, supone la atribución de derechos dirigidos a la reparación de cualquier daño sufrido. Para ello, deben estar correctamente señalizados y su utilización debe efectuarse conforme a lo establecido normativamente, salvo alguna excepción que pueda darse, pero es de la única forma en la que puede ser exigido un comportamiento adecuado a los conductores de vehículos.

Igualmente, la norma vial prevé obligaciones dirigidas a la circulación de peatones, principalmente en aquellos lugares donde no gozan de una preferencia de paso, cuando lo hagan bajo circunstancias que limiten o impidan su visibilidad, en determinadas vías, etc., aunque no por ello, el conductor de vehículos rebaje su grado de atención y cuidado, moderando la velocidad ante la presencia de éstos. Se tendrá que verificar el cumplimiento o no de las normas que les afectan, tanto a peatones como a conductores de vehículos, siendo considerada como imprudencia grave, el incumplimiento del deber de cuidado por éstos últimos. Se insiste en el estudio, caso por caso, de las circunstancias concurrentes y de los criterios utilizados para la graduación de la imprudencia, así como, la posible conducta coadyuvante de la víctima como concurrencia de acciones de riesgos por los implicados.

Los ciclistas, también forman parte del grupo de usuarios vulnerables de la vía, dado su mayor fragilidad frente a otros vehículos a motor, habiendo sido dotados de una especial protección, en la normativa vial, relacionada con preferencias de paso, en determinadas vías y al realizar cambios de dirección, al circular formando grupo, así como, cuando son adelantados, dado el elevado riesgo que ello supone, con el mantenimiento de una distancia mínima lateral y obligando a moderar la velocidad, incluso la detención, al aproximarse a ellos. Igualmente, se le exige el cumplimiento de los preceptos que específicamente se les impone, como la utilización de arcones o la



ocupación mínima indispensable de las calzadas, en descensos prolongados, circulación en columna de a dos o en hileras, según el caso, uso de alumbrados y prendas reflectantes, uso de cascos de protección, de aplicación la regulación sobre alcoholemia y drogas, así como la prohibición de circular por lugares habilitados para peatones.

En vías interurbanas, no son tan infrecuentes los atropellos a ciclistas, a pesar de, en muchos casos, disponer de buena visibilidad. Ante la constatación de la vulneración de estas medidas protectoras de ciclistas puede presumirse que, indiciariamente, la conducta puede ser considerada como imprudencia grave, lo que conllevará a un estudio exhaustivo de las circunstancias concurrentes al tratarse de un colectivo vulnerable.

#### 5.5. Criterios de valoración de la imprudencia menos grave.

Comienza diciendo que, la imprudencia será imprudencia menos grave, cuando, tras haberse vulnerado el deber de cuidado, no es de la suficientemente entidad para considerarla grave, atendiendo las circunstancias concurrentes o la actuación de la propia víctima<sup>568</sup>.

Es una definición de la que partir, lo cual, lleva a la conclusión que la comprobación de una infracción del deber de cuidado no tiene que derivar, de forma automática, en una imprudencia grave, sino que habrá que valorar el caso concreto las circunstancias que concurren en el hecho y la valoración de la conducta de la víctima o terceras personas, situando la solución en la investigación a través de la “ (...) *imputación objetiva de las infracciones de los deberes normativos de cuidado y de la prueba*<sup>569</sup>”. Con la finalidad de valorar la imprudencia, en cualquiera de sus formas, elabora unas conceptualizaciones de las mismas, las cuales, pudieran servir para diferenciarlas<sup>570</sup>.

---

<sup>568</sup>Dictamen 2/2016, Fiscalía Seguridad Vial...*Op. cit.* p. 54. “La imprudencia ha de merecer la calificación de menos grave cuando la vulneración del deber normativo de cuidado, aun siendo relevante, no alcanza la suficiente gravedad o cuando constatada ésta las circunstancias concurrentes o infracciones de la víctima obliguen a la desvaloración o degradación”.

<sup>569</sup>*Idem.* Pág. 55

<sup>570</sup>*Idem.* Pág. 55. “(...) *imprudencia grave, (...), se identificaría con la vulneración de elementales normas de cautela o deberes de cuidado que son exigibles a cualquier persona, al menos cuidadoso de los sujetos; la menos grave con la omisión de la diligencia media, de la infracción de normas de cuidado respetadas por*

Cita una amplia variedad de maniobras propias del tráfico viario y de causas que son las más proclives a producir siniestros viales, las cuales, pueden ser consideradas como conductas imprudentes graves y menos graves. Aporta una serie de circunstancias en la realización de aquellas o en la causalidad de los hechos, que, en función de las mismas hacen variar la graduación imprudente.

Es el caso de los adelantamientos, en los que habrá que conocer de qué forma y bajo qué situación se realizó, los excesos de velocidad, supondrá un mayor desvalor de la acción cuando ésta conlleva la detracción máxima de puntos del permiso de conducción, las maniobras de marcha atrás, dependiendo si es una vía urbana o interurbana, la velocidad de ejecución, la presencia de personas, si se han tomado el resto de cautelas para realizarlo con seguridad. En las intersecciones, reguladas con stop o semáforos, considera que hay formas más peligrosas que otras de no respetar la prioridad de paso, al igual que en maniobras de cambios de sentido, de dirección o incorporaciones a la circulación.

En el caso de los vehículos, las condiciones de alumbrado y las condiciones técnicas de los mismos, en función de su afectación a la seguridad de los mismos que suponga un incremento del riesgo permitido o no.

Las distracciones en la conducción son catalogadas en función si ésta es absoluta o simplemente es momentánea y, si la persona obligada a mantenerla es un profesional o no, o se realiza ante la presencia de personas consideradas como vulnerables, lo mismo ocurre en los casos de sueño, cansancio o fatiga. Para los colectivos considerados como vulnerables, las infracciones relacionadas con la velocidad al aproximarse a ellos, la distancia de seguridad lateral en los adelantamientos, son indiciarias de imprudencia grave.

En cualquier caso, no se puede graduar la imprudencia con la simple verificación de una infracción del deber de cuidado, aunque ésta sea de las previstas en los artículos 76 y 77 de la LSV, siendo necesario, como bien consideran, un estudio en profundidad sobre el resto de circunstancias y situaciones concomitantes con la producción del hecho y el resultado. Unas veces servirán para confirmar el mayor desvalor de la acción imprudente y otras, la levedad de las mismas.

---

*el ciudadano medio; y la leve vendría referida a la omisión de deberes de escasa relevancia que son respetados por los sujetos más diligentes”.*

## 6. MEMORIAS FISCALES.

6.1 Memoria Fiscal año 2017. Balance de aplicación de la reforma de los delitos imprudentes.

Considera necesaria la utilización de las herramientas legislativas, entre otras, para la reducción de los siniestros viales, procedentes, bien del ámbito administrativo, como penal<sup>571</sup>, además, de la utilización de otras vías encaminadas a las mejoras de las vías, de los vehículos y a la mayor protección para los peatones y ciclistas.

Las modalidades imprudentes, grave y menos grave, creados a través de la LO 1/2015, no han sido objeto de nuevos criterios interpretativos, como ya sucedió desde su origen, aunque para la Fiscalía, las conclusiones del Dictamen 2/2016, supusieron los “...primeros criterios interpretativos sobre la configuración sustantiva de las nuevas categorías de imprudencia y las pautas de actuación procedimental<sup>572</sup>”, sin que haya habido resoluciones judiciales que clarifiquen su distinción y, cuando en alguna de ellas hubo algún pronunciamiento, no ha servido para precisar, al menos, la imprudencia menos grave, al comprobarse que no han existido criterios claros que permitan interpretarla con reglas uniformes, por lo que, ha seguido existiendo el problema conceptual y de aplicación que se produjo a la entrada en vigor de la reforma<sup>573</sup>.

Se ha recurrido a soluciones, a mi juicio, simplistas en algunas AP, al “equiparar la imprudencia grave con las infracciones administrativas muy graves del art. 77 LSV y la menos grave con las graves del art. 76 LSV(...)”<sup>574</sup>. En otras se ha seguido los criterios establecidos en el Dictamen 2/2016, de la Fiscalía de Seguridad Vial, siendo “rechazada la correlación directa y automática entre la gravedad de la infracción administrativa y la entidad de la imprudencia a efectos penales”<sup>575</sup>. Sin embargo, se han seguidos los

<sup>571</sup>FGE. Memoria Fiscal 2017. Pág. 551. “(...) sostenemos que la aplicación eficaz y proporcionada de la ley administrativa y penal es condición indispensable, aunque no la única, para reducir la siniestralidad”.

<sup>572</sup>Idem. Pág. 568

<sup>573</sup>Idem. Pág. 568. “...no existiendo sentencias de fondo de la mayoría de Audiencias Provinciales en torno a esta materia, y, las que lo han intentado, no siempre lo han hecho con criterios coincidentes...inexistencia de pautas interpretativas consolidadas y uniformes emanadas de la llamada jurisprudencia menor”.

<sup>574</sup>Idem. Pág. 568

<sup>575</sup>Idem. Pág. 568.

SAP M 479/2016, Sección 6ª, de 14 de septiembre. Roj: SAP M 10863/2016 - ECLI: ES:APM:2016:10863.

criterios que la reiterada jurisprudencia del TS, ha considerado, para determinadas conductas viales, como imprudencia grave.

Ante determinados hechos, en los que se ha producido un resultado lesivo o, incluso, con apariencia indiciaria inicial de imprudencia grave, se han *procedido “sin una mínima instrucción que aclare la gravedad de la imprudencia o la existencia de resultados lesivos típicos<sup>576</sup>”*, al archivo de los procedimientos, mediante sobreseimientos libres, es decir, se plantean las mismas soluciones a los idénticos problemas que existían con el anterior juicio de faltas.

En relación a los tipos penales, cometidos por imprudencia menos grave, que conllevan la instrucción del correspondiente procedimiento por delitos leves, *“son prácticamente inexistentes las incoaciones directas<sup>577</sup>”*, lo cual, conlleva la *“devaluación de la respuesta penal frente a los siniestros viales y protección de las víctimas<sup>578</sup>”*, llegando a concluir que, *“(…) se ha producido una cierta desjudicialización de los siniestros viales (…)<sup>579</sup>”*.

Como causas de la incorrecta aplicación de los tipos imprudentes, destaca, por un lado, la falta de criterios interpretativos de la imprudencia menos grave y, por otro, la permanencia de prácticas dirigidas a excluir del ámbito penal, los siniestros viales, sin una mínima instrucción de los casos<sup>580</sup>.

Sin embargo, han podido ser subsanadas por la intervención, en vía de recurso, por los Fiscales, ya que, *“la imprudencia menos grave prácticamente no ha sido aplicada sino después de la tramitación de diligencias previas, a instancia del Fiscal, cuando se investigaban comportamientos inicialmente graves pero fronterizos con la nueva categoría, en casos muy limitados<sup>581</sup>”*.

---

<sup>576</sup>FGE. Memoria Fiscal 2017...*Op.cit.*p.569

<sup>577</sup>*Idem.* Pág. 569

<sup>578</sup>*Idem.* Pág. 569

<sup>579</sup>*Idem.* Pág. 569

<sup>580</sup>*Idem.* Pág. 570. *“...la inexistencia de criterios consolidados de interpretación de las nuevas categorías de imprudencia y en la paralela existencia de parcelas desjudicializadas y praxis judiciales tendentes asimismo a excluir a limine de la vía penal supuestos indiciarios de imprudencia sin una mínima instrucción”*.

<sup>581</sup>FGE. Memoria Fiscal 2017...*Op.cit.* p. 570

6.2 Memoria Fiscal año 2018. Aplicación de la reforma de los delitos imprudentes por LO 1/2015: Distinción entre imprudencia grave y menos grave.

Inicia la Fiscalía, expresando las mismas consideraciones que ya hiciera en la memoria del año anterior, es decir, todo sigue igual, de tal modo que, “(...) *son pocas, y no siempre unívocas, las resoluciones judiciales que se han ocupado de esta configuración dogmática en el ámbito del tráfico viario*<sup>582</sup>”.

Observan los Fiscales que, al no existir el juicio de faltas, “*la imprudencia grave haya recuperado gran parte de su ámbito de actuación, investigándose en sede de Diligencias Previas, que sólo se transforman en juicio por delito leve una vez depurada la instrucción del procedimiento cuando aparecen circunstancias que la degradan*<sup>583</sup>”, siendo, al igual que al año anterior, “(...) *anecdótica la incoación directa de procedimientos por delito leve de imprudencia menos grave*<sup>584</sup>”.

Los procedimientos instruidos lo han sido por degradación de la conducta que originó la apertura de un Procedimiento Abreviado, de lo contrario, no se hubiera producido. La ausencia de criterios jurisprudenciales aún, sobre la imprudencia menos grave, ha impedido que numerosos siniestros viales hayan dejado de ser enjuiciados como delitos leves.

A diferencia del año anterior, al menos, no ha sido tan necesario formular recursos contra autos de archivo o sobreseimiento libre, sino que, los Juzgados han realizado una actividad, aunque mínima, dirigida a comprobar la existencia de una posible conducta penal imprudente<sup>585</sup>.

---

<sup>582</sup>FGE. Memoria 2018. Pág. 645.

<sup>583</sup>*Idem.* Pág. 646

<sup>584</sup>*Idem.* Pág. 646

<sup>585</sup>*Idem.* Pág. 646. “(...) *existiendo indicios de imprudencia, el proceso no se cierra (o se transforma en delito leve) sino tras practicar una al menos mínima instrucción (aportación de atestados, informes técnicos o informes forenses) que determine la entidad o gravedad de la imprudencia y la concurrencia o no de resultados típicos (...)*”

6.3 Memoria Fiscal año 2019. Aplicación de los arts. 142 y 152 CP, en particular en el ámbito de la siniestralidad urbana.

Comienza estableciendo que *“los excesos de velocidad y el consumo de alcohol y drogas son las principales causas de siniestralidad”*<sup>586</sup>.

Se recuerda la Circular FGE 10/2011, y el Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, en relación con los *“(...) especiales deberes de precaución ante colectivos vulnerables”*<sup>587</sup>, mencionando, además de peatones y ciclistas, a los patinadores, dada su fragilidad. Incluye una referencia a las motocicletas y ciclomotores, insistiendo en que deben respetar las normas de tráfico y evitar conductas que comenten cuando *“(...) circulan de forma negligente, como cuando lo hacen por la acera, en zigzag entre vehículos, en contrasentido, cruzando pasos de peatones, etc.”*<sup>588</sup>.

En relación a los ciclistas, no tienen asumidos sus cumplimientos normativos, particularmente con los peatones, al circular, en muchas ocasiones, contrariamente a lo dispuesto en la normativa vial, especialmente, no respetando la prioridad de los peatones o circulando por aceras y zonas peatonales, lo cual, puede ser considerado como imprudencia grave con ocasión de la producción del siniestro vial<sup>589</sup>.

Describe, insistiendo en lo anterior, una serie de comportamientos comunes por los ciclistas, que vulneran derechos de los peatones *“(...) sobre todo en aquellos más vulnerables, con olvido de su derecho a desplazarse en exclusiva y sin peligros por los paseos, calles y zonas que el legislador ha acotado para él”*<sup>590</sup>, entre los que destacan aquellos que, relacionados con la circulación indebida por aceras y zonas peatonales pueden resultar peligrosos para peatones especialmente vulnerables.<sup>591</sup>

---

<sup>586</sup>FGE. Memoria 2019. Pág. 856.

<sup>587</sup>Idem. Pág. 858

<sup>588</sup>Idem. Pág. 859

<sup>589</sup>*“cuando no se respetan sus pasos por la calzada y sobre todo cuando el ciclista circula de modo manifiestamente contrario a la Ley por las aceras o zonas peatonales, incluso para acortar su viaje o enlazar con la ruta ciclista”.*

<sup>590</sup>FGE. Memoria 2019. Pág. 860

<sup>591</sup>Idem. Pág. 860. *“(...) la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad, como los niños, las personas de edad avanzada, las que tienen alguna discapacidad o las que presentan movilidad reducida y se desplazan en silla de ruedas”.*

Se incluye en las Memoria a los vehículos de movilidad personal (VMP), haciéndose mención a los problemas que han surgido tras su reciente aparición. En lo concerniente a siniestros viales, las conductas observadas guardan relación con la velocidad, la irrupción en las vías y, los problemas que ha supuesto el compartir el mismo espacio viario con peatones, bicicletas y vehículos a motor.<sup>592</sup>

Cuando ciclistas o VMP se vean implicados en un siniestro vial, su posible conducta puede ser considerada como imprudencia grave, teniendo en cuenta que como vehículos que son, les son aplicables todas los principios y precauciones sobre las condiciones de circulación de éstos establece la normativa vial, con especial mención al mayor cuidado y diligencia ante personas vulnerables<sup>593</sup>.

6.3.1. La tramitación parlamentaria de la reforma del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores.

Respecto a los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, se consideraba que, en todo caso, sería considerada como imprudencia grave si la conducción se realizaba bajo las circunstancias del artículo 379 CP. La Fiscalía consideraba innecesaria dicha mención, pues, con razón, la doctrina jurisprudencial lo contemplaba desde hacía mucho tiempo.

Se equiparaba la imprudencia menos grave, en los tipos penales de homicidio y lesiones, a la comisión de una infracción grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Al menos, para evitar caer en un automatismo que implicara que, la gran mayoría de los siniestros viales fueran delitos menos leves, dicha graduación debería ser apreciada por un Juez.

---

<sup>592</sup>FGE. Memoria Fiscal 2019...*Op.cit.* p. 861. "(...) la velocidad del patinete en relación con las circunstancias del tráfico, su irrupción súbita y sin control en la vía y el atravesar la calzada en rojo para los peatones, subrayándose la dificultad de convivencia en los carriles bici con los ciclistas, así como con los peatones y los vehículos de motor".

<sup>593</sup>Ídem. Pág. 864. "(...) basada en la vulneración de estas normas y de los deberes genéricos de los arts. 10 y 13 LSV sobre mantenimiento del vehículo en condiciones adecuadas, cuidado, precaución, atención permanente a la conducción y protección de colectivos vulnerables, que para ellos son los peatones en general".

Resultaba necesario que las lesiones del artículo 147.1 CP, también por imprudencia menos grave, estuvieran recogidas en las lesiones que contempla el artículo 152.2 CP.

En cuanto a la elevación facultativa de la pena, en relación a los artículos 142 bis y 152 bis CP, y su fundamento en el desvalor de la acción, es necesaria una mayor valoración del mismo, teniendo presente la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, por lo que, la investigación deberá incluir todos aquellos elementos que puedan probar la presencia de los mismos.

#### 6.4 Memoria Fiscal año 2020.

Se menciona la STS 672/2019, de 15 de enero de 2020, en relación con el delito de falsedad documental, derivado de la conducta dirigida a la manipulación de tacógrafos. Dicha conducta, trata de modificar o evitar el conocimiento de los registros de velocidad, tiempos de conducción y descanso del conductor del vehículo que lo lleva instalado. Ello impide el análisis de su conducta, con ocasión de un siniestro vial, lo cual, impedirá que la misma pueda ser valorada como imprudente, pues la información que se aporta a la investigación es de vital importancia. Además de poder conocer las velocidades previas y de impacto, o atropello, los tiempos de conducción y descanso ofrecen datos sobre la causalidad relacionada con la fatiga, cansancio o somnolencia. Que estas conductas tengan un acomodo penal, podría significar una disminución de estas conductas fraudulentas.

Se recuerdan las directrices anteriores, en relación a los vehículos de movilidad personal, dirigida a las policías de tráfico, así como, la remisión a la vía penal de los controles de drogas, que, aunque se refiere a la investigación del delito contra la seguridad vial, es importante a efectos de investigación del siniestro vial.

Se prevé la próxima actualización de la Circular 10/2011, así como, la publicación de un dictamen sobre la LO 2/2019. Ello tendrá una especial relevancia para la investigación de la imprudencia con ocasión de los siniestros viales, principalmente, en relación a la graduación de la misma, entre grave y menos grave.

Se ha detectado un aumento, tras la última reforma penal, un aumento, aunque leve, de los delitos leves.



## 7. ESCRITOS DEL FISCAL DE SALA, COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL.

### 7.1. Dirigido a las Policías Judiciales de Tráfico.

En el referido documento, de fecha 26 de julio de 2018, hace mención, entre otras, a las imprudencias graves y menos graves relacionadas con conductas en las que influyen las condiciones psico-físicas para la conducción, la utilización del móvil y las distracciones. Igualmente, se cita expresamente una serie de maniobras que deben ser apreciadas como imprudencia grave y, la necesidad de una investigación exhaustiva cuando la víctima pertenezca a un colectivo vulnerable.

El uso del móvil, *“es generador de distracción y junto al sueño, cansancio y fatiga(...)”*, lo cual, no tiene excusa alguna para su uso, ya que, además de ser conductas que no están permitidas por la normativa vial, están íntimamente relacionadas con la desatención a la conducción, pues es principal efecto que producen, el cual, es generador de siniestros viales<sup>594</sup>.

Como ya había indicado anteriormente en otros documentos, *“(...) la utilización del móvil y la distracción consiguiente cuando hay resultados lesivos de los arts. 142 y 152 es indiciariamente constitutiva de imprudencia grave”*, para lo cual, recuerda de la posibilidad de *“(...) investigarse las llamadas previas al accidente con informes detallados sobre la existencia de un acto de comunicación concreto en el exacto momento en el que se ha originado el accidente”*.

Otros tipos de distracciones, en los que el sueño, los microsueños, están relacionados *“(...) por etapas de fatiga y somnolencia, unidas al cansancio crónico o puntual, a noches sin el suficiente horario de descanso, a determinadas medicaciones o ingestión de sustancias tóxicas más o menos alejadas en el tiempo de los hechos(...)”*, con la particular investigación para conocer *“(...) si el conductor es consciente de su estado al decidirse a conducir y durante la conducción al detectar su somnolencia”*.

Determinadas maniobras son consideradas en el referido escrito como imprudencia grave: adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones,

---

<sup>594</sup>Escrito de la Fiscalía de Seguridad Vial a las Policías de Tráfico. *“(...) estos comportamientos vulneran no solamente normas de orden socio-cultural o éticas, sino jurídicas, pues se hallan establecidas en los arts. 10.1 y 13.1 LSV... Junto al deber de mantener (...) la atención permanente a la conducción del art. 13.2, la Ley 18/2009 introdujo el deber de no distracción en el art. 9.2, hoy atención necesaria del actual art. 10.2”*.

principalmente si la misma esta señalizada, los excesos más graves de velocidad, marcha atrás en autopistas o autovías o no detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo. Ello requiere fundamentar que, resultado lesivo producido ha de ser la realización del riesgo derivado de ella.

Para las personas que pertenecen al colectivo de vulnerables, se apreciará imprudencia grave en los casos en los que no se observen las prevenciones de cuidado “(...) del art.13.1 LSV, de moderación de velocidad del art. 46 RGCir, de preferencia del peatón y ciclista del art. 25 LSV y protección de este último en el adelantamiento del art. 35 LSV<sup>595</sup>”.

7.2. Exigencias legales de la movilidad sostenible. La siniestralidad vial urbana y las respuestas preventivas y penales. 13/12/2018

El citado escrito guarda relación con las conductas cometidas por ciclistas y usuarios de VMP, sirviendo de recordatorio los criterios de la propia Fiscalía General del Estado establecidos en la Circular 10/2011 de la FGE, y el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial sobre la distinción entre imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152.

La investigación de determinadas conductas relacionadas con la influencia de alcohol y drogas o excesos de velocidad, ante la presencia de colectivos vulnerables y, la necesidad de recurrir a la vía penal en los casos en los que exista “(...) indicios de *imprudencia grave del art 152.1.1 CP en casos como atropellos a peatón, ciclista o patinador en paso reglamentado, incumpliendo los deberes de cautela (...)*”.

Se remiten a los casos que pueden ser considerados como imprudencia grave, los cuales, figuran en el Dictamen 2/2016, de la Fiscalía de Seguridad Vial, valorándose, principalmente los excesos de velocidad y/o distracción por el uso del móvil, el cumplimiento de los especiales deberes de precaución ante colectivos vulnerables, moderando la velocidad o detener el vehículo. La circulación de motocicletas y ciclomotores de forma negligente, por la acera, en zigzag entre vehículos, en contrasentido, cruzando pasos de peatones.

---

<sup>595</sup>Escrito de la Fiscalía de Seguridad Vial, dirigido a las Jefaturas de las Policías Locales, de fecha 18/12/2018. Pág. 4.

Los ciclistas deben cumplir las prescripciones que para ellos establecen las normas viales, estando obligados a observar los deberes de cautela general de todos los conductores, como diligencia, atención, precaución, atención permanente a la conducción, las relaciones con alcohol, drogas, etc. Observándose conductas de circulación por la acera, cruce de pasos a peatones sin bajarse de la bicicleta y no respetando semáforos en rojo. Éstos, pueden ser sujetos activos de delitos de resultado, considerándose grave imprudencia en los supuestos de circulación por acera o zona peatonal, y asimismo en los supuestos de grave desatención en la conducción como cuando utiliza el móvil o se distrae debido a casco o audio conectado a aparatos receptores o reproductores del sonido.

Para los VMP, a pesar de la ausencia de una norma amplia y la disparidad de normativa local, hay que tener en cuenta que según la DGT, constituyen vehículos y, por lo tanto, les afectan todas aquellas normas, generales y específicas, dirigidas a los conductores de vehículos, pudiendo ser responsables de las mismas conductas imprudentes que las citadas para los ciclistas, además, todas aquellas relacionadas con la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera asimismo indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad como los niños, personas de la tercera edad, personas discapacitadas y con movilidad reducida que circulan en sillas de ruedas.

También, se hace referencia como imprudencia grave, la falta de pericia en la conducción, pues al ciudadano menos cuidadoso se le representa la idea de que circular por la calzada en convivencia con vehículos de motor, ciclistas y peatones significa, además de ventajas, un indudable riesgo. Está vinculado con deber normativo de cuidado, de precaución y atención.

### 7.3. Dirigido a las Policías Locales.

El citado escrito, de fecha 10 de abril de 2019, se refiere, entre otras, al uso del móvil y la distracción que genera como imprudencia grave. Recuerda la posibilidad de investigar el uso del teléfono móvil cuando, “(...) *causa resultados lesivos de los arts. 142.1 y 152.1 CP, podrán investigarse los datos de tráfico del conductor presuntamente responsable que puedan revelar la existencia de actos de comunicación simultáneos o inmediatamente anteriores al accidente*”, para lo cual, además de las exigencias procesales correspondientes, motivar la petición “(...) *en función de la maniobra*

realizada, riesgos generados, resultados lesivos e infracciones cometidas”, siendo necesario su conocimiento, ya que, “(...) la causa del accidente sólo pueda determinarse con precisión a través de la información aportada por los concretos datos de tráfico y asociados que se recaben”.

Los VMP, cuando estén implicados en siniestro viales, tener en cuenta que “(...) circulan creando riesgos, en ocasiones elevados, también para ellos mismos, por vías interurbanas, circunvalaciones de la ciudad y sus accesos, vías urbanas de alta densidad de tráfico y zonas peatonales”, con lo que, habrá que apreciar las circunstancias que se daban cuando se produjeron los hechos. Éstos, además, al igual que los ciclistas, deben someterse, pues están obligados, a las reglamentarias pruebas de alcohol y drogas.

Tanto para los usuarios de estos VMP, como ciclistas, en los casos en los que esté implicado algún peatón, en el que resulte fallecido o lesionado (arts. 142 y 152 CP), se considerará que existió imprudencia grave si la conducta fue ocasionada por:

*“(...) grave impericia del usuario del VMP o ciclista por no haber realizado una mínima comprobación del manejo o estado del vehículo, por haber circulado bajo la influencia del alcohol o drogas, con grave vulneración de las normas de los arts. 15-51 y 53-55 LSV que les son de plena aplicación, con grave desatención, como la derivada del uso de cascos o auriculares, o circulando por zonas peatonales con riesgo para peatones (...)”*

Por la Fiscalía, y en particular para la de Seguridad Vial, se quiere cambiar aquella situación en la que muchas conductas imprudentes que ocasionaban siniestros viales, con graves consecuencias, finalizaban en Juicios de Faltas o directamente en la vía civil por la falta de investigaciones, la ausencia de acusaciones, etc., aunque los requisitos de procedibilidad, ante la imprudencia menos grave, introducidos por la reforma penal de la LO 1/2015, así como la aplicación del principio de oportunidad en la actuación de la Fiscalía en los delitos leves, de la Circular 1/2015, de la Fiscalía General del Estado, esperemos que no constituyan un freno para el referido cambio.

Las Instrucción 10/2011 ha supuesto un impulso muy importante para la persecución de las conductas que integran delitos contra la seguridad vial, aportando, no solo para la Fiscalía la forma de proceder ante éstos, sino para los investigadores de siniestros viales, pues las pautas de actuación que en la misma se establece, son

aplicables, igualmente, ante delitos de resultado, homicidio y lesiones. Sus pautas de actuación son perfectamente utilizables para investigar a través de la metodología que es propuesta en la presente tesis, pues permite alcanzar los fines que se proponen en la citada Instrucción.

Por otra parte, el Dictamen 2/2016, es bastante clarificador para diferenciar las imprudencias graves y menos graves. Fija determinadas conductas como imprudencias graves, así como, la valoración para las que pueden ser consideradas menos graves. En cualquier caso, se insiste en la necesidad de una adecuada y completa investigación de los hechos, para que la Fiscalía disponga de elementos necesarios para solicitar la incoación del correspondiente procedimiento penal. Refiere que, dicha investigación, habrá que tener en cuenta todas aquellas circunstancias que estaban presente a la producción del siniestro, pues sin ellas, no se alcanzará a conocer lo realmente sucedido e, impedirá una correcta valoración de la conducta imprudente.



# CAPÍTULO VI

## METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS SINIESTROS VIALES.





## 1. INTRODUCCIÓN.

La utilización de una metodología para el análisis de un siniestro vial permite recopilar información de todos los factores que intervienen en el mismo, desde los momentos anteriores a los iniciales del siniestro vial, hasta que se produce su finalización.

El éxito de la investigación descansará en la recopilación del mayor número de datos e información que sea posible disponer, la cual, se podrá encontrar en el propio escenario de los hechos, en los vehículos, en las propias personas implicadas, en testigos, familiares y otras procedentes de circunstancias concurrentes. En numerosas ocasiones, la ausencia de antecedentes complicará enormemente la posibilidad de obtener unos resultados satisfactorios, bien porque, en algunas situaciones sea imposible conocer determinados detalles y circunstancias que confluyeron en la producción de los hechos que, son de vital importancia para la resolución de los acontecimientos, bien porque el investigador no ha sido capaz de localizar o detectar esa información.

Si la recopilación de información ha sido valiosa, disponiéndose de gran cantidad de datos y reseñas de distintas procedencias, se necesitará, posteriormente, su análisis y la explotación, de todos ellos, por diferentes medios y procedimientos, según su tipología, para poder reconstruir convenientemente los hechos de la forma más ajustada a la realidad posible, pues, como expresa BERTALANFFY, *“La ciencia moderna se caracteriza por la especialización siempre creciente, impuesta por la inmensa cantidad de datos, la complejidad de las técnicas y de las estructuras teóricas dentro de cada campo”*<sup>596</sup>.

Para establecer un modelo, en este caso, de investigación, pueden seguirse distintos conceptos, como el de ACHINSTEIN, que establece que *“(...) son construcciones mentales que permiten una aproximación a la realidad de un fenómeno, distinguiendo sus características para facilitar su comprensión”*<sup>597</sup>, o el de AGUILERA: *“(...)patrón a seguir o muestra para conocer algo, existe también la idea de que un*

---

<sup>596</sup>BERTALANFFY, Von L. Teoría general de los sistemas. Fundamentos, desarrollo, aplicaciones. Fondo de Cultura Económica. México. 1989. Pág. 30

<sup>597</sup>ACHINSTEIN, P. Problemas científicos y tecnológicos. Los modelos teóricos. Suplementos III/8, UNAM, México, 1967. Citado por tesis doctoral. SESENTO GARCÍA, L. “Modelo sistémico basado en competencias para instituciones educativas públicas”. Centro de Investigación y Desarrollo del Estado de Michoacán. México. 2008. Pág. 12

modelo debe ser utilizado para probar una hipótesis o una teoría, o tan sólo para poder explicar un proceso o una abstracción<sup>598</sup>, los cuales, son de gran utilidad para resolver lo ocurrido en un siniestro vial, pues como expresa FLÓREZ, “(...) el modelo es un instrumento analítico que tiene como función el describir, organizar e inteligir<sup>599</sup>”, lo cual, es perfectamente aplicable para estas investigaciones. Es necesario, para alcanzar el éxito de la investigación, dando respuesta a las cuestiones que en el mismo se plantean, el establecimiento de un modelo a seguir.

Para ello, es conveniente la utilización de una metodología basada en una teoría capaz de integrar toda la información obtenida y llegar a conclusiones válidas. Además, debe ser una herramienta lo suficientemente idónea para poder ser utilizada en cualquier tipo de siniestro y adaptable a cualquier circunstancia. De todos los modelos genéricos que podrían ser utilizados, como los estadísticos, epidemiológicos, sistémicos o secuenciales, etc., son estos dos últimos los que van a ser objeto de desarrollo en este capítulo.

El método o modelo de análisis deberá tener en cuenta, no solo las causas que generaron el siniestro vial, sino, también, todas aquellas circunstancias que favorecen su producción durante todas las fases que sean objeto de estudio, las cuales, permitirán establecer las condiciones de previsibilidad y “evitabilidad”, en relación, de la determinación de la gravedad de la conducta imprudencia cometida.

La metodología elegida para la presente tesis, la cual, es aplicada actualmente por los equipos de investigación de siniestros viales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la cual, está basada en el “*Modelo Secuencial de Eventos del Siniestro Vial (MOSES)*”<sup>600</sup>, el cual, tiene en cuenta que el siniestro se produce a raíz de la fractura del Sistema Vial, que permite ser aplicado desde la Teoría General de Sistemas, ya que, admite el análisis, conjuntamente, de todos aquellos factores del sistema que lo conforman.

---

<sup>598</sup>AGUILERA J. R. Modelo Querétaro: CIIDET, Maestría en Ciencias en Enseñanza de las Ciencias. México, 2000. Citado por tesis doctoral. E. Leticia Sesento García. “*Modelo sistémico...Op. cit.*” Pág. 13

<sup>599</sup>FLÓREZ, O. Hacia una pedagogía del conocimiento. Editorial McGraw Hill. Caracas, 1999. Citado por tesis doctoral. Sesento García, L. Modelo sistémico...*Op. cit.* Pág. 14.

<sup>600</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro (MOSES). Revista Europea de Tráfico, Transportes y Seguridad Vial “*Securitas Vialis*”, núm. 3, 2009, pág. 33 – 48

## 2. TEORÍA GENERAL DE SISTEMAS. EL SISTEMA VIAL.

La investigación del siniestro vial es compleja, cada caso es diferente, la ausencia de información acrecienta esa dificultad de indagación. Se parte, en función de la gravedad del resultado, de una situación de desorden, de confusión, donde cada uno de los actores que intervienen con posterioridad en el auxilio de las víctimas, lo hacen, como no puede ser de otra manera, sin tener en cuenta la labor de los investigadores, por lo que, la recopilación de información y datos resultará más complicada y enrevesada ante la posibilidad de que, el escenario de los hechos se vea alterado o modificado como consecuencia de dicha actuación de asistencia. Esta situación, suscita la necesidad de utilizar una metodología que limite esas circunstancias adversas y procure una investigación lo más acertada posible a la realidad de lo sucedido.

El estudio de un siniestro vial, teniendo en cuenta todos los factores que influyen en su producción: hombre, vehículo, vía y circunstancias que la modifican, no puede realizarse desde un enfoque reduccionista, en el que solo se analiza cada uno de esos factores sin tener en cuenta el resultado del examen total de todos ellos, pues, se obtendría una visión sesgada del conocimiento, al no tener en cuenta la interacción de todos esos elementos, es decir, *“existen fenómenos que sólo pueden ser explicados tomando en cuenta el todo que los comprende y del que forman parte a través de su interacción”*<sup>601</sup>, como ocurre con los siniestros viales.

Siguiendo a JOHANSEN BERTOGLIO, este no es partidario del enfoque reduccionista, todo lo contrario, es favorable a la integración de todas las partes para alcanzar la totalidad<sup>602</sup>. Esta teoría de sistemas, sería válida para integrar toda la información que los factores del siniestro vial aportan, no solo desde la esfera individual de cada uno de ellos, sino, el conjunto de todos, pues como dijo *Aristóteles: “El todo es más que la suma de las partes”*. Si se pretende estudiarlo de forma independiente, teniendo en cuenta que cada una de ellos supone una disciplina de naturaleza distinta, no se alcanzará las mismas conclusiones, si éstas, no son puestas en común con las relaciones que las conectan, constituyéndose, la investigación del siniestro vial, en

---

<sup>601</sup>JOHANSEN BERTOGLIO, O. Introducción a la Teoría General de Sistemas. Editorial Limusa. México DF. 1993. Págs. 16-18

<sup>602</sup>*Idem*. Pág. 21. . “(...) la teoría de sistemas (o el enfoque de sistemas) toma una posición contraria (como metodología) al enfoque reduccionista...el enfoque de sistemas pretende integrar las partes hasta alcanzar una totalidad lógica o de una independencia o autonomía relativa con respecto a la totalidad mayor de la cual, también forma parte”.

multidisciplinar, pues *“mientras más se divide la ciencia en sub grupos y menor sea la comunicación entre las disciplinas, mayor es la probabilidad de que el crecimiento total del conocimiento sea reducido por la pérdida de comunicación relevante<sup>603</sup>”*.

El modelo que se utilice, debe ser válido y adaptable a todos los siniestros viales, con independencia de la tipología que presenten, pues, siguiendo al autor de la Teoría General de Sistemas (TGS), VON BERTALANFFY, *“la teoría general de los sistemas es una ciencia general de la “totalidad” (...)<sup>604</sup>”*, el cual, la definió como:

Unos años más tarde, Ackoff, enuncia una nueva definición de sistema: *“(...) conjunto de dos o más elementos que satisfacen los siguientes tres extremos<sup>605</sup>”*:

- *“Que las propiedades o el comportamiento de cada elemento del conjunto tienen un efecto sobre las propiedades o comportamiento del conjunto, formando un todo”*.

El estado del factor vía influye en el comportamiento que debe desplegar el factor humano y, que, además, afectará al comportamiento físico-dinámico del elemento vehículo.

- *“Que las propiedades y el comportamiento de cada elemento y la forma en que afectan al conjunto dependen de las propiedades y el comportamiento de al menos otro elemento del conjunto. Es decir, ninguna parte tiene un efecto independiente en el conjunto, y cada una de ellas se ve afectada, al menos, por una parte, más”*.

Las condiciones psico-físicas del factor humano, no solo va afectar a dicho elemento, pues, como mínimo, tendrá influencia en la trayectoria que describa el factor vehículo y el diseño del factor vía.

---

<sup>603</sup>JOHANSEN BERTOGLIO, O. Introducción a la Teoría...*Op. cit.* p. 22

<sup>604</sup>BERTALANFFY. Teoría general de los sistemas...*Op. cit.* p. 37. *“Conjunto de elementos interrelacionados, interdependientes, interactuantes, combinados y coordinados como un todo organizado en pòs de un objetivo común, cuyo resultado (output) es mayor que el de la sumatoria que se obtendría si las unidades actuaran independientemente. Es decir que la sinergia del conjunto genera un resultado superior al de la suma de acciones individuales”*.

<sup>605</sup>ACKOFF, R. L. Systems, Messes and Interactive Planning. En: E. E. F. Trist & H. Murray edits. The Social Engagement of Social Science: A Tavistock Anthology: The Socio-Ecological Perspective, University of Pennsylvania Press, Philadelphia.1997. Pág. 418.

- *“Que cada posible subgrupo de elementos del conjunto posee las dos propiedades mencionadas y, cada una, tiene un efecto no independiente en el total. Por lo tanto, no se puede descomponer el total en subconjuntos independientes”.*

La influencia de cada uno de los factores concierne al resto, por ello, el examen de uno de ellos tiene proyección en el conjunto, lo cual, para el mismo autor, implica que *“visto estructuralmente, un sistema es un todo divisible, pero visto funcionalmente, es un todo indivisible<sup>606</sup>”.*

Para otro autor, como GONZÁLEZ NAVARRO<sup>607</sup>, un sistema, por tanto, consiste en lo siguiente:

*“a) unos elementos que lo componen, que están integrados en el sistema, y que cada uno de ellos posee determinadas propiedades;*

*b) una interrelación entre los elementos;*

*e) un todo, el sistema, que es distinto de la simple adición o suma de los elementos, y cuyas propiedades son propias del sistema, no de los elementos componentes;*

*d) una subordinación de todos los elementos al todo organizado que es el sistema, (e incluso una jerarquización de los elementos entre sí pues hay unos elementos más importantes que otros)”.*

Por lo tanto, los elementos que conforman el siniestro vial, conforman un sistema que cumple con las características citadas y que, perfectamente, conecta, a efectos de estudio, en la TGS, pues permite tener en cuenta el total del conjunto y las relaciones entre ellos. El comportamiento, en este caso, del sistema vial, viene determinado por los elementos que lo forman, de tal manera que, de modo independiente, aunque pueden facilitar información, ésta no será concluyente por sí misma, sino que, necesitará fundarse sobre la actuación que la totalidad de los mismos proporcionan. Como expresa

---

<sup>606</sup>ACKOFF, R. L. Rediseñando el futuro. Editorial Limusa. México 1992. Pág. 17.

<sup>607</sup>GONZALEZ NAVARRO, F. La Teoría General de Sistemas como matriz disciplinar y como método jurídico. Persona y derecho: Revista de fundamentación de las Instituciones Jurídicas y de Derechos Humanos, Nº. 21, 1989, pág. 114.

SESENTO GARCÍA, "(...) el pensamiento de la TGS tiende a ver los elementos como partes de un ente mayor más que un todo que se descompone<sup>608</sup>".

## 2.1. El Sistema Vial.

Visto lo anterior, el sistema vial, permite ser estudiado desde el parecer que ofrece la TGS, debiendo, primeramente, determinar cuáles son las partes que lo componen, para poder ser tenidas en cuenta en dicha investigación. Refiere CAMPÓN DOMÍNGUEZ, que "el sistema del tráfico de vehículos de motor por las vías de uso público es un sistema dinámico (...) compuesto por una serie de elementos que lo conforman y lo definen<sup>609</sup>".

- "El subsistema humano compuesto por los conductores de los vehículos, los peatones y otros posibles usuarios de las vías.<sup>610</sup>"

Considerar cuál es el comportamiento de cada uno de ellos, los conocimientos, experiencia, pericia, la afectación de factores perjudiciales para la conducción, como cansancio, sueño, fatiga, afectación de alcohol o drogas, medicamentos, enfermedades, etc. Para ello, será necesario conocer estas circunstancias, incluso, con anterioridad al inicio de la conducción o circulación viaria.

- El subsistema tecnológico representado, principalmente, por el vehículo de motor.

Referido al estado, uso y comportamiento del mismo, de sus principales órganos de funcionamiento, deficiencias previas, así como, los sistemas de ayuda a la conducción y de seguridad activa y pasiva, las prestaciones mecánicas, la carga, su estiba, limitaciones a la visibilidad, etc.

- El subsistema estructural conformado por la vía, su entorno y las circunstancias en las que se encuentran ambos.

---

<sup>608</sup>SESENTO GARCÍA, L. Tesis doctoral "Modelo sistémico basado en...*Op. cit.* p. 22.

<sup>609</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, *El Modelo Secuencial de Eventos...* *Op. cit.* p 39

<sup>610</sup>*Idem..* Pág. 39

Tipos de vía, estructura, pavimentación, trazado, señalización, adherencia, iluminación, así como, las circunstancias ambientales que pueden modificar circunstancialmente la misma.

- *El subsistema normativo, conformado por la legislación, la reglamentación y los usos y costumbres que disciplinan el comportamiento de los otros tres subsistemas”.*

Lo conforman todas aquellas normas que afectan a la seguridad vial, incluidas las de transportes que puedan afectar a la seguridad de las personas, permitiendo conocer la adecuación, aceptación y cumplimiento del comportamiento de los subsistemas anteriores, a las normas que les son de aplicación.

Es decir, está formado el sistema por otros subsistemas, como los deduce JOHANSEN BERTOGLIO, todos ellos, conforman un conjunto que está perfectamente relacionado, en su estructura y función, dentro del sistema vial<sup>611</sup>.

Constituye, además, un sistema abierto “(...) *que interactúa con su medio, importando energía, transformando de alguna forma esa energía y finalmente exportando la energía convertida. Un sistema será cerrado cuando no es capaz de llevar a cabo esta actividad por su cuenta*<sup>612</sup>”. Como señala PARSEGAN, que define un sistema abierto como aquel en que:

*“a) Existe un intercambio de energía y de información entre el subsistema (sistema) y su medio o entorno.*

*b) El intercambio es de tal naturaleza que logra mantener alguna forma de equilibrio continuo (o estado permanente) y*

---

<sup>611</sup>JOHANSEN. Introducción a la Teoría General de Sistemas...*Op. cit. p. 56”.(...) cada una de las partes que encierra un sistema puede ser considerada como subsistema, es decir, un conjunto de partes e interrelaciones que se encuentra estructuralmente y funcionalmente, dentro de un sistema mayor, y que posee sus propias características. Así los subsistemas son sistemas más pequeños dentro de sistemas mayores”.*

<sup>612</sup>*Idem.* Págs. 69-70.

c) *Las relaciones con el entorno son tales que admiten cambios y adaptaciones, tales como el crecimiento en el caso de los organismos biológicos*<sup>613</sup>.

y como *“su posición cambia con el tiempo, y en este caso el sistema es dinámico*<sup>614</sup>, el sistema vial es extraordinariamente dinámico.

En los sistemas abiertos, existen dos conceptos importantes, los cuales son perfectamente aplicables al sistema vial. Éstos son los conceptos de entropía y homeostasis. El primero, aunque tiene su origen en la termodinámica, es aplicable a los demás sistemas y, fue definida como *“medida del desorden molecular, mientras más desorden haya en un sistema, entonces habrá mayor entropía en el mismo. (...) si un sistema sufre cambios, cambiará de tal manera que su entropía se incrementará y en el mejor de los caos permanecerá constante.*<sup>615</sup>”, o como refiere CAMPÓN DOMÍNGUEZ:

*“(...) está ligado al desorden aleatorio, la desorganización, o la falta de patrón en un sistema. (...) tenderá hacia la desorganización o la decadencia cuando se le deja solo, a menos que exista un esfuerzo por mantener ese sistema en un estado estable deseado*<sup>616</sup>”.

En cualquier caso, para TEJEIDA PADILLA, refiriéndose a la entropía, esta *“tiende a mostrar el grado de desorden de un sistema. (...) todo sistema está sujeto al proceso de entropía, por medio del cual va pasando de estados más ordenados a estados menos ordenados y finalmente al caos*<sup>617</sup>”. Fue CLAUSIUS R. quien determinó que la entropía servía *“para calificar el grado de desorden de un sistema*<sup>618</sup>”.

---

<sup>613</sup>PARSESIAN, V. L. "This Cybernetic World of Men, Machines and Earth Systems", Doubleday Co. Inc. Nueva York, 1973, págs. 27-28.

<sup>614</sup>JOHANSEN. Introducción a la Teoría General de Sistemas...*Op. cit.* p. 67.

<sup>615</sup>Lecturas Selectas de Ingeniería de Sistemas. Fundamentos y conceptos básicos de sistemas. Departamento de Ingeniería industrial y sistemas. ITESM. Fascículo 1.3.4. Monterrey N.L. México. 1992. Pág. 137.

<sup>616</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales...*Op. cit.* p. 103

<sup>617</sup>TEJEIDA PADILLA, R. Los conceptos de entropía y evolución en la administración: la teoría exelíxica de las organizaciones. Instituto Politécnico Nacional. Revista núm. 2. México, 2005. Pág. 5.

<sup>618</sup>ATKINS, P. La Segunda Ley. Editorial Prensa Científica. Barcelona 1992. Pág. 7



En el sistema vial, la realidad entrópica vendría representada por aquellas situaciones en las que no existirían normas que regulen el tráfico viario o, existiendo, no se procura su cumplimiento, por lo que, a mayor incumplimiento, mayor desorden y, finalmente, caos circulatorio con un aumento considerable de producirse un siniestro vial.

En cambio, la homeostasis, cuyo concepto fue obra de Walter Bradford Cannon en 1932, hacía relación, en biología, al mantenimiento de la constancia en las propiedades y la composición del medio interno de un organismo. Siguiendo a éste, SIMÓN et al., lo define como *“el conjunto de regulaciones orgánicas que actúan para mantener el estado de estabilidad de los organismos que se efectúan a través de mecanismos de control”*<sup>619</sup>. Como dice CAMPÓN DOMÍNGUEZ, *“(…)era usado para hacer referencia a cualquier proceso que los seres vivos utilizan activamente para adaptarse a los cambios que se hayan podido producir en el sistema, manteniendo en equilibrio bastante estable las condiciones necesarias para la supervivencia”*<sup>620</sup>.

Ante la situación de desorden y caos circulatorio a la que llevaría la entropía, la homeostasis sería la encargada de mantener la estabilidad del sistema vial. En el momento que se produce el desequilibrio en el sistema vial, como consecuencia de no haberse podido mantener el orden del mismo, los niveles de entropía aumentarán y, por lo tanto, se producirá el siniestro vial. Lo importante, en el sistema vial, es ir adaptándose a todas esas condiciones y circunstancias que hacen que la situación del sistema vial se vaya transformando, modificando el nivel homeostático con la finalidad de mantener la entropía en niveles aceptables. Si decíamos que el sistema vial es muy dinámico, la homeostasis, sería la encargada de mantener el equilibrio del sistema: *“(…) es el proceso de lucha de un sistema contra su propio nivel de entropía”*<sup>621</sup>.

Además de lo anterior, el sistema vial, es además un sistema socio-tecnológico. En este sistema, un colectivo de sujetos interdependientes, se relacionan *“con el resto y con los objetos tecnológicos que eligen y utilizan, para alcanzar unos objetivos colectivos bajo las restricciones de la cultura, la legislación, la normativa y los factores*

---

<sup>619</sup>SIMON F.B., STIERLIN, H. y WYNNE, L.C. Vocabulario de terapia familiar. Editorial Gedisa. Barcelona. 1988. Pág.188

<sup>620</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales...*Op. cit.* p. 103

<sup>621</sup>*Idem.* Pág. 103.

económicos que constituyen el medio ambiente externo de la comunidad<sup>622</sup>". Siguiendo a TRIST, este "describe sistemas que implican una compleja interacción entre los seres humanos, máquinas y los aspectos ambientales del sistema de trabajo<sup>623</sup>". Igualmente, para ROPOHL, "un sistema socio técnico es una herramienta poderosa para describir los fenómenos sociales y técnicos, personas y máquinas, la tecnificación de la sociedad y la socialización de la tecnología<sup>624</sup>". Los factores, antes citados, que conforman el sistema vial necesitan ser tenidos en cuenta de forma conjunta, interactúan con el resto para su funcionamiento, debiéndose conocer su comportamiento, principalmente, entre el factor humano y el factor tecnológico, así como sus consecuencias.

---

<sup>622</sup>HALE, A., WILPERT, B., FREITAG, M. *After the Event: From Accident to Organisational Learning*, Pergamon, Emerald Book Serials and Monographs. Oxford. 1997. Pág. 42

<sup>623</sup>TRIST, E.L. *The Evolution of Socio-Technical Systems*. Quality of Work Life Center, Toronto. Ontario 1981, Pág. 10.

<sup>624</sup>ROPOHL, G. *Some Methodological Aspects of Modelling Socio-Technical Systems*. In *Progress in Cybernetics and Systems Research*, vol. 10, edición. R. Trappl *et al.* Washington, DC: Hemisphere. Págs. 525-536.

### 3. MODELOS SECUENCIALES DE EVENTOS.

#### 3.1. Modelo de Baker.

Este modelo, fue desarrollado por Standard Baker, a mediados del siglo pasado, en el marco de la Northwestern University Traffic Institute de Estados Unidos. Se ha conocido como Teoría de la Evolución del Accidente (TEA) y, al igual que el resto de modelos secuenciales, parte de la condición de que los siniestros viales no se producen de forma instantánea, sino que se desarrollan a lo largo de un tiempo y un espacio, generando una secuencia ordenada de eventos que, finalmente, producen un resultado lesivo o dañino.

Tiene en cuenta que existen una serie de eventos que se van produciendo secuencialmente, aunque, paradójicamente, no fue definido por Baker qué constituye un evento. Parte de un evento que, a continuación, genera otro y, así, sucesivamente, hasta la finalización del mismo, siempre y cuando se vayan dando una serie de condiciones y bajo determinadas circunstancias previas. Para BAKER<sup>625</sup>, *“cada evento en una secuencia depende de ciertas condiciones y cada condición depende de ciertos eventos previos”*.

Lo importante, será establecer cuál es la secuencia de eventos que deben ser tenidos en cuenta para la investigación del siniestro vial. Pretende llegar a conocer la causa que lo originó a través del conocimiento de esa secuencia de eventos. Para poder reconstruir el siniestro vial, BENNER, *“(…) se centra en la identificación de la cadena lineal de eventos”*<sup>626</sup>. Del mismo modo, BAKER, sostuvo que: *“(…) cuando se investiga un siniestro vial hay que tener en cuenta las distintas fases individuales que lo integran, por consiguiente, deberá considerarse que es el resultado de una cadena de eventos”*<sup>627</sup>. El inicio de la cadena de eventos vendrá determinado por aquella situación que supone un peligro para los usuarios viales y que, implica la realización de una maniobra que intente evitar el posible resultado lesivo/dañoso o, al menos, disminuir sus efectos.

---

<sup>625</sup>FRICKE, L. B. & BAKER, S. Traffic Accident Reconstruction...*Op. cit.* p.52-54

<sup>626</sup>BENNER, L. Accident theory and accident investigation. Proceedings of Society of Air Safety Investigators. Ottawa, 1975b. Pág. 2

<sup>627</sup>*Idem.* Pág. 10-15

Después de una previa adaptación en España<sup>628</sup>, este modelo ha sido y es utilizado, como objeto de estudio en los centros de formación de investigadores de siniestros viales, tanto policiales, como de profesionales particulares, aunque quizás, puede haber quedado incompleto, en relación, a otros modelos.

Al igual que en su origen, se parte de la afirmación que el siniestro vial, no sucede de forma inmediata, sino que se desarrolla durante un tiempo y espacio determinado, en la que sucesivamente se van produciendo sucesos hasta la ocurrencia del resultado<sup>629</sup>, y *“(...) la evolución espacio-temporal y las interacciones entre los implicados en el devenir del siniestro<sup>630</sup>”*.

Para este modelo, el tiempo *“(...) reconstruido a base de «momentos» en los cuales las personas que intervienen en el siniestro han debido de obrar de una manera determinada y lo han hecho o no<sup>631</sup>”*. Mientras que, en relación al espacio, *(...) existirán áreas o zonas en las que los hechos se producen y, dentro de ellas, determinados «puntos», en donde situar acciones concretas<sup>632</sup>”*.

El conjunto de un momento y un punto será la *“posición”*. La unión de varias posiciones dará lugar a una fase del accidente. En la investigación del siniestro vial, se distinguen tres fases: *“fase percepción, fase de decisión y fase de conflicto<sup>633</sup>”*.

Sin ser exhaustivo en el desarrollo de estas distintas fases<sup>634</sup>, dentro de la percepción existen dos puntos importantes: Punto de Percepción Posible (P.P.P.), el cual, define *“al momento y lugar donde el movimiento o condición inesperada o*

---

<sup>628</sup> Fue introducida por Miguel López-Muñiz Goñi, aunque, con posterioridad, fue realizada una nueva adaptación en la Academia de Tráfico de la Guardia Civil.

<sup>629</sup>BORREL VIVES *et al.*...La Investigación de accidentes de tráfico...*Op.cit.* p. 41. *“(...) a pesar de su rapidez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y en el espacio mediante una serie de circunstancias sucesivas que se van encontrando hasta producir el resultado”*.

<sup>630</sup> BRENAC, T. L'analyse séquentielle de l'accident de la route (méthode INRETS), comment la mettre en pratique dans les diagnostics de sécurité routière. Methodological report núm. 3, Arcueil Cedex: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS). Pág. 10.

<sup>631</sup>BORREL VIVES *et al.*...La Investigación de accidentes de tráfico...*Op.cit.* p. 41.

<sup>632</sup>*Idem.* Pág. 41

<sup>633</sup>*Idem.* Pág. 41

<sup>634</sup>Fase de percepción, fase de decisión y fase de conflicto.

*extraordinaria puede haber sido percibido por una persona normal*<sup>635</sup>, mientras que define el Punto de Percepción Real (P.P.R.), como *“el momento y lugar en el cual el conductor o peatón percibió realmente por primera vez el peligro o la situación anormal*<sup>636</sup>“. El estudio de ambos puntos permite conocer el grado de atención de los implicados, teniendo en cuenta las condiciones psico-físicas y somáticas, así como la influencia de las condiciones ambientales.

En la fase de decisión, es de destacar el Punto de Decisión (PD), analizándose la reacción del conductor o peatón, teniendo en cuenta el tiempo de reacción de los mismos, valorando su estado psico-somático, conocimientos, experiencia y pericia. El tiempo de reacción está dividido en tres fases: llegada de estímulos exteriores, intelección y volición. Igualmente, se analiza la maniobra evasiva realizada, tanto en la elección como en su ejecución.

En la fase de conflicto se distinguen, tanto el Punto Clave (PCL), como el Punto de Conflicto (PC). En el primero de ellos, *“el accidente resulta inevitable*<sup>637</sup>“. En el segundo punto, *“es aquel en que se consuma el accidente y que corresponderá a la posición de máximo efecto*<sup>638</sup>“, siendo necesaria su identificación y ubicación por la cantidad de información sobre el impacto. Finalmente, dentro de la misma fase, y la Posición Final (PF), que *“es aquella que adoptan los vehículos y objetos cuando llega a la inmovilidad tras el evento*<sup>639</sup>“.

### 3.2. Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro (MOSES).

Este modelo, publicado por su autor, CAMPÓN DOMÍNGUEZ<sup>640</sup>, en el año 2009, establece los conceptos fundamentales para poder ser empleado y la metodología de utilización, resultando completamente válidos para su aplicación a los siniestros viales.

---

<sup>635</sup>BORREL VIVES *et al.*...La Investigación de accidentes de tráfico... *Op.cit.* p. 42

<sup>636</sup>*Idem.* Pág.42

<sup>637</sup>*Idem.* Pág.47.

<sup>638</sup>*Idem.* Pág. 47

<sup>639</sup>*Idem.* Pág. 47

<sup>640</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El Modelo Secuencial de ... *Op.cit.* pp. 33 – 48

Al igual que Baker, como modelo secuencial, parte de la premisa que el siniestro vial no se produce de forma instantánea, pero, si aquel, estaba basado en perspectivas psicológicas, donde se analiza el suceso desde las acciones y omisiones del componente humano, en este no solo se tiene en cuenta dicho enfoque, sino que también incluye la perspectiva físico-dinámica. De un modo u otro, se completa, además, con los fundamentos de los modelos sistémicos. Aunque pudiera ser considerado como un modelo mixto, sin embargo, sobresale el componente secuencial.

Para CAMPÓN DOMÍNGUEZ, este modelo *“intenta aglutinar, en un solo análisis secuencial, las acciones y las condiciones que han generado la correlación de eventos que han desembocado en un impacto entre dos cuerpos con consecuencias lesivas para las personas y dañinas para las cosas<sup>641</sup>”*, con la finalidad de conocer, desde un punto de vista científico, qué es lo que ha sucedido y por qué. Para este autor, no cabe duda que, nos encontramos ante un modelo, al ser definido por ESPEJO - HARNDEN, como: *“(...) una convención, una manera de hablar sobre alguna materia o sector del conocimiento de una manera que sea comprensible y útil en una comunidad de observadores<sup>642</sup>”*, el cual, va a constituirse en un instrumento accesible a cualquier siniestro vial, como objeto de estudio y análisis, permitiendo su utilización general por cualquiera y facilitando una comprensión sencilla del mismo.

Como anteriormente se expuso, su relación con los modelos sistémicos permitió establecer su realidad como un sistema: el sistema vial. Éste puede ser analizado desde la TGS y estaba compuesto por los subsistemas humano, tecnológico, estructural y normativo, debiendo ser tenidos en cuenta en su conjunto, así como las relaciones que existen entre ellos. Del mismo modo, se partía de dos conceptos propios de los sistemas abiertos, como son la entropía y la homeostasis.

Pues bien, para CAMPÓN DOMÍNGUEZ, un siniestro vial:

*“(...) es el resultado de la ausencia o de fallo de los mecanismos homeostáticos que ayudan a mantener los niveles de entropía del sistema en valores que pueden ser considerados como condiciones generales de estabilidad, de manera que si esos valores de salida se desvían de los*

---

<sup>641</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El Modelo Secuencial de ... *Op.cit.* p.35

<sup>642</sup>ESPEJO, R., HARNDEN, R. The Viable System Model: Interpretations and Applications of Stafford Beer's VSM, J. Wiley & Sons. Chichester, 1989. Pág. 446

*esperados se acaban produciendo lesiones a las personas y daños a sus bienes*<sup>643</sup>“.

Es decir, mientras la circulación viaria discurra con normalidad, cuando los participantes en la misma lo hagan atendiendo a las previsiones normativas que les son aplicables y el resto de los subsistemas que conforman el sistema vial, se comporten de la manera esperada, estaremos ante un sistema homeostático, en el que ha existido un continuo ajuste entre los mismos, el cual, impide que se produzca la situación que permite acontecer el siniestro vial. El siniestro se produce porque no se ha podido mantener esa situación de normalidad. El comportamiento indebido de algunos de los subsistemas citados genera la situación entrópica, la cual, debe ser corregida y anulada para que se mantenga la seguridad de todo el sistema.

En cierto modo, es como establecía BLUMENTHAL: *“Si por cualquier motivo esa capacidad resulta inferior o queda por debajo del nivel de exigencia, en ese mismo punto sobreviene el siniestro vial*<sup>644</sup>”. Partía de la base que, al ser el sistema vial muy dinámico, está sometido a numerosos cambios que afectan a cualquiera de los elementos que lo conforman y el conductor o peatón, debe ir adaptándose y cambiando a estas nuevas situaciones. Si no lo hace, si no se produce este acomodo, se producirá el siniestro vial. Como puede comprobarse, aquel, queda siempre en la actuación del factor o subsistema humano, de sus conocimientos y experiencia para que el siniestro vial no se produzca.

Por lo tanto, conocer de qué manera estos subsistemas o factores han generado la producción del siniestro vial, será objeto de análisis por parte de MOSES.

### 3.2.1. Fases de MOSES.

Al igual que en el modelo epidemiológico, seguido por HADDON<sup>645</sup>, como en los secuenciales citados, el estudio del siniestro vial se dividía en fases, concretamente en tres, aunque con distintas denominaciones, siendo éstas, pre-impacto, impacto y post-

---

<sup>643</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos de investigaciones en profundidad sobre atropellos a peatones. Tesis doctoral. Universidad Carlos III. 2015. Madrid. Pág. 94.

<sup>644</sup>BLUMENTHAL, M. Dimensions of the Traffic Safety Problem. SAE Technical Paper 670011. Warrendale: Society of Automotive Engineers.1967. Pág. 3

<sup>645</sup>HADDON, W. J. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. American Journal of PublicHealth, núm. 58, (8), 1968. Pág.1436.

impacto para los primeros, y las de percepción, decisión y conflicto en los últimos. Sin embargo, en MOSES, se parte de las fases que sigue el modelo epidemiológico, pero, añadiendo dos nuevas, la de pre-viaje y viaje. Ambas consiguen que el análisis sea aún más completo, pues pueden aportar información y dato relativo a los subsistemas humano, tecnológico, estructural y socio-normativo, que permitan conocer, con mayor grado de certeza, cómo y por qué se produjo el siniestro vial.

Se pretende averiguar, en cada una de estas cinco fases, cuál ha sido el comportamiento y las condiciones o circunstancias en las que, los diferentes subsistemas del sistema vial, han tenido a consecuencia o como influencia de éstas, contribución en la producción del siniestro vial, definiéndose como fase al: *“conjunto de posiciones de los vehículos y personas implicadas distribuidas a lo largo del tiempo en que se van desarrollando los eventos y que desembocan en la producción del siniestro y en su posterior devenir hasta que alcanzan su posición final”*<sup>646</sup>.

MODELO MOSES		FASES				
		PRE-VIAJE	VIAJE	PRE-IMPACTO	IMPACTO	POST-IMPACTO
SUBSISTEMAS	HUMANO					
	TECNOLÓGICO					
	ESTRUCTURAL					
	SOCIONORMATIVO					

Figura núm. 1 Análisis matricial ampliado en el modelo MOSES<sup>647</sup>

A diferencia de la matriz de Haddon, en el que solo utiliza las interacciones entre los factores humano, vehículo y entorno en las tres fases del choque (previa, choque posterior. Inicialmente, este estudio estaba diseñado para conocer las posibilidades, que el sistema dinámico resultante, ofrecía para reducir las lesiones causadas en los siniestros, y *“propició considerables avances en el conocimiento de los factores comportamentales y relacionados con la vía pública y el vehículo que influyen en el número y la gravedad de las víctimas del tránsito”*<sup>648</sup>.

<sup>646</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. Manual de Investigación de Siniestros Viales...Op. cit. p. 104.

<sup>647</sup>Idem. Pág. 109.

<sup>648</sup>HADDON Jr W. The changing approach to the epidemiology...Op. cit., citado por, OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos...Op.cit. p. 5



No cabe duda de la importancia que, para el subsistema humano, tiene el mantenimiento de una correcta atención permanente en la conducción. A través del conocimiento de las actividades que el conductor tuvo antes del comienzo del viaje, es decir, durante el pre-viaje, así como durante el trayecto, se facilita, enormemente, que situaciones relacionadas con el cansancio, la fatiga, el sueño, etc., han tenido influencia en el manteniendo de esa atención permanente<sup>649</sup>. Con el resto de subsistemas puede suceder igualmente, pues el estado previo de las condiciones del factor tecnológico o estructural y, su influencia mientras se desarrolla el desplazamiento, son de valiosa importancia. En muchas ocasiones, principalmente ante determinados tipos de siniestros en los que el estado psico-físico ha ejercido influencia en las capacidades de atención y respuesta del conductor, se puede encontrar en estas fases la causa y explicación del siniestro vial.

### 3.2.2. Conceptos aplicables a MOSES.

#### 3.2.2.1. Evento. Evento crítico.

Evento *“es un fenómeno real perceptible por un observador externo, consistente en una acción de una persona que tiene consecuencia en el sistema vial conformado por los seres humanos, los vehículos, la vía y su entorno<sup>650</sup>”*. Más adelante, cuando se analice el evento que es considerado como el más importante, se podrá comprobar que el concepto es perfectamente válido, pues, cualquier persona se dará cuenta de su ocurrencia. Aunque Benner, lo consideró como *“acción de un solo actor<sup>651</sup>”*, el subsistema tecnológico también, principalmente el relacionado con el vehículo, va a poder ser considerado como actor que produzca un evento con efectos en el sistema vial. El vehículo, ante determinadas circunstancias físico-dinámicas, producirá un cambio en su estado, principalmente de la trayectoria durante su desplazamiento.

---

<sup>649</sup>Conocer si previamente el conductor ha tenido un descanso suficiente o ha realizado actividades físicas que producen un mayor cansancio, así como se ha desarrollado su “plan de viaje”, es decir, tiempos de conducción, descanso, paradas, comidas, etc., es necesario para entender la forma en la que han percibido y reaccionado ante la aparición del evento crítico.

<sup>650</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.* p. 95.

<sup>651</sup>BENNER, L. Accident investigation: multilinear events sequencing methods. Journal of Safety Research. Editorial Elsevier Vol. 7, núm.2, Chicago, 1975a. Pág. 70.

El evento implica un cambio en el sistema vial, el cual, puede ser considerado “como las desviaciones en una actividad o en la correcta aplicación de una tecnología que producen una desestabilización del sistema, o de alguna de sus partes, y conduce hacia consecuencias indeseadas o negativas<sup>652</sup>”, pudiéndose incluir el error<sup>653</sup> dentro de este concepto.

Para MOSES, y siguiendo a Campón Domínguez, un evento es: “el resultado de la acción de un elemento o subsistema dentro del sistema vial que, en determinadas condiciones, produce un cambio de estado total o parcial de dicho sistema<sup>654</sup>”. Cualquier actuación producida por los subsistemas que forman parte del sistema vial que, produzca ese cambio en el sistema, es decir, en el normal discurrir de la circulación viaria que pueda conllevar a la producción del siniestro vial. Supongamos a un conductor que, para atender una llamada telefónica, desvía la atención en la conducción y, con ello, varía la trayectoria que llevaba el vehículo y se desplaza hacia su izquierda o derecha.

El siniestro vial, como antes se expuso, está formado por una cadena de eventos, por lo que, para este modelo, esta cadena constituye un “conjunto continuo de eventos que comienza con un evento de entrada y acaba con un evento de salida, de tal forma que los parámetros cinemáticos, dinámicos y energéticos de los diferentes subsistemas se van modificando a lo largo del tiempo<sup>655</sup>”. En un momento determinado, se producirá un evento que hará que la normalidad o estabilidad del sistema vial quiebre, es decir, que el sistema homeostático no ha funcionado correctamente, no se ha mantenido el equilibrio necesario ante la ocurrencia de un concreto evento y, por tanto, el estado entrópico prevalece. La circulación viaria no se ha adaptado a las circunstancias y exigencias del tráfico, produciéndose el siniestro vial.

Dentro de esta secuencia de eventos y, como antes se ha expuesto, hay uno de entrada y otro de salida. Este evento de entrada es el más importante, pues es el que va a establecer el origen del siniestro vial, de ahí, que sea necesaria su descripción, es decir, qué es lo que ha producido ese cambio, total o parcial, del sistema vial que lleva a la producción del resultado producido. MOSES lo denomina evento crítico:

---

<sup>652</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.*p.97.

<sup>653</sup>HALE, A. *et. al.* After the Event...*Op. cit.* p. 23

<sup>654</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.* p. 96.

<sup>655</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. El Modelo Secuencial de Eventos...*Op. cit.* p.37.

*“ (...) es aquel que produce, o debía producir, en los conductores o personas implicadas una activación de su nivel de alerta debido al importante aumento del riesgo objetivo de verse abocado a un impacto. Es el evento que desencadena la ejecución de maniobras evasivas tendentes a impedir que el siniestro tenga lugar<sup>656</sup>”.*

De esta definición se pueden extraer algunas conclusiones muy interesantes. La primera es que, este evento, está relacionado con la existencia de un riesgo, pero no un riesgo cualquiera, sino aquel que lleva a que el siniestro vial se produzca y, en segundo lugar, a la ejecución de una acción dirigida a eliminar el riesgo de producción del siniestro o, al menos, disminuir sus consecuencias. Riesgo y acción evasiva son características que van aparejadas, por ello, a la hora de identificar ese evento de entrada o crítico hay que tenerlas presentes.

En relación con el riesgo, en el modelo MOSES y, como planteó CAMPÓN DOMÍNGUEZ, *“se pretende tener en cuenta tanto el riesgo objetivo presente en cada evento como el riesgo subjetivo que ese evento supone para cada una de las personas implicadas (...)”<sup>657</sup>*. En cuanto al subjetivo, propio de cada individuo en función de sus convicciones, experiencias y expectativas relacionados con acontecimientos venideros pero que condicionan su comportamiento para alcanzar un fin que persiguen conscientemente. Precisa el riesgo como, *“la probabilidad de ocurrencia de un peligro y de realización de la pérdida<sup>658</sup>”*, es decir, la probabilidad de la producción de los resultados lesivos y dañosos que ocasiona un siniestro vial. A diferencia del riesgo, el peligro, lo muestra como *“la amenaza potencial a las personas y su bienestar, así como a su patrimonio<sup>659</sup>”*, es decir, hallarse implicado en un siniestro vial y finalizar siendo víctima, fallecido o lesionado del mismo. Aunque los riesgos, tanto para la producción del siniestro vial como para su resultado, no son los mismos, pues, dependerán de circunstancias como tipo de usuario vial o vehículo involucrado, en cambio, el peligro sí será el mismo para todos los individuos.

---

<sup>656</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. El Modelo Secuencial de Eventos...*Op. cit.* p.39.

<sup>657</sup>*Idem.* Pág. 38

<sup>658</sup>*Idem.* Pág. 38

<sup>659</sup>*Idem.* Pág. 38

En cuando a las acciones evasivas o maniobras de evasión, como las nombra BORREL VIVES *et al.*, las define como “*maniobra o conjunto de ellas que efectúa el usuario para evitar que el accidente se produzca*<sup>660</sup>”, clasificándolas en maniobras simples o complejas, además de poder ser éstas pasivas o activas. En las simples, únicamente se realiza una acción evasiva, como pudiera ser tocar el claxon y dar destellos de luz intensiva, además de ser consideradas como pasivas. En las maniobras evasivas activas, la más utilizada es la disminución de velocidad o la detención del vehículo, es decir, acciones de frenado, como la realización de un giro, bien a izquierda o derecha. Las acciones complejas consisten en la realización conjunta de dos o más maniobras consideradas como simples. En cualquier caso, ante la imposibilidad de evitar el siniestro vial, habrá que elegir la maniobra que conlleve a la producción de menores resultados lesivos, es decir, preferir un tipo de siniestro en lugar de otro, como sería una salida de vía en lugar de una colisión frontal.

La necesidad de realizar una maniobra evasiva, no significa que ésta tenga que llegar a realizarse, pues, hay circunstancias, como la ausencia total o parcial de atención en la conducción o la inmediatez de la aparición del evento crítico que impiden su ejecución, incluso el inicio de la maniobra evasiva. No obstante, la realización o no de dicha maniobra, es objeto de estudio independiente para determinar la conducta de los implicados.

Para su concreción, habrá que investigar cuál ha sido ese evento crítico que ha modificado la normalidad del sistema vial y que, como respuesta, requería la intervención del conductor o peatón para evitar o minimizar el resultado acaecido en el siniestro vial.

Podríamos utilizar varios ejemplos para comprender qué es el evento crítico: supongamos los casos en los que, un vehículo invade el carril izquierdo de circulación colisionando contra otro, que circula en sentido contrario, o se produce una salida de vía por el margen derecho de la misma. La situación de normalidad del sistema vial se mantiene mientras el vehículo circula por el interior de su carril de circulación. El evento crítico, para los casos expuestos, se encontrará en el momento en el cual, el turismo comienza a variar su trayectoria, dirigiéndose, bien hacia el carril izquierdo, bien al exterior derecho de la vía, pues ese es el momento donde aparece el riesgo de colisionar o de salirse de la vía con el consiguiente resultado lesivo. Además, es el instante en el

---

<sup>660</sup>BORREL VIVES *et. al.* La Investigación de accidentes de tráfico...*Op. cit.* p.43

que se debe producir la maniobra evasiva que corrija ese cambio en la variación de la trayectoria. En ningún caso, se encontrará cuando el vehículo invade el carril izquierdo o el arcén derecho, pues la reacción será extemporánea y la inseguridad se habrá prolongado durante un tiempo y un espacio que son esenciales para evitar el riesgo creado. Ello no supone que, una acción evasiva realizada con retraso, no pueda llegar a alcanzar el éxito previsto, ya que, dependerá de factores como el espacio y la velocidad que lleve el vehículo, pero, lo más normal es que la demora finalice en siniestro.

Se puede percibir la presencia de un peatón que camina sobre la acera del margen derecho de una calle, estar pendiente de qué es lo que puede hacer y disminuir la velocidad del vehículo ante esa eventualidad, pero, la acción del peatón no genera ningún riesgo y, por lo tanto, no hay evento crítico<sup>661</sup>. Éste se producirá cuando el peatón irrumpa en la calzada y por la proximidad de ambas *unidades de tráfico*<sup>662</sup>, se produzca la situación de riesgo y la necesidad de realizar una maniobra evasiva. Ello, a efectos de la imprudencia, permitirá diferenciar la aparición del riesgo y las medidas preventivas adoptadas por los implicados en el siniestro.

Otro caso con peatón, sería el de aquel que camina por la acera del lado izquierdo de la vía. En un momento determinado, éste pretende cruzar la calzada que está compuesta por dos carriles de circulación. Al igual que en el caso anterior, el conductor de un vehículo que se aproxima, circulando por el carril derecho, observa como cruza la calzada y, por precaución, reduce la velocidad. El peatón, al aproximarse a la línea longitudinal de separación de carriles de circulación, aminora su marcha y se detiene sin rebasar la referida línea. En este caso no se ha producido ningún evento crítico, ni tampoco se ha necesitado una maniobra evasiva. Distinto sería, sí no se apreciará la intención de detenerse del peatón, como sería el caso, en el que éste cruzara corriendo, por lo que, desde que se interna en la calzada, se produce el evento crítico y existe la necesidad de reacción del conductor del vehículo.

Un siniestro vial está formado por una secuencia de eventos, pero, en cada serie, solo habrá un único evento crítico. Sin embargo, podemos encontrar un siniestro vial

---

<sup>661</sup>Se deben tomar acciones preventivas, como estar más atento o disminuir la velocidad, pero ello no comporta la realización de acciones evasivas.

<sup>662</sup>BORREL VIVES *et al.*...La Investigación de accidentes de tráfico... *Op.cit.* p. 37. "Toda persona que haga uso de la vía pública con o sin vehículo, cualquiera que sea este".

que es considerado individualmente como tal, en el cual, se hayan producido dos secuencias distintas, pero al producirse de forma sucesiva, es contabilizado como un solo siniestro<sup>663</sup>. En este caso, sí habrá más de un evento crítico. Un siniestro vial que es contabilizado como único, por su forma de producción sucesiva, pero que contiene más de una secuencia y son diferenciadas. Por ejemplo, un vehículo invade el carril izquierdo, contrario al suyo, y se produce una colisión con otro que circulaba por aquel, por lo tanto, habrá un único evento crítico, el cual, requiere una maniobra evasiva. Sin embargo, como consecuencia del impacto producido, uno de estos vehículos, en su trayectoria post-colisión se desplaza hacia otro de los carriles de circulación por el que se aproxima otro vehículo distinto, invadiendo su carril e interceptando su trayectoria. El conductor de este tercer vehículo es ajeno a la primera colisión y, por ello, esa secuencia de eventos no le afecta. Empero, la aproximación del vehículo hacia el carril por donde éste último se encuentra, es una nueva secuencia de eventos, existe uno nuevo que es crítico, el cual, genera un nuevo riesgo y supone la realización de inéditas maniobras evasivas.

En cualquier caso, el evento crítico no es la causa del siniestro vial, aunque sí puede ayudar a concretarlo. Puede servir de ejemplo el primer caso citado: la invasión del carril izquierdo no es la causa del siniestro, digamos que, es la consecuencia de la causa, la cual, puede ser muy variada, pues desde cualquier tipo de desatención en la conducción, exceso de velocidad, influencia de bebidas alcohólicas, etc. Lo que permite definir el evento crítico es el momento, a partir del cual, comienza la secuencia del resto de eventos que, hacen interrelacionar los diferentes subsistemas del sistema vial y que, desembocaran en los resultados producidos por el mismo<sup>664</sup>.

### 3.2.2.2. Acción y condición en MOSES.

La acción *“sólo hace referencia a la consecuencia externa del movimiento de un ser humano realizado de forma voluntaria (...)*<sup>665</sup>”, aunque, también, hace mención al

---

<sup>663</sup>Ver Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. BOE núm. 289, de 29/11/2014, pág. 97964 *“Las colisiones múltiples entre más de dos vehículos se considerarán como un único accidente, si son sucesivas”*.

<sup>664</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. El Modelo Secuencial de Eventos... *Op. cit.* p. 38.

<sup>665</sup>*Idem.* Pág. 41

subsistema tecnológico, a través de los sistemas de seguridad activa y de ayuda a la conducción de los vehículos que, de forma independiente a la intervención humana, efectúan acciones con trascendencia externa, con la finalidad de neutralizar descuidos u omisiones del conductor durante la conducción. Igualmente, la omisión es incluida dentro del referido concepto de acción. Se trata de conocer, mediante la investigación del siniestro vial, cuáles son las acciones y condiciones de cada uno de los subsistemas del sistema vial (humano, tecnológico, estructural y socionormativo), en cada una de las fases objeto de estudio (pre-viaje, viaje, pre-colisión, colisión y post-colisión).

Como acciones, en el subsistema humano, podrían citarse, a modo de ejemplo, la normal conducción del vehículo, la realización de un giro o la detención, mediante el uso de frenos del vehículo, el desplazamiento del peatón, bien andando o corriendo, la irrupción en la calzada, parado o detenido, etc. Las propias acciones del conductor al margen de la conducción, como fumar, manipular un teléfono móvil u otros objetos. Igualmente, las acciones que realiza el subsistema tecnológico, como la circulación normal, frenado, detención, derrapaje, etc.

Para la metodología de MOSES, la condición:

*“ (...) es un estado de un subsistema o elemento del sistema vial, que afecta a las acciones realizadas por ese mismo subsistema u otro subsistema provocando que un evento o una secuencia de ellos se produzca de una determinada manera, que si no estuviera presente hubiera ocurrido de forma distinta<sup>666</sup>”.*

Ello supone que existen unas determinadas circunstancias o factores concurrentes, durante la realización de las diversas acciones, los cuales, favorecen la producción del siniestro vial, aunque no de forma directa. Esa condición puede afectar a cualquiera de los subsistemas del sistema vial y, además, es posible corregirlos de tal forma que, pueden evitar la producción del siniestro vial.

Supongamos la conducción de un vehículo por un tramo de sucesivas curvas, correspondiendo ello a la acción del conductor, pero a la que añadimos diversas condiciones a esa acción. El conductor va con sueño, ha consumido alcohol, la vía, al estar mojada, presenta poca adherencia y, respecto del subsistema tecnológico, la

---

<sup>666</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. El Modelo Secuencial de Eventos... *Op. cit.* p. 41.

banda de rodamiento de los neumáticos tiene una escasa profundidad. Estas condiciones, que afectan directamente a la acción del conductor y condicionan a los subsistemas, favorecerán la producción del siniestro vial.

Su estudio en todas las fases es importante, pero, en relación con la posible conducta imprudente, las fases del pre-viaje, viaje y pre-impacto tienen una mayor trascendencia. Qué es lo que realiza o efectúa el usuario vial, bien sea conductor de un vehículo o, bien sea un peatón (acción) y bajo qué circunstancias lo hace (condición), así como, si pudo prever o no la producción del siniestro vial, incluso, si ante ello lo pudo evitar o no, ayudará a conocer el comportamiento de los implicados.

En la fase de pre-viaje, es conveniente conocer los descansos realizados antes de la conducción, su duración y condiciones. Las actividades laborales realizadas, si requieren un trabajo físico o no, las lúdicas o de otra índole efectuada. Si padece alguna patología, toma medicamentos o, debe tener en cuenta, cualquier prevención o tratamiento médico, como pudieras ser, la necesidad de una duración determinada de descanso o sueño, la prohibición de consumos de sustancias tóxicas, etc. Respecto al vehículo, su estado previo, posibles deficiencias, estado de neumáticos, alumbrado, sistemas de señalización, limitaciones de visibilidad entre otros. Circunstancias climatológicas que pueden afectar al estado de la vía, itinerarios, trazados o cualquier otra relacionada con el viaje a realizar. Para ello, habrá que obtener información del propio implicado, de familiares, compañeros de trabajo o de cualquier otra fuente de información que pueda facilitar la misma.

Durante la fase de viaje, averiguar toda la información posible relacionada con el plan de viaje, el trayecto seguido, hora de inicio, distancia recorrida, necesidad de llegada en un determinado plazo de tiempo, paradas y descansos realizados, velocidad media, ingesta de alimentos, sobre todo si han sido comidas copiosas, y bebidas. La ingesta de alcohol, drogas o medicamentos. Igualmente, el motivo del viaje, como trabajo, negocio, ocio o urgencia. Su estado de ánimo, apático, preocupado, nervioso, si este se realiza en horarios nocturnos o diurnos. La edad del conductor y, en general, su condición física para el viaje que realiza. El estado del vehículo y su funcionamiento durante esta fase es importante, como los neumáticos o la climatización. Las condiciones atmosféricas durante el trayecto realizado, que pueden requerir una mayor atención y cuidado, lo cual, implica más cansancio, el trazado de la vía que puede generar monotonía o mayor actividad, así como las condiciones de circulación, si ésta era fluida, densa, congestionada, escasa. Todas estas circunstancias pueden influir en



el comportamiento del factor humano, produciendo cansancio, sueño, fatiga, asunción de riesgos, etc., y favorecer la producción del siniestro vial.

En el pre-impacto, las percepciones de los implicados, las ropas y elementos de visibilidad de los peatones y ciclistas, el estado de la vía, su trazado y configuración, visibilidad, bien a través del estado del parabrisas, las condiciones meteorológicas o posibles obstrucciones visuales. Las condiciones en las que se realizan, en su caso, las maniobras evasivas. El estado de los neumáticos que pueden favorecer o afectar esas acciones evasivas, la maniobrabilidad o la mayor o menor adherencia. El alumbrado del vehículo, si estaba accionado o no, y cuál llevaba encendido.

Para la fase de impacto, el posicionamiento de los usuarios de los vehículos, si éstos hacían uso o no de los elementos de seguridad pasiva, como, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de protección, así como, si su colocación era o no adecuada. Los sistemas de seguridad pasiva que han sido accionados como consecuencia del impacto o colisión.

En la última fase, la de post-impacto, el vehículo si es desplazado hasta su posición final puede hacerlo con las ruedas bloqueadas o en rodadura libre, todas o algunas, el tipo y estado de pavimento en esa trayectoria, los vuelcos o giros que efectúe, así como, además, en caso de proyección de peatones, el tipo de ropas que viste. El comportamiento de posibles cargas o la fijación de las mismas. En esta fase, ya se ha producido el siniestro vial, pero algunas de estas circunstancias pueden favorecer una mayor o menor lesividad.

A los efectos de valorar la gravedad de la imprudencia, las condiciones tienen gran importancia, toda vez que, estas pudieron haber sido tenidas en cuenta por el conductor o el peatón respecto a la previsibilidad y “evitabilidad” de producción del siniestro vial.

En muchas ocasiones, la valoración de las condiciones tendrá más trascendencia que la propia causa que produce el siniestro vial. Hay causas que suponen la infracción del deber de cuidado y, en sí mismas, son de una gravedad que directamente, su comisión, constituyen una imprudencia grave, como la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas. Sin embargo, otras no pueden considerarse de la misma entidad y necesitan de ir acompañadas de esas condiciones que las hacen igualmente graves.

Si en una colisión entre dos vehículos, la causa del siniestro es la invasión del carril izquierdo de circulación al trazar una curva, ésta puede haberse producido de diversas formas y, no todas, poseen el mismo grado de desvalor de la acción. Desde un ligero despiste hasta un exceso de velocidad, pero, si le añadimos un deficiente estado de la vía, el mal funcionamiento del vehículo y las mermadas condiciones psico-físicas del conductor, esa conducta constituirá, sin lugar a dudas, una imprudencia grave. Una infracción leve del deber de cuidado puede convertirse en una conducta grave imprudente, atendiendo a esas condiciones que concurren en la producción del hecho.

A modo de resumen y, teniendo en cuenta los conceptos expuestos, la metodología de MOSES, puede definirse como:

*“ (...) un modelo secuencial matricial de eventos que aplica en una escala de tiempo una sucesión de fases en las cuales, se tienen en cuenta una serie de posiciones clave y eventos relevantes, entre los que sobresale el evento crítico que actúa como desencadenante de la secuencia que finaliza en el impacto, en cada uno de los cuales, se determinan las acciones y condiciones de cada subsistema, para finalizar con el cálculo o estimación del riesgo que el evento, las acciones y las condiciones determinan para el conjunto del sistema vial<sup>667</sup>”.*

### 3.2.3. MOSES y el proceso de toma de decisiones.

En el modelo MOSES, se hace referencia a un postulado clásico del sistema del comportamiento humano, conocido como teoría *PIEV*, la cual, parte de la premisa que *“(...) el conductor y todos los usuarios de la vía están sujetos a una serie de estímulos, tanto esperados como inesperados, procedentes de los otros subsistemas del sistema vial y del medioambiente en el que este se encuentra inmerso<sup>668</sup>”*, aunque como dice CAMPÓN DOMÍNGUEZ<sup>669</sup>, es una teoría alternativa a la de evolución del accidente que

---

<sup>667</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. Manual de Investigación de Siniestros Viales... *Op. cit.* p. 119.

<sup>668</sup>*Idem.* Pág. 112.

<sup>669</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. La evolución del accidente. Cuadernos de la Guardia Civil. Revista de Seguridad Pública. 2ª Época. Núm. XXVI. Madrid. 200) Págs. 131-147.

tiene varias versiones, además de un origen incierto, pues es atribuida, por algunos, a PIGNATARO<sup>670</sup> y, por otros, a MATSON *et. al*<sup>671</sup>.

Siguiendo a FRICKE - BAKER Y OLSON<sup>672</sup>, esta teoría esta está formada por cuatro etapas secuenciales:

– Percepción: En ella, las personas, pueden recibir estímulos exteriores desde los órganos de los sentidos, principalmente vista y oído en la conducción, los nervios y el cerebro, *“entre un 80% y un 90% de la información que se utiliza en la toma de decisiones en la conducción, llega a través de la vista<sup>673</sup>”* .

Percibir no solo significa ver, algo a través de los sentidos, pues no solo es Percibir *“supone ser consciente de la existencia de los objetos y relacionarse con éstos<sup>674</sup>”*. No es solo ver la presencia de un peatón, sino que, se tiene que entender que ésta, constituye un riesgo.

– Intelección: Se trata de identificar y comprender los estímulos percibidos. Es importante que, no solo es percibir, sino entender que aquello implica un riesgo, lo cual, puede generar un retraso en todo el proceso. En un siniestro vial, el investigador no solo debe tener en cuenta cuándo pudo ser visto el peatón o el vehículo en cuestión, sino que, debe plantearse que en las circunstancias en las que se produjeron los hechos, se estaba produciendo una situación de riesgo que da lugar a una respuesta por parte del observador.

---

<sup>670</sup>PIGNATARO, L.J. Traffic Engineering, Theory and Practice. 1st Edition. Prentice Hall. Englewood Cliffs. USA. 1973.

<sup>671</sup>MATSON, T.M; SMITH, W.S.; HURD, F.W.; BOTTARO, A.; QUARANTA, U.: SPATARO, G.; ROGANO, A. Técnica del Traffico Stradale. Cedam. Padova. 1961

<sup>672</sup>FRICKE, LYNN B; BAKER, STANNARD: The Traffic-Accident Investigation Manual. At scene investigation and technical follow-up. Novena Edición. Northwestern University Traffic Institute. Evanston (Illinois) USA (1986). Pág. 64

OLSON, P. L. Driver Perception-Response time. Dewar edits. Human Factors in Traffic Safety. Lawyers&Judges Publishing Company. Tucson, 2002. Págs. 43-75.

<sup>673</sup>MONTORO, L.; TOLEDO, F.; LIJARCIO, J.I.; ROCA, J.; LLORET, M.C.; MARTÍ-BELDA, A. y PUCHADES, R. Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador. (9ª edición revisada). DGT. Madrid. 2012, citado por MARTÍ-BELDA, A. Procesos psicológicos básicos: el procesamiento de la información en el tráfico. INTRAS. Universidad de Valencia. Alfa Delta Digital S.L. Valencia. 2015. Pág. 12

<sup>674</sup>MARTÍ-BELDA, A. Procesos psicológicos básicos... *Op. cit.* p. 11

– Evaluación: Determinar cuál es la respuesta adecuada para hacer frente, evitando o disminuyendo, los efectos a los estímulos percibidos, es decir, al riesgo. Cuál será la maniobra evasiva que deberá hacer el sujeto para que el siniestro no se produzca. Ello va a depender de muchos factores, como la experiencia, el conocimiento, la pericia, la edad, su estado psicofísico, etc. Todos los factores y circunstancias negativas que concurran en el sujeto coadyuvaran a una toma de decisión equivocada y, además, un mayor tiempo en su deliberación. En cualquier caso, se suele juzgar, frecuentemente, estas maniobras como erróneas cuando el resultado acaecido no es favorable, pero, hay que colocarse en la concreta situación de riesgo para poder evaluar, de la forma más imparcial posible, lo correcto o incorrecto de la misma. Hay que tener en cuenta que esta evaluación debe hacerse en un espacio temporal muy reducido y, salvo maniobras que denoten una decisión absolutamente equivocada, no podemos aventurarnos a calificarlas de errónea.

– Volición: Se da comienzo a la ejecución de aquella decisión valorada en la etapa anterior, la cual, conlleva la realización de una manifestación física por el conductor o del peatón. Habrá que tener en cuenta las facultades físicas de éstos, pues requerirá que se realice en el menor tiempo posible, por lo cual, serán necesarios movimientos rápidos y enérgicos. Con personas de avanzada edad o las que presenten alguna limitación de movilidad, bien física, bien psíquica, esta ejecución será realizada con mayor lentitud.

Como antes se dijo, no solo es posible la producción de una respuesta del subsistema humano ante la aparición de una situación de riesgo, sino que, el subsistema tecnológico, también puede ofrecer una respuesta adecuada, de forma independiente al obrar humano, ante determinados sucesos generadores de riesgo.

#### 3.2.4. Posiciones relevantes en MOSES.

La referida teoría del PIEV, aplicable a todos los siniestros viales, para conocer la secuencia completa de eventos y su desarrollo, a partir del crítico, habilita reconocer las acciones y condiciones que realiza cada una de las personas implicadas. Para ello, desde un punto de vista psicológico, se tienen en cuenta las posiciones relevantes siguientes<sup>675</sup>:

---

<sup>675</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales.. *Op. cit.* pp. 112-114.

### 3.2.4.1. Posición de Percepción Posible (PPP).

*“(...) es el momento y lugar donde el evento crítico, entendido como movimiento o condición inesperada o extraordinaria que aumenta el riesgo de sufrir un siniestro vial, puede haber sido percibido, por primera vez, por una persona normal<sup>676</sup>.*

De la definición de MOSES se colige, en primer lugar, que la PPP, estará íntimamente relacionada con la aparición del evento crítico, es decir, con el advenimiento del riesgo que conlleva la realización de una maniobra evasiva. Si el riesgo tiene su origen en la comisión de una infracción del deber de cuidado, por uno de los usuarios de la vía, ésta tiene que generar, necesariamente, una situación de riesgo.

En BORREL VIVES *et al.*, lo denomina punto de percepción posible y lo determina como *“momento y lugar donde el movimiento o condición inesperada o extraordinaria puede haber sido percibido por una persona normal<sup>677</sup>”*, lo cual, supone que el referido punto puede existir, aunque no produzca riesgo alguno. Pudieran darse situaciones como, la de un peatón que cruza la vía a una considerable distancia, ocasionando la circunstancia inesperada o extraordinaria, aunque esa irrupción no sea susceptible de calificarla como riesgo, precisamente, por el alejamiento que existe entre ambas unidades de tráfico, lo cual, puede dar lugar a situaciones perjudiciales para el conductor del vehículo.

En los informes policiales de siniestros viales, cuando se razona la PPP, se suele asimilar ésta a la distancia de visibilidad que disponía el conductor del vehículo, justificándolo porque era observable la situación de riesgo desde esa posición, aunque es totalmente erróneo, pues es muy probable que el evento crítico, la situación de riesgo, no se haya producido, llegando, incluso, a ocurrir que alguna de las unidades de tráfico implicadas no estuviera, todavía, presente en el escenario del suceso<sup>678</sup>. Visibilidad y

---

<sup>676</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos... *Op. cit.* p.106.

<sup>677</sup>BORREL VIVES *et al.* La Investigación de accidentes de tráfico... *Op.cit.* p.42.

<sup>678</sup>Supongamos el caso de un atropello a peatón, en el que se dice que la PPP se encuentra a 300 m porque para el conductor del vehículo que lo atropella, su visibilidad es esa distancia, pues, puede ver al peatón. Sin embargo, quién garantiza que, 300 m antes del atropello el peatón se encontraba cruzando la vía, cuando es posible que ni siquiera estuviera en el escenario y, sobre todo, no genera riesgo. El juez se planteará la siguiente pregunta: Si pudo ver al peatón a esa distancia, ¿cómo no hizo nada para evitarlo pues tenía tiempo y espacio para hacerlo, ¿qué iba haciendo para no verlo con suficiente antelación? Implicará responsabilidad para ese conductor.

Imaginemos a un turismo detenido en una intersección, cumpliendo el stop que le es preceptivo y, por su izquierda, se aproxima un vehículo que es visible a 400 m. Si finalmente colisionan ambos, no puede decirse que la PPP se encuentra a esa distancia, pues el evento crítico se producirá cuando el vehículo detenido

PPP no son siempre coincidentes y, por lo tanto, equiparables. Únicamente, en aquellas situaciones en las que, por razones de visibilidad, la posibilidad de percibir el riesgo es reducida será simultáneo, pues, desde que es posible visualizar por primera vez el “movimiento o condición inesperada o extraordinaria ya existe el riesgo”<sup>679</sup>. El evento crítico, la situación de riesgo, es común para los implicados en el siniestro vial, pero la PPP puede ser distinta<sup>680</sup>.

Otro de los elementos que hay que tener en cuenta es que, la situación de riesgo inesperada puede haber sido percibido, por primera vez, por una *persona normal*, lo cual, puede generar problemas de interpretación<sup>681</sup>. Siguiendo la teoría del PIEV, cabría preguntarse si solo se trataría de la percepción, a través de los sentidos, cerebro y nervios o, en cambio, es necesario identificar esa percepción con la producción de un riesgo. Se entiende que deben darse las dos etapas, percepción e intelección, pues si no reconocemos que nos encontramos ante una situación de riesgo, no podremos asignarle una respuesta evasiva y, por ende, no habría evento crítico.

---

comience a moverse cuando el otro, que tiene preferencia de paso, se halla a una distancia que produce el riesgo de colisión, pero que no será la correspondiente a la visibilidad.

Un vehículo cruzado en la calzada, visible a 300 m de distancia, no conlleva directamente la realización de una maniobra evasiva desde que puede ser visto, sino cuando la proximidad genera un riesgo.

En el caso de atropellos a peatones en horarios nocturnos, se comprueba que la PPP es considerada como la visibilidad que tiene el conductor en relación al haz de luz de las lámparas de su vehículo que, en el caso de las halógenas, puede llegar a los 60 metros. Se da por hecho que el conductor ha tenido esa distancia para poder ver la irrupción del peatón, cuando no es cierto, pues el peatón, dentro de esa zona, pudo haber invadido la vía en los 10 m, 20 m, 40 m... Podría decirse que, como máximo, la irrupción del peatón se produjo dentro de esos 60 m. Lo contrario, supondría atribuir una posible responsabilidad para el conductor que no es cierta.

<sup>679</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales... *Op. cit.* p. 112.

<sup>680</sup>En un atropello a peatón durante la noche, en una vía sin iluminación, el evento crítico se produce cuando el peatón irrumpe en la vía, pero la posibilidad de percibir ese evento está supeditada a la visibilidad que dispongan ambos implicados. Para el conductor del vehículo, limitada al haz de luz que proyectan sus faros, pero para el peatón es su propia visión, que le advierte la presencia de un vehículo que se aproxima.

<sup>681</sup>Algunos errores que figuran en los informes de siniestros, al determinar la PPP: “(...) es aproximadamente unos 60,00 metros. Se considera como Punto de Percepción Posible el momento en que el conductor del turismo...debería haber observado por primera vez la posición de la señal vertical S-13 de situación de un paso para peatones y, por tanto, circular con la debida precaución por la posible existencia de peatones cruzando la calzada”; “(...) se encuentra situado en el mismo punto de salida de vía del turismo”; “(...) se estima que a unos trescientos metros (300 m), el conductor del vehículo mixto debería de ver al ciclista circulando por el arcén y quedar en alerta de la existencia de un posible riesgo, al tratarse de un colectivo vulnerable, ya que el ciclista circula por el arcén y para adelantarle con seguridad necesita guardar la distancia lateral mínima exigida”; “(...) viene representado por un objeto inanimado (talud)..., el talud es invisible a una distancia de 250 m, si se circula haciendo uso del alumbrado de largo alcance, y de 100 metros si se circula con alumbrado de cruce”; “situado entre los 150 mts y los 40 ms del punto de impacto, teniendo en cuenta el alumbrado que utiliza, ya que sería el lugar en que es visible la señalización vertical de curva peligrosa, límite de velocidad y los paneles direccionales que indican el trazado de la curva”: “ (...)a unos 10 mts del punto de impacto, ya que es el lugar desde el que es visible la invasión de su carril (...)”.

En cuanto a “persona normal”, qué habría que entender. Aunque no se explica en el modelo, se considera que debería ser aquella que, en relación a la seguridad vial, está atenta a la actividad que va desarrollando, a los acontecimientos que se van desplegando a su alrededor, bien sea conductor o peatón. Además, no se encuentra distraído o afectado por la ingesta de sustancias tóxicas, sueño, fatiga, cansancio, es decir, no existe ninguna causa o condición que restrinjan sus capacidades psíquico-físicas. Puede ser asimilado al hombre prudente, pues éste, no se vería comprometido con las circunstancias negativas expuestas. Esta persona normal servirá de patrón, de modelo, de guía que permitirá compararlo con el proceder de los implicados en el siniestro vial.

Se dice que la PPP “*es objetiva y se podrá estudiar su situación sobre el terreno*”<sup>682</sup>. Esta afirmación es motivo de debate, pues lleva a crear confusión al investigador. Que sea objetiva, no debería significar que esa posición sea determinable espacialmente. Implica que, al no haber circunstancias que limitan las actitudes y facultades de la persona normal, significa que la percepción del riesgo se producirá en el mismo momento para todas esas personas consideradas como normales.

Para aquellos casos en los que no se pueda determinar una distancia desde la PPP al lugar del siniestro, se podría estimar un espacio máximo donde se pueda establecer el mismo. En función de los tiempos y velocidades máximas reglamentarias fijadas para cada uno de las trayectorias seguidas por las unidades de tráfico implicadas, se puede situar aquel espacio máximo en el que, el movimiento o condición inesperada o extraordinaria supone una situación de riesgo. Fuera de esa distancia máxima, esas mismas acciones no lo generarían, por lo tanto, ni constituyen evento crítico, ni permiten ubicar la PPP.

En cualquier caso, aunque se pueda calcular o estimar esas distancias, es muy recomendable recorrer, incluso grabar en vídeo, los itinerarios de las unidades de tráfico que han sufrido el siniestro vial, a ser posible, con un vehículo igual y bajo las mismas condiciones de luminosidad, visibilidad, circulación, etc., para comprobar, *in situ*, las posibilidades de percepción que disponía el usuario implicado. Igualmente, hay que tener en cuenta que cuando el investigador, durante la inspección técnico ocular, realiza esta actuación es conocedor de los hechos ocurridos, por lo tanto, no existe para él,

---

<sup>682</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.* p. 106

movimiento o condición inesperada o extraordinaria, por lo que puede hacerse una configuración de percepción que no se ajusta a la realidad de los hechos sucedidos.

En el momento del siniestro, seguramente, hubiera otros estímulos o circunstancias que requerían la atención del conductor por ser también objeto de atención, incluso, la presencia de vehículos que pudieron impedir observar, concretamente, el hecho que requería la respuesta evasiva. Sin embargo, el investigador cuando realiza su intervención, lo hace sin que ningún otro vehículo, obstrucción visual u otro factor que influya en su percepción, la cual, no es la de una persona normal, sino la de aquella que conoce cómo sucedieron los hechos, requiriéndose, por tanto, que estas circunstancias las tenga presente al hacer su valoración para que sea lo más neutral, imparcial y aséptica posible.

Aunque es difícil reproducir la situación o el contexto en el que se desarrollaba el siniestro, se puede comprobar cuáles eran las circunstancias del tráfico existentes, las ambientales, luminosidad, visibilidad, etc., entre otras, para tenerlas en cuenta, pues, de lo contrario, se estará errando en la determinación de la PPP, llegándose a atribuir responsabilidades a quien, verdaderamente, no las tuvo.

#### 3.2.4.2. Posición de Percepción Real (PPR).

*“(...) al momento y lugar en el cual el conductor o peatón, implicado directamente en el siniestro vial, percibió, realmente, por primera vez el peligro o la situación anormal<sup>683</sup>”.*

Ahora ya no es la persona normal, sino la persona implicada, tanto peatón como conductor de un vehículo, a la que hay que analizar cuándo tuvo la percepción de ese movimiento o condición inesperada o extraordinaria que requería una respuesta evasiva por su parte<sup>684</sup>.

La PPR, al contrario de la posible, es subjetiva, pues dependerá de las circunstancias y condiciones en las que se encuentre el sujeto. No todas las personas,

---

<sup>683</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos... *Op. cit.* p.106.

<sup>684</sup>La respuesta evasiva que requería la situación, ante la falta de tiempo y espacio, no tiene por qué producirse, pero hubo un peligro que la exige.



como norma general, percibirán un hecho de la misma manera y al mismo tiempo, “es un proceso muy complejo e individual<sup>685</sup>”. Supongamos que hay personas que tienen dificultades sensoriales, principalmente la vista, o circulan bajo la influencia de alcohol o drogas, están cansadas, con sueño, etc., es decir, no están en las mejores condiciones psico-físicas para ver y comprender que se encuentran ante una situación de peligro, y pueden hacerse depender “de las propias experiencias, del aprendizaje, de las motivaciones, de la cultura, etc.<sup>686</sup>”, por lo que, no se debe olvidar, a la hora de valorar la PPR que, “(...)ante una misma sensación, varios sujetos pueden tener distinta percepción<sup>687</sup>”.

También, hay que tener en cuenta que, mientras se circula se recibe numerosa información, la cual, no toda somos capaz de registrar y, tampoco toda tiene la misma utilidad, por lo que, una elección errónea puede impedir que percibamos la situación de peligro, por ello, “(...) resalta la importancia del proceso de búsqueda y selección de información potencialmente útil del entorno, del propio vehículo e incluso de uno mismo (...)”<sup>688</sup>. Lo primero que el conductor debe tener en cuenta, para decidir qué estímulos son relevantes o no y, por tanto, realizar una selección adecuada, es prestar atención a la conducción, pues si ésta falla, el resto es indiferente, ya que, ésta le permite “(...) seleccionar estímulos clave, dando entrada y procesando solo una pequeña porción de la enorme información sensorial recibida, quedando el resto de los estímulos más difusamente percibidos<sup>689</sup>”. Una atención inadecuada, llevara directamente a la producción del siniestro vial.

En función de estas circunstancias, puede que para la persona implicada no hubiera existido la PPR o, que provocaran un mayor retraso de la misma, por lo cual, será muy importante conocer la presencia de esas posibles eventualidades, así como, de qué forma pudieron afectar a las acciones que estaba realizando, pues, en función del alcance que pudieron producir, su influencia será distinta<sup>690</sup>. Estas alteraciones

---

<sup>685</sup>MARTÍ-BELDA, A. Procesos psicológicos básicos: el procesamiento de la información en el tráfico. INTRAS. Universidad de Valencia. Alfa Delta Digital S.L. Valencia. 2015.Pág. 10

<sup>686</sup>MARTÍ-BELDA, A. Procesos psicológicos básicos... *Op. cit.* p. 10

<sup>687</sup>*Idem.* Pág. 10

<sup>688</sup>MARTÍ-BELDA, A. Procesos psicológicos básicos... *Op. cit.* p. 10

<sup>689</sup>*Idem.* Pág. 23

<sup>690</sup>Una persona que se queda dormida mientras conduce, no tendrá percepción real, ante la irrupción de un peatón en la calzada. El que va distraído, tardará en darse cuenta del peligro.

suponen un menoscabo de las facultades psico-físicas en las personas, por lo que, teniendo en cuenta los efectos que producen en el comportamiento humano, permiten concluir los motivos por los cuales, se produjo la ausencia o el retraso en la percepción<sup>691</sup>.

Par la determinar la PPR, se dice que, dada la subjetividad que presenta, es “(...) *difícilmente determinable sin la manifestación del conductor o peatón*<sup>692</sup>”, aunque existirán ocasiones, como antes se explicó, en las cuales, las circunstancias que pueden modificar las capacidades de percepción de las personas son perfecta y manifiestamente visibles para el investigador, pero, es cierto que, todas aquellas relacionadas con otros estados anímicos, como problemas personales, laborales o de cualquier índole, sueño, fatiga, cansancio y otras que puedan afectar al grado de atención y posibilidad de percepción, deben ser facilitadas por los propios implicados, familiares u otras personas allegadas, así como, por informes médicos, psicotécnicos u otros a los que se pueda tener acceso, bien directamente o a través de la Autoridad judicial.

La percepción es un proceso muy complejo e individual, dependiente de las propias experiencias, del aprendizaje, de las motivaciones, de la cultura, etc. Por ello, ante una misma sensación, varios sujetos pueden tener distinta percepción.

Si se comprueba que el peatón o el conductor del vehículo realizó una maniobra evasiva, se colige, que existió previamente percepción real por aquellos, pues es inconcebible una reacción sin percepción de peligro. Si espacialmente puede situarse el lugar donde tiene su origen una maniobra evasiva, es posible, mediante cálculos analíticos de reconstrucción de siniestros viales, conociendo una velocidad previa, situar con una buena aproximación dónde se sitúa la PPR. Incluso, si puede determinarse el ángulo de la colisión entre dos vehículos o, el contacto entre un vehículo y peatón, a través de los daños del primero y las lesiones del segundo, permitiría comprobar si, previamente, alguno de ellos varió su trayectoria, aunque lo fuera ligeramente, pues serviría para relacionar esa desviación con la ejecución de una maniobra evasiva y, de ahí, la existencia previa de la PPR.

---

<sup>691</sup>Un conductor que conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas y, por lo tanto, tiene disminuidas sus capacidades psico-físicas, sufrirá un retraso en la percepción causados por los efectos que produce el alcohol en el organismo.

<sup>692</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales...Op. cit. p.113.

### 3.2.4.3. Posición de Ejecución de la Decisión (PED).

*“(...) el momento y lugar en el que el conductor o el peatón reacciona ante el estímulo exterior que le avisa del peligro o la situación anómala, es decir, donde inicia la ejecución de la decisión que ha adoptado, generalmente en forma de maniobra evasiva<sup>693</sup>”.*

Lo primero que indica es que ha existido percepción real por el sujeto implicado en el siniestro vial. Además de establecerse cuál es la maniobra realizada, es posible ubicar donde comienza la misma. Huellas de frenado o deslizamiento, de fricción lateral o derrape, la determinación del ángulo de colisión que indiquen un giro previo al impacto puede facilitar información sobre la ejecución de la maniobra.

Es posible que no se haya dado comienzo a la realización alguna maniobra evasiva, bien, porque no ha existido percepción real, bien, porque no existe tiempo y espacio para realizarla, a pesar de haber percibido el peligro, o, igualmente, porque, aunque se haya realizado no es visible la misma<sup>694</sup>. Por lo tanto, la ausencia de maniobras evasiva no es un indicador fiable de una previa falta de atención en la conducción, aunque, alguna resolución judicial no lo ha teniendo en cuenta<sup>695</sup>.

Desde que el peligro es percibido por el conductor o peatón, hasta que se inicia la ejecución de la decisión de la maniobra evasiva, acontece el tiempo de reacción, en el cual, se incluirá el intervalo que transcurre desde que se percibe que la situación es peligrosa, se decide en que va a consistir la reacción y, finalmente, se dará comienzo a la misma. Este tiempo *“varía entre los 0’4 y 2 segundos<sup>696</sup>”*, aunque, pueden encontrarse diferentes estudios donde se establecen otros valores temporales, pero, en cualquier caso, dependerá de factores como la edad, la experiencia, las condiciones psíquico-físicas de la persona, de ahí la necesidad de conocer, a través de la investigación, la

---

<sup>693</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit. p.107.*

<sup>694</sup>Ocurre con los vehículos que realizan una maniobra de frenado, pero están dotados de sistemas de frenos ABS, que no deja unas marcas duraderas de neumático al no producirse el bloqueo de las ruedas. Estos vehículos pueden dejar otros tipos de marcas, pero son difíciles de detectar, aunque, no por ello hay que descartar su búsqueda.

<sup>695</sup>SAP GR 78/2016, Sección 1ª, de 17 de febrero. SAP GR 151/2016 - ECLI: ES:APGR:2016:151 *“...falta desatención debida a la conducción...ni siquiera se percata de que va a chocar frontalmente con el vehículo que circula en sentido contrario, como lo demuestra el que no dejase huella alguna de frenada o derrape...”*

<sup>696</sup>BORREL *et al.* La Investigación de accidentes de tráfico...*Op. cit. p. 43*

existencia o no de dichas circunstancias, así como la posible influencia que hayan podido tener. El tipo de maniobra elegida, si es *“simple, compleja, discriminatoria, etc.”*<sup>697</sup>, también influye en su duración, ya que, el tiempo de reacción no será el mismo cuando la situación peligrosa es esperada y la maniobra es simple<sup>698</sup>, por tanto, será de menor extensión que en el supuesto en el cual, la situación se ha producido de forma súbita, inesperada o inopinada.

Ante tantas posibilidades, no todas las personas percibirán y actuarán de la misma forma, ya que, existe *“la posibilidad de que diversas personas implicadas en una misma situación-problema de tráfico puedan captarla, formarse una representación de la misma, y resolverla de maneras totalmente distintas”*<sup>699</sup>, de ahí, la necesidad de tratar de individualizar el comportamiento de cada persona implicada en el siniestro vial.

La decisión de la ejecución, en cuanto que, supone escoger una respuesta ante una situación de riesgo y ejecutarla, guarda una relación directa con la percepción real que se haya tenido, sobre todo, si es coincidente con la percepción posible, ya que, *“una buena recepción permitirá un adecuado procesamiento y una ajustada toma de decisiones que se plasmará en maniobras adecuadas cuyos efectos controlará el conductor, permitiéndole, pues continuar ininterrumpidamente el proceso de conducción dentro de unos márgenes aceptables de seguridad”*<sup>700</sup>, aunque, como no puede ser de otra manera, el tiempo y espacios previos al impacto juegan un papel importante en el éxito de la maniobra evasiva. En cualquier caso, sin una adecuada percepción, el resto, carece de importancia, pues, el siniestro se habrá producido.

Todas estas circunstancias, previamente consideradas, deberían ser tenidas en cuenta por el investigador y no basarse, directamente, en tablas preestablecidas que puedan llegar a hacer que se adquiriera una concepción inadecuada del comportamiento de la persona implicada en el siniestro vial, ante la aparición de una situación peligrosa. Como referencia, podría considerarse que, para las personas de mayor edad este tiempo tiende a ser más elevado, pues, aunque puedan poseer conocimientos y amplia

---

<sup>697</sup> *Idem*. Págs. 43-44

<sup>698</sup> Cuando se circula en caravana y existen frecuentes paradas, por la congestión del tráfico, el peligro lo representa la distancia que se mantenga con el vehículo que le precede y, ante la acción de aquel, que es conocida, la reacción consistirá, únicamente, en frenar y, además, esa reacción ya está prevista.

<sup>699</sup> MARTÍ-BELDA, A. Procesos Psicológicos Básicos... *Op. cit.* p. 7

<sup>700</sup> *Idem*. Pág. 10.

experiencia, al ir aumentando los años sufrirán un mayor menoscabo en sus capacidades sensoriales, vista y oído principalmente, ocasionando retrasos perceptivos y, además, las ejecuciones que realicen serán de mayor lentitud, debidos a problemas óseos y articulares. Del mismo modo, los conductores nóveles, aunque generalmente son jóvenes, no reaccionan tan rápidamente como pudiera pensarse, toda vez que, la falta de conocimientos<sup>701</sup>, experiencia y pericia, retrasarán la decisión de la maniobra a realizar.

#### 3.2.4.4. Posición de No Escape (PNE).

*“(...) es aquél momento y lugar en el cual el siniestro resulta inevitable, es decir, el impacto se producirá en un futuro inmediato, independientemente de la voluntad y las acciones de las personas implicadas<sup>702</sup>”.*

La secuencia de eventos del siniestro vial, desde que aparece el evento crítico, puede reflejar que, entre éste y la colisión o atropello, es tan escaso el tiempo y espacio existente que no existe posibilidad de reacción, por lo que, el siniestro será inevitable. Incluso, desde el primer momento, aunque hubiera habido retraso en la PPR o no existiera, es posible que el siniestro sea inevitable desde su origen, existiendo, únicamente, la PPP<sup>703</sup>.

La PNE tiene importancia en la concreción de la “evitabilidad” del siniestro vial, el cual, puede ser inevitable desde el mismo momento, o inmediato posterior, a la producción del evento crítico, coincidiendo su posición o, muy próxima, a la PPP. Incluso realizándose una maniobra evasiva, dependiendo del espacio que se dispone y la velocidad de circulación, será evitable o no. Por ello, permitirá establecer las posibles responsabilidades jurídicas a que hubiere lugar. Si era inevitable, desde los momentos iniciales, habrá exención de responsabilidad, siempre que ésta no sea debida a la

---

<sup>701</sup>STS 1111/2004, Sala de lo Penal, de 13 de octubre. Roj: STS 6458/2004 - ECLI: ES: TS: 2004:6458. *“(...) la gravedad de la imprudencia la ha deducido...porque el acusado no había llegado a obtener el permiso de conducción tras intentarlo en numerosas ocasiones...indudablemente significa una falta de aptitud para dicha actividad...desconociendo las más elementales reglas de experiencia...erró de forma notoria en la adecuación de la conducción a las condiciones (...)”*

<sup>702</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.* p.107.

<sup>703</sup>Supongamos el caso en el que un peatón irrumpe en la calzada, haciéndolo entre vehículos estacionados, cuando el vehículo que lo atropella se encuentra a escasa distancia. Por muy atento que vaya el conductor, por muy rápida y efectiva que sea su maniobra evasiva, el atropello es inevitable desde que se produce la irrupción del peatón.

conducta imprudente de la persona, lo cual, supuso que, a pesar de tener posibilidad para evitar el siniestro, ésta no se produjo como consecuencia de la conducta negligente materializada.

#### 3.2.4.5 Posición de Impacto (POI)

*“(...) a aquel momento y lugar en el que se consuma el siniestro vial y que corresponderá a la posición de máximo efecto<sup>704</sup>”.*

En esta posición existe, previamente, un contacto inicial entre los vehículos que colisionan o entre el vehículo y peatón o, un objeto. Le sigue un momento de enganche o máximo efecto, en el que se producen las deformaciones entre vehículos o, daños y lesiones en atropellos, para finalmente desengancharse y desplazarse hasta la posición final.

Su ubicación en el escenario de los hechos, así como, la identificación de qué elementos, objetos, huellas o vestigios permiten su concreción es muy importante dentro de la investigación del siniestro vial. El lugar donde interaccionan las unidades de tráfico implicadas permite conocer el modo en que se produjo aquel.

Con carácter general, es fácil determinar su ubicación, principalmente si la colisión se ha producido con una especial violencia, pues las transferencias de energías entre los vehículos dejarán sobre el pavimento indicios, restos, huellas y vestigios que facilitarán dicha localización. Sin embargo, en los atropellos a peatones o ciclistas, no se darán estas circunstancias, por lo que, será más complicado determinar esta posición, aunque, no obstante, pudiera establecerse, en lugar de una posición, un área de atropello.

Conociendo la POI y la posición final de los vehículos y personas implicadas permite conocerse las velocidades post-colisión a través del balance energético sufridos por las mismas, en el caso de vehículos, y, para atropellos a peatones, utilizando distancias de proyección, la velocidad de impacto.

Su concreta y correcta ubicación espacial será de gran importancia en aquellos casos en los que pudiera haberse invadido la parte de la vía que no le correspondía a

---

<sup>704</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.* p.107.

uno de los implicados o, el espacio recorrido desde una situación previa de parada o detención, etc., como serían los supuestos de colisiones en intersecciones.

En aquellos siniestros viales en los que, dada la insuficiencia de huellas, indicios, restos o vestigios, incluso su ausencia, causará una mayor complejidad para establecerla POI. La tipología de colisión o impacto, la determinación de los daños y lesiones, en vehículos y peatones, así como sus trayectorias post-colisión, ayudará a conocer esta posición.

#### 3.2.4.6. Posición Final (PF)

*“(...) es aquella que adoptan las personas, vehículos y objetos, cuando llegan a la inmovilidad tras la sucesión de eventos que dan lugar al siniestro vial<sup>705</sup>”.*

En esta finaliza la última secuencia de los eventos que conforman el siniestro vial, tras describir las unidades de tráfico implicadas las trayectorias post-impacto, desde la POI hasta dicha PF. En estas trayectorias, se podrán encontrar huellas, vestigios y restos sobre la vía, vehículos y objetos, que faciliten información sobre la forma en que se realizaron las mismas.

Como corolario de lo antes expuesto, las posiciones reseñadas pueden ser aplicadas a cualquier tipo de siniestro vial, aunque ello suponga que, en unos casos será más fácil que en otros, en los que, su determinación entrañará una mayor complejidad, pero, en cualquier caso, se necesita una labor de investigación exhaustiva, objetiva y completa que llegue a conclusiones lo más ajustadas posibles a lo realmente sucedido. Con ello, se pretende establecer cuál fue el desarrollo de la secuencia completa de eventos del siniestro vial y, conocer las acciones y condiciones de cada uno de los subsistemas implicados en el mismo, las cuales, hicieron que se produjeran de la forma en la que ocurrieron.

### 3.3. Factores que afectan a la percepción y decisión.

Cuando en un siniestro vial, aparecen indicios que pueden hacer concebir la idea de la posible ausencia de percepción o de su retraso, dadas las circunstancias y la

---

<sup>705</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos...*Op. cit.* p.108.

dinámica en la que aquel se produjo, habrá que profundizar la investigación en las fases del pre-viaje, viaje y pre-impacto para poder conocer cuál pudo ser el motivo que propició que el evento crítico no fuera percibido por el conductor o peatón, o fuera observado con demora.

Puede ocurrir que el evento crítico se produjera de forma súbita, inesperada, sin tiempo y espacio para poder advertirlo. La rapidez de su producción no significa que no lo perciba, sino que, no sea posible comprobarlo. PPP y POI, están muy próximos y, por lo tanto, no implica que sea imputable al sujeto, salvo, que le sea exigible algún deber de precaución.

En los casos en los que sí sea posible comprobarlo y, finalmente, se llega a la conclusión que existió demora entre la PPP y PPR, y, entre la PPR y PED, es necesario buscar la causa que lo motivó. Son distracciones o desatenciones en la conducción o en la conducta del peatón lo que hay que investigar.

Situaciones que pueden provocar cansancio, fatiga, sueño, distracciones producidas en el interior o exterior del vehículo, serán habitualmente la causa. Investigar en las fases antes citadas puede dar una respuesta clara y valorar la forma en que afectó a la conducción. Todas ellas afectan, de forma más o menos intensa, tanto en la percepción, en la toma de respuesta a la situación de riesgo y, además, pueden retrasar o dificultar la ejecución de la misma, con lo que, se limita la “evitabilidad” del resultado o, en su caso, la lesividad del mismo. En cualquier caso, es indispensable investigar el origen y el modo en que afectaron en las conductas de los implicados.

Sin embargo, cuando se detecta el consumo de alcohol o de drogas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o medicamentos, la situación es distinta. En el caso de consumo de drogas, ésta debe haber influido en la conducción y su afectación esta corroborada por estudios científicos. Con la ingesta de alcohol, sucede lo mismo, pero es más fácil conocer sus efectos en la percepción y en la decisión de la ejecución de maniobras evasivas. Puede darse, por cierto, que del examen de la conducta del implicado en el siniestro vial, bien, no hubo percepción, bien, existió retraso. En relación a la ejecución de la decisión, no se encontrará en las mejores condiciones para decidir qué respuesta tomar para evitar la situación de riesgo, además de ejecutarla con la rapidez y decisión que la misma requería.



Es mucha la literatura científica que relaciona el consumo de alcohol con la producción de alteraciones, desde las funciones perceptivas, ya que, “(...) *deteriora la convergencia ocular, necesaria para calcular correctamente las distancias...el campo visual se reduce...fatiga ocular...y se producen problemas para mantener la concentración visual*”<sup>706</sup>. En la atención, afecta a la “(...) *capacidad para atender a dos fuentes de información a la vez...se focaliza en el centro del campo visual...más difícil mantener un nivel de atención adecuado durante un tiempo prolongado*”<sup>707</sup>. Para la psicomotricidad, “(...) *es más difícil coordinar la información sensorial y motora...bajo control de los movimientos de precisión...disminuye el rendimiento muscular...altera el equilibrio*”<sup>708</sup>. Se deben tener presente, las “(...) *alteraciones y las modificaciones en la capacidad de reacción, en la atención y en el control de los impulsos*”<sup>709</sup>.

Para la ejecución de la decisión, ya presenta problemas la misma adquisición de información, no ya, por no haber existido o por retraso, sino que, puede ser incorrecta o incompleta, por lo tanto, tendrá consecuencias a la hora de decidir qué es lo que va a hacer para evitar el siniestro. Llegado a este punto, la misma ejecución se verá comprometida, produciéndose situaciones de descoordinación, imprecisión, lentitud y torpeza. Ante los consumos de alcohol, la secuencia de eventos estará directamente condicionada a los efectos que esta sustancia produce, tanto en el organismo, como en la conducción, con especial influencia en los tiempos de reacción, los cuales, serán más lentos.

Si al consumo de alcohol, se le añade, conjuntamente, el de drogas, la afectación a los procesos de percepción y decisión son perjudicados en mayor medida, dependiendo del tipo de sustancia consumida. En el caso de los opioides: “(...) *aumento de los efectos sedantes de ambas sustancias y la afectación del rendimiento psicomotor*”<sup>710</sup>. Con cannabis: “(...) *mayor sedación y empeoramiento del rendimiento psicomotor (...)*”<sup>711</sup>, y si se consume cocaína, “(...) *su rendimiento está aún*

---

<sup>706</sup>DGT. El Alcohol y la Conducción. Ministerio del Interior. Madrid. 2014. Págs. 23.

<sup>707</sup>*Idem.* Pág. 24

<sup>708</sup>*Idem.* Pág. 25

<sup>709</sup>Ministerio de Sanidad y Consumo. Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. *Informe sobre alcohol.* Madrid. 2014. Pág. 102

<sup>710</sup>*Idem.* Pág. 54

<sup>711</sup>*Idem.* Pág. 54

*alterado...falsa sensación de seguridad puede llevar a conductas de riesgo... produce mayor agresividad y conductas violentas<sup>712</sup>“.*

El efecto más peligroso que producen estas sustancias, además de lo anterior, es que el sujeto no es consciente de los mismos, todo lo contrario, llegando a tener “*una sensación subjetiva de mayor seguridad en sí mismo<sup>713</sup>”, lo cual, se traduce en “... reacciones de euforia, agresividad, conductas temerarias y violenta<sup>714</sup>. “*

#### 3.4. Relaciones entre las distintas posiciones.

La sucesión de las posiciones citadas no es fija, irán variando en función de cómo se produjo la secuencia de eventos del siniestro vial, aunque hay algunas que no modificarán su posición, otras cambiarán, atendiendo a la dinámica desarrollada por el siniestro y, algunas no se llegarán a producirse.

- La Posición de Percepción Posible (PPP), al igual que el evento crítico, siempre existirá y, además, serán coincidentes.

PPP = Evento crítico.

- La PPP y la Posición de Percepción Real (PPR), pueden ser simultáneas o no. Dependerá de la coincidencia del grado de atención desplegado por el conductor o peatón implicado con el de la “persona normal”, la cual, representa el modelo o patrón a seguir. Si no concurren ambos, la PPR se situará en un momento posterior, lo cual, supondrá que ambas posiciones tendrán una mayor o menor separación, en función de la duración de la desatención de su actividad. Por lo tanto, la PPP y PPR puede ser coincidentes o no, incluso, la PPR puede no existir.

PPP = PPR / PPP ≠ PPR : PPP + PPR (retraso) / PPR = Ø

---

<sup>712</sup>Idem. Pág. 54

<sup>713</sup>Ministerio de Sanidad y Consumo. Informe sobre alcohol. *Op. cit.* p. 58

<sup>714</sup>BRUNTON LL, LAZO JS, PARKER KL. The Pharmacological Basis of Therapeutics. 11th edición. Editorial McGraw-Hill. New York; 2006. Págs. 591-606, citado por Informe sobre alcohol...*Op. cit.* p. 58

- La Posición de Ejecución de la Decisión (PED), existirá o no. Si tiene lugar, es porque ha habido un tiempo de reacción suficiente para dar comienzo a la ejecución de una maniobra que evite o minimice el resultado del siniestro vial. En el supuesto de carecer de este tiempo, la maniobra evasiva se encontrará en su fase inicial o, simplemente, no existirá. Si ésta se hubiera producido, siempre será posterior a la PPR.

$$PED / PED = \emptyset / PPR + PED$$

- La Posición de No Escape (PNE), se hallará, igualmente, siempre. Su variación podrá variar en función de las circunstancias propias del siniestro. Puede aparecer desde el mismo momento que aparece la PPP. También, situarse con anterioridad o posterioridad a la PPR o a la PED. Dependerá desde el momento en el que el siniestro es inevitable y, por lo tanto, desde la producción de la PPP/evento crítico y, como máximo, con anterioridad al POI.

$$PNE = PPP / PNE \rightarrow PPR / PPR \rightarrow PNE / PNE \rightarrow PED / PED \rightarrow PNE$$

- La Posición de Impacto (POI), también estará siempre que se haya producido el siniestro vial. Distinto es si es determinable o no el lugar, dependiendo de las huellas, restos, vestigios que se encuentren, de su ubicación.

- La Posición Final (PF), al igual que la anterior, estará presente. Es posible que, en siniestro viales con fuga, se desconozca la PF del vehículo fugado, pero en realidad, no se puede tener en cuenta como tal, pues, esta posición se refiere a situaciones de inmovilización de la unidad de tráfico.

### 3.5. Posiciones y posibilidades de investigación.

Las posiciones relevantes más importantes son analizadas, principalmente, en la fase de pre-impacto, una vez que se da comienzo a la secuencia de eventos. Sin embargo, las acciones ejecutadas y las condiciones que concurren, traerán su causa, en muchas ocasiones, de las fases anteriores, es decir, pre-viaje y viaje. Los retrasos o ausencias en la percepción del peligro, en la decisión y ejecución de las maniobras evasivas pueden estar relacionadas, directamente, con episodios previos de sueño, fatiga o cansancio, lo cual, conlleva la investigación de las actividades y descansos

anteriores al inicio de la conducción, en el caso de vehículos, así como del plan de viaje, al objeto, de poder dar respuesta a esas deficiencias de percepción, decisión y reacción.

Igualmente, las posiciones relevantes ofrecen las siguientes posibilidades de información, en relación a la investigación del siniestro vial, que servirán para graduar la conducta imprudente cometida, teniendo en cuenta las relaciones o conexiones que existen entre las mismas.

– Entre la Posición de Percepción Posible y la Posición de Percepción Real.

La PPP, determinada por el proceder de una persona considerada como normal, es tomada como modelo o patrón en relación con la PPR del implicado en el siniestro vial. Si ambas posiciones son coincidentes, indica que el grado de atención para la conducta que está realizando era la correcta. Desde el primer momento en el que se produjo la aparición del riesgo, la situación inesperada o extraordinaria que implica una reacción para poder ser evitado, es percibido por los implicados, es decir, coincide en momento y lugar con el de una persona normal. En caso contrario, si existen diferencias de tiempo y espacio entre estas posiciones de percepción, será necesario investigar cuál fue el motivo para que se produjera este retraso.

Esa investigación estará dirigida a conocer las condiciones psico-físicas y somáticas de las personas, así como las condiciones ambientales existentes cuando se produjo el siniestro vial, además del resto de circunstancias en las que se encontraba el escenario de los hechos, las cuales, pudieran influir en esa ausencia o retraso de la percepción.

La ausencia o demora de la percepción estará íntimamente relacionada con falta de atención del peatón o del conductor. Esta desatención pudo haberse producido por muy distintos motivos, desde múltiples distracciones, tanto internas como externas, disminución de capacidades o facultades personales, como sueño, fatiga, cansancio, patologías médicas previas o súbitas, ingesta de sustancias tóxicas, medicamentos, etc. Sin embargo, las condiciones ambientales y del escenario de los hechos, pueden provocar las mismas consecuencias, pero, estarán más vinculadas con problemas de visibilidad. El peligro puede estar previamente presente, pero, mientras no es visible, no existe evento crítico y, por lo tanto, no hay tampoco PPP.

Para poder conocer esta casuística habrá que dirigir la investigación del subsistema humano, en las tres primeras fases del modelo, a la información que puedan aportar los propios implicados, familiares, allegados, testigos, centros de trabajo, informes médicos, psicológicos, psicotécnicos, etc., así como otros de índole más técnico, como posicionamientos GPS, llamadas telefónicas, cámaras de seguridad o de vigilancia del tráfico.

– Entre la Posición de Percepción Posible y la Posición de No Escape.

Desde que comienza la secuencia de eventos del siniestro vial, la actuación del sujeto implicado gira en torno a la posible “evitabilidad” del mismo y, principalmente, de sus resultados. Dentro de esa secuencia existe un determinado momento y lugar, en el que el siniestro es inevitable. No obstante, ello no significa que, por ser inevitable, al conductor o peatón no le sean exigibles responsabilidades penales. La “evitabilidad”, y su correlativa responsabilidad, dependerán del momento en el que aparece la PNE. Si ambas posiciones, PPP y PNE, aparecen próximas, no existirá ninguna responsabilidad, pues será inevitable, en cualquier caso, salvo, que esa inmediatez de posiciones sea consecuencia de la conducta previa imprudente del usuario vial, con lo cual, por mucha actividad evasiva que despliegue se producirá el resultado, para lo cual, será conveniente realizar un estudio de “evitabilidad”.

En los algunos informes de investigación de siniestros viales, este estudio de “evitabilidad” se traduce en una serie de cálculos físico-matemáticos en los cuales, se utilizan parámetros y valores aproximados o estimados, reflejándose resultados que, sobre el papel, aunque válidos, no parecen muy ajustados a la realidad de lo sucedido, pues, variando estos datos, el resultado puede cambiar a favor o en contra de la “evitabilidad”<sup>715</sup>. El análisis debe estar enfocado en la propia dinámica que presenta el propio siniestro vial<sup>716</sup>.

---

<sup>715</sup>Supongamos que un vehículo cuando atropella a un peatón, en la PPR, su velocidad de circulación es de 76 km/h. La “evitabilidad” no debe ser qué hubiera ocurrido si este vehículo circulara a 50 km/h, pues de esta manera, que no se ajusta a la realidad, se está variando esa PPP. Las magnitudes de tiempo y espacio aplicables, tanto del vehículo, como del peatón, son distintas al variar la velocidad.

<sup>716</sup>Si un vehículo circula con una velocidad notoriamente excesiva al aproximarse a un paso de peatones, no se trata de conocer si a la velocidad reglamentada exigible, evitaría o no el atropello. Lo correcto será que, si a esa velocidad excesiva cruza un peatón se puede evitar o no el atropello, es decir, desde la PPR, ¿frenando el vehículo se detendría antes de llegar al paso de peatones?

– Entre la Posición de Percepción Real y la Posición de Ejecución Decisión.

Desde la PPR hasta que se da comienzo a la ejecución de la maniobra evasiva, transcurre el tiempo de reacción del conductor o peatón, en el cual, será consciente de la situación que causa el peligro, establecerá cual va a ser la maniobra evasiva a realizar y, finalmente, dará comienzo a la misma, coincidiendo con la PED.

Este tiempo de reacción debe ser estimado lo más objetivamente posible por el investigador, para lo cual, deberá tener en cuenta las condiciones psico-físicas, la edad, la experiencia, la pericia y los conocimientos sobre la actividad que realiza. El tipo de maniobra evasiva elegida supone un elemento a tener en cuenta en relación al tiempo, pues, éste será diferente si, bien, se opta por una reacción esperada, bien, si es de aquellas en las que se trata de preferir la más correcta entre varias posibles o, también, debe decidir entre opciones que no son frecuentes<sup>717</sup>.

Si, tenidas en cuenta las condiciones anteriores, se considera que su tiempo de reacción es elevado, su reacción será lenta y, por lo tanto, existirá mucha distancia entre ambas posiciones, reduciéndose la posibilidad de evitar el siniestro. En relación a la imprudencia, algunas de esas condiciones son propias de las particularidades naturales de la persona, como puede ser la edad, pero otras tienen su origen en conductas previas desafortunadas, en el caso del consumo de alcohol.

– Entre la Posición de Ejecución Decisión y Posición de Impacto.

En este intervalo de posiciones, el conductor o peatón ha dado comienzo a la maniobra evasiva que previamente había elegido, todo ello, con la finalidad de evitar el siniestro vial o, si no fuera posible, que el resultado lesivo o dañoso sea menor.

En la ejecución de la maniobra también existen condicionantes que facilitan o ralentizan su materialización. Una capacidad física óptima, supondrá acciones rápidas y enérgicas, mientras que en las personas mayores o aquellas que tienen mermadas, aunque temporalmente su capacidad, realizará movimientos lentos. Otros factores a tener en cuenta son, la velocidad a la que circula el vehículo, la cual, reducirá el tiempo y el espacio para efectuarla, el propio espacio que se disponga, el estado del pavimento y su adherencia, así como, las capacidades que ofrezcan los sistemas mecánicos del

---

<sup>717</sup>BORREL *et. al.* La Investigación de accidentes de tráfico...*Op. Cit.* p. 354.

vehículo, especialmente dirección y frenado. Finalmente, el conocimiento y la pericia del conductor juegan un papel importantísimo, manteniendo la serenidad y evitando acciones bruscas que añadan mayor incertidumbre a su maniobra.

### 3.6. Identificación de las causas del siniestro vial en MOSES.

El conocimiento de las causas que produjeron el siniestro vial, una vez que se obtuvo toda la información útil y necesaria, a través de las distintas fuentes de información disponible, relacionada con la participación de los diferentes subsistemas del sistema vial y en cada una de las fases del siniestro, servirá para averiguar por qué aquel se produjo. Se busca responder qué motivó la fractura de la normalidad homeostática del sistema vial desencadenante de la secuencia de eventos que ocasionaron el resultado que, finalmente, se produjo.

Habrá que tener en cuenta algunas premisas<sup>718</sup> necesarias para establecer las causas del siniestro vial, comenzando, en primer lugar, por averiguar cuál ha sido la secuencia de eventos producida. A continuación, la búsqueda, está íntimamente relacionada con el comportamiento del subsistema humano, por lo que, habrá que tener presente la teoría del PIEV, aplicándolo a las fases del pre-viaje, viaje y pre-impacto. Seguidamente, aunque el evento crítico no determina la causa del siniestro, una vez determinado, facilita su conocimiento. Por último, hay que tener en cuenta que las condiciones, en relación a las acciones, van a transformar el origen de un determinado evento.

Al ser esta metodología proyectada para su aplicación retrospectiva, su fuente de investigación inicial estará sujeta a las referencias que aparezcan en los informes que emitan los investigadores. Además de éstas, principalmente si no son las adecuadas o suficientes, será necesario realizar una investigación del siniestro lo más profunda y exhaustiva posible, recopilando la mayor cantidad de datos y que éstos aporten una cuantía importante de información, es decir, se necesita, tanto cantidad como calidad, para, a continuación, realizar un análisis riguroso de los mismos, lo cual, permitirá que los resultados vayan fluyendo de forma coherente, objetiva y ajustados a lo verdaderamente ocurrido. Se puede poseer cuantiosa información, pero si no se es

---

<sup>718</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales...*Op. cit.* p. 134

capaz de darle un sentido o una explicación razonada, como el que se pretende, no servirá para nada, alcanzándose conclusiones erróneas o insuficientes.

### 3.6.1. Causa.

En el campo de la investigación de siniestros viales, se considera que el investigador no puede ceñirse a la causa única, sino que, existen más condicionantes que deben ser tenidos en cuenta, incluida las que pudieron ser atribuidas a la propia víctima. Si solo se tuviera en cuenta una sola causa, sustentada en la infracción del deber de cuidado, basada en las normas de tráfico viario, podría resultar demasiado fácil atribuir una responsabilidad imprudente, pero no permitiría valorar cuál es la gravedad de esa conducta.

Para BAKER, *“causa de un siniestro vial es una combinación de factores secuenciales y simultáneos que contribuyeron al resultado y sin la falta de cualquiera de ellos este no podría haber ocurrido<sup>719</sup>”*.

Para la metodología seguida por MOSES, causa *“es toda, acción, omisión, condición o combinación de ellas, sin la cual las secuencias de eventos no se hubieran desarrollado tal y como lo hicieron, ni sus consecuencias hubiesen sido las mismas<sup>720</sup>”*, de esta forma, se incluye tanto las acciones como las condiciones a las que se hizo referencia en los apartados anteriores. Además, pueden ser varias a tener en cuenta, de tal forma que, en el estudio de la secuencia de eventos que conforman el siniestro vial son precisamente éstas, y no otras, permitiendo verificar que, a través de ellas, el siniestro se produjo en una determinada forma, precisamente, en la que realmente ocurrió.

### 3.6.2. Condición.

Se refiere a todas aquellas circunstancias que confluyen a la realización del siniestro vial, de tal forma que, sin su participación, aquel ni se hubiera producido, ni, tampoco, en la forma en que se consumó.

---

<sup>719</sup>FRICKE, L. B, BAKER, J.S. Traffic Accident Reconstruction... *Op. cit.* p. 52

<sup>720</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. DOMINGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales... *Op. cit.* p. 118



Directamente, en el modelo MOSES, las condiciones no originan el siniestro vial, pero su participación es importante, ya que, favorece que el siniestro vial se haya producido en la forma en la que realmente ocurrió. Si no existieran dichas condiciones, porque es posible eliminar las mismas, tampoco se hubiera producido<sup>721</sup>.

En relación a la imprudencia, la causa puede asociarse a la infracción del deber de cuidado, incluso, puede ser de una entidad tan considerable que, *per se*, constituya una imprudencia grave. Al mismo tiempo, las condiciones, permitirán modular esa gravedad de la conducta, principalmente, cuando éstas pudieron ser previstas por el sujeto.

Para CAMPÓN DOMÍNGUEZ, en MOSES,

*“no se concede mayor importancia a este tipo de causas que a otras presentes, porque es necesario determinar la completa combinación de condiciones y acciones de los diferentes subsistemas implicados para entender de forma integral la causalidad de este tipo de fenómenos<sup>722</sup>”.*

De ahí que, a los efectos de establecer la gravedad de la imprudencia, es conveniente especificar si las acciones o las condiciones, han supuesto una elevación del riesgo permitido, derivando las mismas la producción del siniestro vial.

### 3.7. Esquema del estudio secuencial de un siniestro vial.

Para proceder, cómo se estudiaría, secuencialmente, un siniestro vial es necesario establecer un esquema de trabajo, el cual, es aplicable a cualquier tipo de siniestro. Para ello, se expone el seguido por su propia metodología<sup>723</sup>.

---

<sup>721</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. Manual de Investigación de Siniestros Viales... *Op. cit.* p.118. “es un estado de un subsistema o elemento del sistema vial, que afecta a las acciones realizadas por ese mismo subsistema u otro subsistema provocando que un evento o una secuencia de ellos se produzca de una determinada manera, que si no estuviera presente hubiera ocurrido de forma distinta”.

<sup>722</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos... *Op. cit.* p. 112

<sup>723</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A.. Manual de Investigación de Siniestros Viales... *Op. cit.* p. 135-150.

- Planteamiento del siniestro vial.

Se conceptúa el tipo de siniestro, atendiendo a una clasificación<sup>724</sup>, describiéndose su ocurrencia, ubicación, unidades de tráfico implicadas y resultados producidos.

- Análisis de las acciones y condiciones.

Estará basado en el examen de las huellas, indicios, restos y vestigios obtenidos en la inspección técnico ocular, además, de las manifestaciones efectuadas por los implicados y testigos del hecho. Permitirá establecer cuáles fueron estas acciones, realizadas por los distintos subsistemas, y las condiciones que influyeron en las mismas en cada una de las fases. En caso de discordancias o contrariedades con la información obtenida, así como falta de la misma, pueden establecerse hipótesis que permitan una mejor aclaración de lo sucedido.

- Reconstrucción cinemática del siniestro.

A través del cálculo físico-matemático, se procurará conocer las distintas magnitudes de tiempo, velocidad y espacio recorridos por las unidades de tráfico implicadas, en relación a las distintas posiciones relevantes de la secuencia. Una vez determinada la Posición de Impacto (POI) y partiendo de ésta, podrá determinarse las posiciones y ángulos de impacto de las referidas unidades en el momento del contacto, valiéndose de las deformaciones permanentes. La aplicación de principios físicos de la dinámica, como el Principio de Conservación de la Energía (PCE) o el Principio de la Cantidad del Momento Lineal(PCML), facilitará conocer velocidades post-colisión, colisión, como las velocidades de pre-colisión a través de la cinemática.

- Identificación del evento crítico.

Aquel que conlleva a la *realización de maniobras evasivas ante el importante aumento del riesgo objetivo* de producirse el siniestro vial.

---

<sup>724</sup> Clasificación según el Anexo I, de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. BOE núm. 289, de 29/11/2014, págs. 97958 a 97963. Igualmente, puede ser utilizada la clasificación prevista en la norma UNE 26403:1990. Vehículos automóviles. Colisiones. Terminología.

- Análisis de las posiciones relevantes de las distintas unidades de tráfico.

Para cada uno de los implicados, una vez determinada la POI y teniendo en cuenta las relaciones entre las distintas posiciones, como se expuso en páginas anteriores, se procede a su examen. Hacia adelante, se concluye en las Posiciones Finales (PF), mientras que, en dirección contraria, se describe, de existir o poder proceder a su ubicación espacial, las posiciones de ejecución de la decisión (PED), la posición de no escape (PNE), así como, las posiciones de percepción real (PPR) y percepción posible (PPP).

- Informe Secuencial de Eventos (ISE).

Se utiliza, principalmente, para realizar un resumen de las conclusiones de la investigación llevada a cabo, a través de la inspección técnica ocular, sobre los subsistemas humano, tecnológico y estructural, en relación con los eventos que forman la secuencia completa del siniestro vial. Se debe incluir todos aquellos eventos producidos, las acciones y las condiciones que concurrían, vinculándolos con aquellas evidencias objetivas que fueron recogidas y documentadas durante todo el proceso de investigación.

- Determinación de las causas.

Una vez concretadas las acciones y las condiciones, en las que éstas se produjeron, referidas a cada uno de los implicados, se podrá averiguar cómo sucedió el siniestro vial, y, con el establecimiento de la causa, se conocerá por qué se produjo aquel. Con todo ello, y demás circunstancias concurrentes, permitirán graduar la imprudencia con un mayor conocimiento de información que dará respuesta ajustada a los criterios que utilizan los Juzgados y Tribunales.

La metodología expuesta, comienza la investigación del siniestro vial teniendo en cuenta las actividades que realiza el conductor o peatón implicado desde momentos anteriores al inicio de la acción de conducción o circulación. Los periodos de actividad o descanso previos, tienen influencia en el comportamiento posterior del subsistema humano. Continúa con el conocimiento del plan de viaje, en el cual, pueden establecerse las condiciones en las que se ha venido desarrollando la conducción, la posible afectación a situaciones de cansancio, sueño o fatiga, y su correlación con la atención a la conducción. Una vez que se produce el evento crítico, se investiga las posibilidades de percepción, los posibles retrasos que pudieron existir, la reacción ante la aparición del riesgo objetivo, la viabilidad de efectuarlas o las causas que las impidieron. El tipo de colisión o atropello, la forma en el que se produjo, su ubicación, la existencia de medidas de precaución, como la reducción de velocidad, etc. Del mismo modo, son analizados los demás subsistemas que conforman el sistema vial, así como, las condiciones en los que estos van actuando y, que tanta importancia tienen en relación con el juicio de previsibilidad y “evitabilidad”. Es decir, permite la obtención de una importante cantidad de información que posibilita dar respuesta a los criterios jurisprudenciales y doctrinales que se aplican para graduar la imprudencia, y por lo tanto, una mejor aplicación y valoración, principalmente, para la determinación de esa infracción del deber de cuidado intermedio que pudiera ser considerado imprudencia menos grave. La información obtenida es muy variada, sírvase de muestras la recogida en el Anexo I: Información y datos a obtener, entre otros, a través del modelo secuencial MOSES y, así, para cada uno de los implicados en el siniestro vial, qué es lo que hicieron, en qué condiciones, si adaptaron o tuvieron presentes, pudiendo hacerlo, esas circunstancias al caso concreto para evitar la producción de unos hechos que lesionan bienes jurídicos, tan importantes, como la vida, la integridad, la salud física y mental de las personas.

# CAPÍTULO VII

## ANÁLISIS NORMATIVO. PERSPECTIVA CRIMINALÍSTICA EN LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO VIAL (I)



## 1. INTRODUCCIÓN.

Las normas de tráfico fundamentan el deber de cuidado que los usuarios viales, ya sean conductores o peatones, deben cumplir para que permanezca estable el sistema vial, procurando, para todos estos usuarios, la permanencia del principio de confianza que les muestre la seguridad de su observancia. En cualquier caso, su incumplimiento, como deber de cuidado, constituirá el primer elemento a tener en cuenta para determinar la graduación de la imprudencia penal cometida, grave o menos grave. La comisión de algunas de estas infracciones constituirá directamente su catalogación como imprudencia grave, pues el desvalor de la acción supone una notable elevación del riesgo permitido, constituyendo una conducta muy peligrosa. Entre éstas, se incluyen las transgresiones relacionadas con la influencia de alcohol, drogas y estupefacientes, porque con ellas, irán conjuntamente otras que supondrán una extraordinaria elevación del riesgo y, generalmente, con unos resultados que atentan a los bienes jurídicos que gozan de una mayor protección, como la vida y la integridad física de las personas, entre las que se encuentran, las que regulan las prioridades de paso, las maniobras de adelantamientos, las invasiones del carril contrario de circulación, etc.

Para aquellas infracciones del deber de cuidado más grave, no hay excusa que pueda esgrimirse para reducir el desvalor de la acción cometida, pues sus consecuencias, en relación con la siniestralidad vial, suponen una elevada probabilidad de su producción y escasa posibilidad de evitarlo. Respecto de la investigación, habrá que demostrar que las acciones cometidas son constitutivas de ese desvalor.

Abundando en lo anterior, las infracciones administrativas consideradas como muy graves, previstas en el art. 77 de la LTCVMSV, que contribuyen a que se produzcan los siniestros viales, son conductas que por sí mismas, son generadoras de un riesgo importante, como los excesos de velocidad, la caída de la carga por una inadecuada estiba, alcohol y drogas, conducción temeraria, circulación en sentido contrario, competiciones y carreras no autorizadas, aumentos de tiempos de conducción y minoraciones de descansos en vehículos de transportes, incumplimiento de condiciones técnicas de vehículos que afectan a la seguridad, conductas que afecten a la señalización vial, daños a la infraestructura.

En relación a las infracciones graves del art. 76 del mismo texto legal, causales de siniestros viales, conforman acciones referidas al exceso de velocidad, hasta determinados límites, preferencias de paso, adelantamientos, cambios de dirección o

sentido, marcha atrás, determinados estacionamientos que obstaculiza gravemente la circulación y provoque riesgos, especialmente, a peatones. Las conductas relacionadas con falta de atención permanente a la conducción y que provocan distracciones a la misma, prioridades de paso (luz roja de un semáforo, no respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso) y la conducción negligente. Distancias de seguridad.

Otros incumplimientos, aunque, igualmente, suponen un incremento del riesgo permitido, no permiten una definición clara de la intensidad del desvalor de la conducta, ya que, requieren tener en cuenta las condiciones que concurrieron a la comisión de dichas transgresiones. No hay que olvidar que, en relación a los delitos imprudentes de resultado, no se busca causar daños a las personas y será el análisis de esas circunstancias que concurren en el siniestro vial las que incluirán los hechos dentro del derecho penal o no.

Se pretende, desde un punto de vista criminalístico, observar qué sería necesario, para el investigador, tener en cuenta en sus investigaciones y ser plasmado en sus informes y, que pueda ser relevante para graduar las conductas que pueden ser consideradas imprudentes. Si se tiene en cuenta que *“la reconstrucción de un crimen es la determinación de las acciones que concurren y rodean la perpetración del delito”<sup>725</sup>*, salvando las distancias, correspondería conocer que acciones, conductas y bajo qué condiciones se han producido, contrastándolas con las previsiones normativas que les son inherentes, tanto generales como particulares, las cuales, tienen como finalidad, evitar lesiones de bienes jurídicos personales, como la vida y la salud de las personas.

Para realizar las investigaciones, qué mejor que utilizar una metodología que proporcione las herramientas necesarias para conocer e identificar, todas aquellas información útiles y necesarias que den respuestas a todas las cuestiones que se plantean, a los efectos de valoración de la imprudencia, en un siniestro vial.

No se trata de establecer que acciones constituyen una conducta como imprudencia grave, y cuáles menos grave, sino que, las distintas situaciones que pueden darse en la conducción, teniendo en cuenta el contenido de la norma vial, la cual, servirá para tener una idea que permita graduar la conducta imprudente. Qué es lo que establecía la norma vial, como deber de cuidado, ante la ejecución de las acciones de la conducción o circulación, de vehículos y peatones, con carácter general y, la

---

<sup>725</sup>CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. Manual de Investigación... *Op. cit.* p.167



realización de determinadas conductas o maniobras específicas para cualquiera de ellos. Este análisis tendrá presente, además de todos los factores relacionados con el subsistema humano, otros elementos relacionados con los otros subsistemas, como el estado del vehículo, de la vía, señalización, visibilidad, etc. Cuáles serían esas acciones y condiciones que, en relación a una determinada conducta, deben ser tenidas en cuenta para valorar la gravedad de la imprudencia.

Para el conocimiento de las conductas y maniobras realizadas y, con ello, si su realización se ha llevado a cabo teniendo en cuenta todas las previsiones normativas que le eran preceptivas y, en caso contrario, hasta qué punto han sido ignoradas, se tendrán en cuenta todos los indicios, huellas, restos, vestigios, daños, desplazamientos pre y post colisión, lesiones de las víctimas, manifestaciones, etc., que pueden conocerse, bien de la inspección técnico ocular (ITO) en el escenario de los hechos, o de informaciones complementarias, siguiendo para ello, la estructura que de fases que se plantean en el modelo secuencial de eventos del siniestro vial.

El subsistema normativo, se pondrá en relación con el resto de subsistemas. Este subsistema tendrá en cuenta todas aquellas obligaciones de la Ley de Seguridad Vial, de los Reglamentos Generales de Circulación, de Vehículos y de Conductores, de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, la Ley de Carreteras, en las cuales, existen previsiones dictadas para garantizar la seguridad vial de todos aquellos que participan en el tráfico viario.

Se van a tener en cuenta aquellas infracciones que generan una mayor peligrosidad y, además, forman parte de las estadísticas causales<sup>726</sup> de la producción de siniestros viales. Se puede comprobar que, en la serie temporal, son coincidentes los valores para cada tipo de infracción.

---

<sup>726</sup>Datos estadísticos extraídos de los Anuarios Estadísticos de Accidentes publicados por la DGT, correspondientes a los años 2016 (págs. 175 y 176), 2017 (págs. 193 y 194), 2018 (págs. 193 y 194) y 2019 (págs.).

Tipo de Infracción	Año 2016	Año 2017	Año 2018
Velocidad	9.148	8.325	8.603
No respetar señal de STOP	3.334	3.277	3.237
No respetar paso para peatones	3.722	3.755	3.740
No respetar otra regulación de prioridad	10.272	10.575	10.749
Invadir el sentido contrario	2.190	2.549	2.577
Adelantar antirreglamentariamente	1.195	1.227	1.328
No mantener intervalo de seguridad	10.373	11.146	11.205

Tabla núm. 7. Infracciones viales que causan mayor número de siniestros viales.

Fuente anuarios estadísticos DGT. Elaboración propia.

Hasta principios de octubre de 2020, no se habían publicado los datos estadísticos de siniestralidad correspondiente al año 2019, pero, no obstante, se observa, por la de años anteriores, que las infracciones que, generalmente, causan los siniestros viales no sufren variación, ni en la tipología, ni en su habitualidad.

## 2. NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACIÓN.

Previsiones de carácter general que tienen una influencia directa en la ocurrencia del siniestro vial, o en las condiciones en que se producen, las cuales, deben ser tenidas en cuenta por sus destinatarios, al constituirse como primeras precauciones. Su incumplimiento permitirá hacerse una idea del comportamiento llevado a cabo por éstos en la ejecución de la conducta realizada.

### 2.1. Normas Generales.

Estas normas, contenidas en los artículos 10 al 14 de la LTCVMSV<sup>727</sup>, están dirigidas, en primer lugar, a los usuarios de la vía para que eviten una serie de conductas que puedan ocasionar “*entorpecimientos indebidos, peligros, perjuicios o molestias innecesarias*”<sup>728</sup>. Usuarios, entre los que se encuentran los peatones, los cuales, son considerados como víctimas vulnerables<sup>729</sup>, de ahí, la necesidad de desplegar un especial cuidado por parte de los conductores de vehículos<sup>730</sup>, aunque, igualmente, su proceder puede incluirse en estas prevenciones.

Para los conductores de vehículos, en sentido amplio, les exige un comportamiento diligente, precavido y atento, con la finalidad de no causar daños ni lesiones, tanto al resto de usuarios viales, como así mismo<sup>731</sup>. Se utiliza este precepto

---

<sup>727</sup>LTCVMSV. Artículos 10 al 14. Usuarios, conductores y titulares de vehículos. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual. Obras y actividades prohibidas. Normas generales de conducción. Bebidas alcohólicas y drogas. Boletín Oficial del Estado, 31/10/2015, núm. 261, págs. 103179 a 103782.

<sup>728</sup> RGCir. Artículo 2. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes (artículo 10.1 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 9.

<sup>729</sup>Revista DGT. Ciclistas, peatones y motoristas, el 50% de víctimas mortales. Extraído el 08/10/2018, de: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2018/10OCTUBRE/1008linea-directa-estudio-victimas-accidente-de-trafico.shtml>.

“*la Organización Mundial de la Salud (OMS) afirma que son todos aquellos usuarios de la vía que, en caso de accidente, “carecen de un escudo protector”, por lo que los impactos son absorbidos directamente por el cuerpo de la víctima*”.

<sup>730</sup>SAP BU 471/2015, Sección 1ª, de 4 de diciembre. Homicidio por imprudencia grave. Atropello a peatón. Roj: SAP BU 929/2015 - ECLI: ES:APBU:2015:929“(…) *no concurrían circunstancias adversas a la conducción...paso de peatones era perfectamente visible...tramo de la calzada...era recto...condiciones de luminosidad y atmosférica favorables...conocía la zona...La presencia del paso de peatones exige extremar la precaución a las circunstancias del tráfico, en previsión de que pueden cruzar peatones*”.

<sup>731</sup> RGCir. Artículo 3. 1. *Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo*

como causa del siniestro, al señalar que el conductor no condujo con la diligencia y precaución necesarias, pero, no deja de ser un criterio demasiado extenso. Se considera que no deben ser utilizadas como causa de un siniestro vial, pues, sería más conveniente acudir a preceptos concretos que permiten ajustar la infracción de la norma de cuidado con la conducta realizada. No basta con afirmar que el siniestro se produjo por “*circular sin la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño (...)*” Si un conductor circula a gran velocidad por una vía urbana, está claro que, en caso de atropello a un peatón, su modo de circular no ha sido diligente ni precavido, pero será otro motivo, más preciso, el causante del siniestro. La conducción negligente o temeraria está absolutamente prohibida<sup>732</sup>.

Se podrían imaginar numerosas situaciones en las que, la diligencia y precaución necesaria no han sido las más adecuadas al caso concreto o han sido omitidas algunas. Empero, existen aquellas en las que, absolutamente, no ha existido ningún tipo de precaución, así como, cualquier juicio sobre previsibilidad. Todo es posible. Siniestros viales en los que las condiciones concurrentes a su producción, son flagrantes y de una dimensión que muestran una absoluta irresponsabilidad por el conductor del vehículo, de tal forma que, suponen la mayor falta de previsión, como sería la circulación por un tramo de vía con curvas sucesivas, en el que la calzada esta mojada y, por lo tanto, deslizante, a una velocidad inadecuada por las circunstancias climatológicas y el estado de la vía, añadiendo, para rematar, la conducción bajo la influencia de alcohol y drogas, con sus efectos perjudiciales en la conducción. Parece irreal, pero, desgraciadamente, es más real y normal de lo que parece<sup>733</sup>. Nadie dudaría en catalogarla como una imprudencia grave.

---

*negligente o temerario*. (artículo 10.2 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 9

<sup>732</sup> STS 561/2002, Sala de lo Penal, de 1 de abril. Roj: STS 2309/2002 - ECLI: ES:TS:2002:2309. “*El concepto de imprudencia temeraria es, en principio, un ilícito administrativo que el art. 65.5.2.c) (actualmente el 77.e) de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial tipifica como infracción muy grave. No obstante, cuando la temeridad es manifiesta, es decir, patente, clara y con ella se pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, el ilícito se convierte en penal y da lugar al delito previsto en el art.381 CP. Conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Siendo así, la temeridad que integra la infracción administrativa es, en principio, la misma que la que integra el delito. La diferencia entre una y otro está en que en el delito la temeridad es notoria o evidente para el ciudadano medio y, además, crea un peligro efectivo, constatable, para la vida o la integridad física de personas identificadas o concretas, distintas del conductor temerario.*”

<sup>733</sup>SAP VA 60/2016, Sección 2ª, de 8 de marzo. SAP VA 256/2016 - ECLI: ES:APVA:2016:256. “*(...) aglomerado asfáltico en buen estado observación y de mala rodadura...firme estaba cubierto de una fina capa de agua-nieve...cambio de rasante...señal vertical de advertencia de peligro, curvas peligrosas hacia la izquierda, peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas...ingesta de alcohol como por la de drogas que disminuían su capacidad de atención y reacción, unida la velocidad inadecuada por las condiciones climatológicas y el estado de la vía...conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas a una velocidad inadecuada al estado de la vía y de forma distraída hasta el punto de que, no obstante tener*

Igualmente, en relación al subsistema tecnológico, al titular del vehículo se le exige el cuidado del buen estado del mismo, de acuerdo a las normas que regulan las condiciones de seguridad, incluyendo su mantenimiento, las inspecciones reglamentarias y evitar que se utilice por quien no está habilitado administrativamente<sup>734</sup>.

La afectación de la falta de elementos de seguridad en los vehículos, lo es, tanto para el propio conductor, como para el resto de usuarios, pues impedirá, en concretas ocasiones, que puedan advertir el peligro, así como, la realización de determinadas maniobras. Las condiciones de circulación de un vehículo, en la que, sencillamente, sus sistemas de luminosos de señalización, tanto generales, como específicos por el tipo de vehículo, así como, la ausencia de elementos del mismo destinados facilitar la seguridad de las maniobras que realice, supondrán que la conducta realizada sea imprudencia grave<sup>735</sup>.

En relación a la ejecución de obras, la correcta señalización de las vías en las que se realicen éstas. También, se hace referencia a la ubicación de objetos y elementos en las proximidades de las vías, ya sean provisionales o definitivos, que pueden afectar a la circulación, principalmente, restringiendo la visibilidad de los usuarios que circulan por ellas<sup>736</sup>. Se enumeran una serie de situaciones relacionadas con la presencia de obstáculos, tanto en la vía, como en sus inmediaciones, que puedan afectar a la seguridad vial, así como la obligación de retirar, lo antes posible o advertir

---

*amplia visibilidad para ello, no se percató con la debida antelación de la presencia y la velocidad del vehículo que le precedía”.*

<sup>734</sup>LTCVMSV. Art. 10.3. *El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, someterlo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.* Boletín Oficial del Estado, núm. 261, de 31/10/2015. Pág. 103179.

<sup>735</sup>SAP BA 190/2017, Sede Mérida, Sección 3ª, de 21 de septiembre. Roj: SAP BA 909/2017 - ECLI: ES:APBA:2017:909. *“(…) decidió voluntariamente ponerse a manos del vehículo especial...no había pasado nunca la ITV...carecía en la parte trasera del alumbrado del lado derecho...fundido el sistema de frenado y la luz de posición...carecía de todo tipo de retrovisores...no portaba la señal V-2 (luminoso amarillo) ni la V-4 (limitación de velocidad a 40), tampoco la V-5 de vehículo lento”.*

<sup>736</sup> RGCir. Artículo 4.1. *La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial necesitará la autorización previa de su titular y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras en razón de las circunstancias o características especiales de tráfico, que podrán llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (artículo 12.1 del texto articulado).* Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 9.

su presencia<sup>737</sup>. Las cargas que son transportadas en vehículos, deben ser practicadas en la forma que reglamentariamente se establezca, al objeto de asegurarlas y crear peligros innecesarios,<sup>738</sup> comprobándose que se efectuó atendiendo a la normativa que regula la estiba de mercancías en estos vehículos.

Resultan importantes las previsiones relacionadas con las normas generales de conducción, pues van a tener una influencia significativa en los siniestros viales, por lo tanto, serán objeto de investigación. Comenzando con el control del vehículo en todo momento, y la obligatoriedad de adoptar una mayor diligencia de seguridad ante la presencia de aquellas personas consideradas vulnerables: “*niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad*”<sup>739</sup>, lo que conlleva, a la necesidad de tener presente todas aquellas circunstancias presentes y la diligencia llevada a cabo por el conductor del vehículo, para que sean tenidas en cuenta por el juzgador, como pudiera ocurrir, cuando el siniestro se produce en las inmediaciones de un centro escolar, en los horarios de entrada o salida de alumnos, en un centro comercial, etc.<sup>740</sup>.

Incluye previsiones de percepción, para observar la presencia de éstos, y las posibles acciones que, de forma inesperada e inopinada, puedan realizar, así como la exigencia de mayores niveles de cuidado, comenzando, con la reducción de velocidad

---

<sup>737</sup> RGCir. Artículo 130. 1. *Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.* (artículo 51.2 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 56.

<sup>738</sup> RGCir. Artículo 14. 1. *La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan: a) Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa. b) Comprometer la estabilidad del vehículo. c) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas. d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.* 2. *El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.* 3. *El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su acondicionamiento o estiba, se atenderá, además, a las normas específicas que regulan la materia.* (artículo 12.6 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 13

<sup>739</sup> LTCVMSV. Art. 13.1 Artículo 13.1. *El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.* Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 13.

<sup>740</sup> SAP IB 209/2016, Sección 2ª, de 21 de septiembre. Roj: SAP IB 1662/2016 - ECLI: ES:APIB:2016:1662. “(...) ha creado...un riesgo previsible que debería haber conocido si hubiera actuado con la debida diligencia, que está fuera del riesgo permitido y que además le es objetivamente imputable en cuanto ha tenido su concreción y realización en un accidente...tuvo lugar en las inmediaciones de un Colegio y cuando los alumnos salían del centro escolar, con lo que la entidad de la imprudencia es si cabe aún mucho mayor (...).”

y, en cualquier caso, dispuesto, a pesar de existir circunstancias adversas, a evitar la producción de cualquier tipo de lesión o daño. Se requieren mayores previsiones de cuidado y, sin excusas amparadas en motivos subsanables, dada la fragilidad de las posibles víctimas<sup>741</sup>.

El mantenimiento de la “*libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción*”<sup>742</sup>, relacionada con la disposición de la carga, la posición de los pasajeros y animales. Ello guarda correlación con situaciones que pueden comprometer las acciones del conductor, limitando la posible reacción ante la aparición de un peligro, además de dificultar la visibilidad y la percepción de todo aquello que se desarrolla a su alrededor, además, de crear distracciones o desatenciones en la conducción. Deben ser objeto de estudio durante la fase de pre-impacto, pues afectarían, tanto a la percepción como a la ejecución de la decisión.

En relación a la *atención permanente a la conducción*, se considera que merece ser objeto de interpretación, al menos, desde un punto de vista funcional, pues, no podemos ajustarnos a la literalidad de la expresión. No consistiría en mantener la mirada fija, inalterablemente al frente, visualizando lo que ocurre en esa dirección y estar muy atento a la posible aparición de una situación de riesgo, es decir, mantener una atención concreta, pero, además de ser de difícil ejecución, supone un mayor cansancio para largos recorridos y elimina la atención difusa a nuestro alrededor, la cual, no puede ser desechada. Además, el conductor, aunque no es correcto, conforme adquiere experiencia, circula de forma rutinaria y mecánica, con lo cual, la atención no es la misma en todos los momentos, mientras que los conductores noveles<sup>743</sup>, al carecer de

---

<sup>741</sup>SAP A 708/2015, Sección 1ª, de fecha 24 de noviembre. Roj: SAP A 3360/2015 - ECLI: ES:APA:2015:3360. “(...) se produjo en vía pública apta al tráfico...zona donde existe una señalización vial totalmente deficitaria...en un ángulo muerto para el conductor, quien, no obstante, había visto a la misma en disposición de acceder a la vía, momentos antes de iniciar la marcha”.

<sup>742</sup>RGCir. Artículo 18.1. *El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.* (artículo 13.2 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 15.

<sup>743</sup>Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre “...se considera importante seguir manteniendo la obligación de llevar en el vehículo la señal V-13, toda vez que permite identificar al conductor novel. Este no tiene todavía suficiente experiencia en la conducción, lo que puede quedar reflejado en la realización de algunas maniobras. Cuando los demás conductores observan un vehículo con la citada señal, tienen un mayor nivel de comprensión con el conductor novel, circunstancia que contribuye a protegerle y a mejorar la seguridad vial en general”.. BOE, núm. 72, de 25 de marzo de 2011 Pág. 31869

experiencia, sí que la mantienen durante mayores periodos, pero, también, se genera un mayor cansancio o fatiga que acaba mermando la misma. Las fases de pre-viaje y viaje guardan una íntima relación con todos aquellos factores que pueden menoscabar la atención en la conducción, sin olvidar los momentos previos al impacto, durante la fase de pre-impacto.

La conducción de un vehículo implica la realización de numerosas acciones que suponen el *“monitoreo de la carretera, la infraestructura y el entorno del tráfico, incluida la carretera y el comportamiento de otros usuarios de la carretera<sup>744</sup>”*, como son, entre otras, mirar a través de los espejos retrovisores, interior y exteriores, observar las acciones de los vehículos que circulan por los carriles laterales al que ocupamos, ver el cuadro de mandos, el velocímetro, etc. Estas actividades pueden provocar, igualmente, distracciones en el conductor, pues esta *“(…) ocurre cuando un conductor desvía su atención de las actividades necesarias para la seguridad conducción<sup>745</sup>”*. Afrontar estos inconvenientes, digamos que necesarios, lleva a un nuevo concepto de conducción segura referida, *“(…) a ejercer una conciencia suficiente del medio ambiente y el control de vehículo para mantener un margen de seguridad razonable que permita eventos inesperados<sup>746</sup>”*, lo cual, originará actividades críticas para garantizar dicha conducción que son *“requeridas para el control de los márgenes de seguridad<sup>747</sup>”*.

La realización de estos movimientos supondrá que, en un momento determinado y por brevísimo tiempo, el conductor deje de mirar al frente, y ante la concurrencia de la inmediata presencia de un peligro no lo perciba o lo haga con retraso, pero ello, no debería considerarse como una desatención en la conducción, pues, ésta realizando una actividad inherente a la referida actividad, aunque, igualmente, habría que considerar, si el momento de su realización era el más adecuado, en relación con la seguridad, propia y de terceros. Igualmente, habría que considerar que, mientras se conduce, se está muy pendiente de la realización de la maniobra que se está ejecutando, pues, la visión del conductor está dirigida a dicha ejecución, con lo cual, la

---

<sup>744</sup> KINNEAR, N., STEVENS, A. The battle for attention: Driver distraction—a review of recent research and knowledge. The Institute of Advanced Motorists. Londres, 2015. Pág. 5

<sup>745</sup> *Idem*. Pág. 5

<sup>746</sup> *Idem*. Pág. 5

<sup>747</sup> ENGSTROM, J., MONK, C. A., HANOWSKI, R. J., HORREY, W. J., LEE, J. D., MCGEHEE, D. V., YANG, C. Y. D. A conceptual framework and taxonomy for understanding and categorizing driver inattention. European Commission. Brussels, 2013. Pág. 17



atención al resto de situaciones o estímulos que se están produciendo a la vez, pasan a un plano secundario, entre otros motivos, porque no puede atenderse con la misma intensidad<sup>748</sup>. Será necesario investigar si, esa falta de atención permanente, es producto de la conducción o de la realización de una acción innecesaria, lo que provocará un comportamiento imprudente.

La utilización de *cascos, auriculares u otros dispositivos* que puedan disminuir esa atención permanente en la conducción están prohibidos, así como la utilización de *“telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación”<sup>749</sup>*, pues conlleva a distracciones o desatenciones en la conducción. Afectación, especialmente peligrosa durante la fase de pre-impacto, que, en ocasiones, denotan que la distracción producida por alguno de estos aparatos fue dilatada en el tiempo<sup>750</sup>.

Comprobar si los ocupantes de los vehículos hacían uso o no de elementos de seguridad pasiva, como cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil<sup>751</sup>(SRI)

---

<sup>748</sup>Supongamos que un conductor circula por el interior de una glorieta y se dispone a abandonar la misma. Su mirada sigue el giro del vehículo, procurando que se mantenga en su carril y pendiente del resto de vehículos que lo hacen por el carril izquierdo. La presencia de peatones en el lado derecho de la vía a la que va a acceder, sobre la acera, no los percibirá con antelación suficiente como para advertir un peligro mientras efectúa la salida de la glorieta. Solamente, hasta que no está próximo a su finalización, no empezara a percibirlos y, quizás, ese momento sea tarde, para el caso en el que alguno de ellos cruce la calzada. ¿Iba desatento a la conducción?

<sup>749</sup> RGCir. Art. 18.2. Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (artículo 13.3, párrafo segundo, del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 15.

<sup>750</sup>SAP GR 78/2016, Sección 1ª, de 17 de febrero. SAP GR 151/2016 - ECLI: ES:APGR:2016:151. “(...) *falta desatención debida a la conducción al hallarse manipulando la radio, se distrajo... ni siquiera se percató de que va a chocar frontalmente con el vehículo que circula en sentido contrario, como lo demuestra el que no dejase huella alguna de frenada o derrape (...)*”

<sup>751</sup>Reglamento CEPE/ONU 16R04, de 1 de marzo de 1985, de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de: I.- Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor. II.- Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistema de alerta de olvido del cinturón, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX. (DOUE núm. L 233 de 9 de septiembre de 2011).

Reglamento CEPE/ONU núm. 44, de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención de niños ocupantes de vehículos a motor. (DOUE núm. L 233 de 9 de septiembre de 2011).

Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de abril, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3'5 toneladas. (DOUE núm. L 115 de 9 de mayo).

Directiva 2005/39/CE; Directiva 2005/40/CE, todas ellas de 7 de septiembre. (DOUE núm. L 255 de 30 de septiembre).

o cascos y, además, si su utilización lo era de forma correcta. Omitir esta prevención puede ocasionar la producción de lesiones o la agravación, en su caso, de las mismas.

En relación a los menores de edad u otras personas con alguna discapacidad, será a otro, al que tenga una posición de garante, a quien haya que exigirle responsabilidades por el incumplimiento de la utilización de estos elementos. Del mismo modo, en los supuestos en los que se infrinja la prohibición de utilización de determinados sistemas de retención infantil, al no ser los adecuados, “*por los menores, en función de su edad o talla*”<sup>752</sup>.

Se prohíbe, como no podía ser de otra manera, la conducción de vehículos superando determinadas tasas de alcohol o habiendo consumido drogas, salvo autorizadas con finalidad terapéutica que no limiten las condiciones de diligencia, precaución o distracción en la conducción<sup>753</sup>. Ello conlleva la obligación de someterse a

---

Directiva de Ejecución 2014/37/UE, de la Comisión, de 27 de febrero, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención infantil para niños en los vehículos. (DOUE núm. L 59 de 28 de febrero).

ISOFIX OBLIGATORIO. A partir de noviembre de 2012, todos los nuevos modelos de vehículos deberán ir equipados con sistema Isofix para sillitas infantiles y Top Tether y, a partir de noviembre de 2014, será obligatorio para todos los coches nuevos que se comercialicen. El Isofix es un sistema de anclaje que facilita la instalación de las sillitas evitando o reduciendo el riesgo de errores. Por su parte, el Top Tether es un cinturón con una argolla que va unido a la sillita en la parte superior y que debe anclarse a un soporte específico que lleva el coche. Su objetivo es evitar que la silla vuelque hacia delante en caso de colisión.

<sup>752</sup>RGCirc. Artículo 118.1. *Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas. Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadriciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características de ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas. Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor. Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas. (Art. 13.4 del texto articulado.) Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 51.*

<sup>753</sup>RGCir. Artículo 20. *No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro. Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro. Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir. A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia. (art. 14.1 del texto articulado).*

las pruebas reglamentadas para conocer dichas tasas y consumos, pero, que alcanzan al resto de usuarios ante determinados hechos<sup>754</sup>. Los resultados de estas pruebas van a arrojar una información inestimable, pues aclararán de qué forma se han llevado a cabo los procesos de percepción del riesgo, decisión y ejecución de maniobras evasivas.

La circulación como pasajeros en ciclomotores o motocicletas si se es menor de 12 años de edad, salvo, en los casos en los que se permita a los mayores de 7 años<sup>755</sup>. La superficie acristalada del vehículo permita la “visibilidad diáfana del conductor<sup>756</sup>”. Solamente, el “uso de láminas adhesivas o cortinillas contra el sol<sup>757</sup>” y a

---

RGCir. Artículo 27. 1. *No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.* (art. 14.2 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 16.

<sup>754</sup> RGCir. Artículo 21. *Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas: a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación. b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas. c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento. d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.* Art. 14.2 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 16.

<sup>755</sup> RGCir. Artículo 12.2. *En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones: a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales. b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor. En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta. 3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior* (artículo 13.5 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 16.

<sup>756</sup> RGCir. Art. 19.1. *La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos. Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias. No obstante, la utilización de láminas adhesivas en los vehículos se permitirá en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos. La colocación de los distintivos previstos en la legislación de transportes o en otras disposiciones deberá realizarse de forma que no impidan la correcta visión del conductor.* 2. *Queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados o coloreados no homologados.* Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), núm. 306, de 23/12/2003. Pág. 15.

*“La visibilidad es la cualidad de la percepción que nos permite ver los elementos que nos rodean en la vía a una distancia suficiente. En un vehículo, una buena visibilidad es imprescindible para una correcta toma de información y para una adecuada toma de decisiones..”.* CAMÓS, J. Circula seguro. Extraído el 22/11/2012 de: <https://www.circulaseguro.com/tag/glosario-de-seguridad-del-vehiculo/page/3/>

<sup>757</sup> Vid. Directiva 92/22/CEE del Consejo, de 31 de marzo, relativa a los cristales de seguridad y a los materiales de acristalamiento de los vehículos de motor y sus remolques (DOUE, número L 129, de 14 de

excepción del parabrisas y ventanillas delanteras. En siniestros en los que, pudiera haber existido una ausencia o retraso en la percepción del peligro por causas achacables a deficiencias en la visibilidad, será necesario el examen de esas zonas acristaladas del vehículo. La presencia de suciedad, de otras sustancias, vaho u otras causas que impidan la correcta visión, así como la existencia de adhesivos de las inspecciones técnicas o medioambientales, carteles u objetos que provoquen los mismos efectos, o la ineficacia del limpiaparabrisas pueden haber influido en el siniestro vial. Comprobaciones que, en muchas ocasiones, no son observadas.

Estas normas generales de comportamiento, serían objeto de investigación en las primeras fases, verificando su cumplimiento u omisión permitirá ir valorando la conducta de los implicados en relación a la norma vial. Cuestiones relacionadas con el grado de diligencia desplegado, con la atención, con las mayores prevenciones ante la presencia de determinados grupos vulnerables, señalización de las vías, estado general del vehículos, consumos de alcohol o drogas, incluida las posibles limitaciones de visibilidad, medidas de seguridad pasiva, especialmente para los menores, de deben ser examinadas para conocer cuál ha sido, en su caso, la influencia que han supuesto en el desarrollo del siniestro vial y, si ésta, es achacable a título de imprudencia, teniendo en cuenta, el origen de las mismas, sus posibles efectos y la previsibilidad para conocerlos. A continuación, seguiría la evaluación más concreta de la conducta realizada.

---

mayo), modificada, entre otras por la Directiva 2001/92/CEE de la Comisión, de 30 de octubre (DOUE núm. L 291, de 8 de noviembre.)

Vid. Reglamento número 43 de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (CEPE/ONU). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los materiales de acristalamiento y seguridad y su montaje en los vehículos. (DOUE núm. L 230, de 31 de agosto de 2010.)

Ministerio de Industria y Comercio. Orden ITC/1992/2010, de 14 de julio, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio. BOE, núm. 179, de 24 julio 2010. Págs. 64798 - 64804

### 3. DISTRACCIONES Y DESATENCIONES.

En páginas anteriores, se catalogaba el tráfico viario como una tarea compleja y sometida a múltiples y variados cambios, por lo que, no pueden permitirse determinadas conductas que puedan distraerla. No obstante, tampoco se trata de una actividad mecánica, pues los distintos escenarios que se vayan produciendo requerirán distintas respuestas. Ante tantas posibilidades, no todas las personas percibirán y actuarán de la misma forma, pues, dependerá de aquello hacia lo que han dirigido su atención, es decir, lo que consideraron de mayor importancia en relación a la seguridad. Igualmente, no es posible percibir, ni atender, a todos aquellos estímulos que se producen mientras se circula, pues, solo prestará atención y elegirá a los que pueda vincular con su seguridad, pues, *“el comportamiento humano es incierto en un entorno de tránsito complejo, por lo que no es realista esperar que puedan prevenirse todos los choques<sup>758</sup>”*, de ahí que, no por ello, nuestra conducción pueda ser calificada, simplemente, como desatenta<sup>759</sup>.

Antes de nada, sería conveniente establecer si distracción o desatención son términos sinónimos o diferentes. La estadounidense National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), consideró falta de atención la participación del conductor en tareas secundarias (aquellas tareas no necesarias para la tarea principal de conducción), somnolencia del conductor, falta de atención a la carretera (aunque estén relacionadas con la conducción) y cualquier otra, no específica, que desvía la atención de la carretera<sup>760</sup>, mientras que distracción en la conducción, se produciría *“(...) cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, dentro o fuera del vehículo, captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir<sup>761</sup>”*. Para BORREL *et al.* *“una distracción es algo visto, oído, sentido, tocado e incluso pensado que aparta o desvía la mente y a veces también los ojos de una cosa a la cual habría que deparar rigurosa atención<sup>762</sup>”*, dando a entender que todo es distracción que acaba en la desatención en la conducción.

---

<sup>758</sup>OMS. Informe mundial sobre prevención...*Op. cit.* p.5

<sup>759</sup>En muchas ocasiones, el conductor manifiesta que no ha visto al peatón, pero ello no significa que fuera desatento, es posible que hubiera otras situaciones que requerían de una mayor atención y optó por ésta.

<sup>760</sup> KLAUER, S.G., DINGUS, T.A., NEALE, V.L., SUDWEEKS, J.D. Y RAMSEY, D.J. The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: an analysis using the 100-car naturalistic driving study data. Washington: National Highway Traffic Safety Administration. Springfield, Virginia. 2006. Págs. IX -XIV

<sup>761</sup> GRAS PÉREZ, M.A.; PLANES PEDRA, M. y FONT-MAYOLAS, S. La distracción de los conductores: un riesgo no percibido. Fundación RACC. Barcelona. 2009, pág. 9

<sup>762</sup>BORREL VIVES, J., ALGABA GARCÍA, P., MARTÍNEZ-RAPOSO PIEDRAFITA, J., La Investigación de accidentes de tráfico...*Op. cit.* p. 359

Para otros, la distracción se produce “cuando la atención se otorga a una actividad no relacionada con la conducción, normalmente en detrimento de la capacidad para conducir<sup>763</sup>”, incluso, “inatención es un término más amplio que distracción<sup>764</sup>”. Para ENGSTROM *et al*, la falta de atención “ocurre cuando la asignación de recursos del conductor a las actividades no coincide con las demandas de las actividades requeridas para el control de los márgenes de seguridad<sup>765</sup>”, mientras que el conductor en la distracción “(...) asigna recursos a una actividad crítica que no es de seguridad mientras que los recursos asignados a actividades críticas para una conducción segura no coinciden con las demandas de estas actividades<sup>766</sup>”, es decir, presta atención a aquello que no tienen nada que ver con las actividades que están dirigidas a mantener la seguridad de la conducción. Considero que son conceptos distintos, aunque ambos, finalmente producen los mismos efectos, es decir, la desatención en la conducción.

Sin embargo, es cierto que la falta de atención a la conducción, aunque está relacionada con una acción relacionada con ésta, provoca desatención, pero, no puede ser considerada como un acto irresponsable, ya que, es necesaria su realización para, en algunos casos, cumplir con otras normas viales<sup>767</sup>.

Se puede recurrir a distintas tipologías de distracciones, pero atiendo a las formuladas por KINNEAR, N., STEVENS, A<sup>768</sup>:

- *Distracción cognitiva o mental*: la mente del conductor está ocupada con otras tareas que no son necesarias para una conducción segura. Tiene el pensamiento dirigido a cuestiones distintas, como problemas familiares, laborales, etc.

---

<sup>763</sup>KINNEAR, N., STEVENS, A. The battle for attention... *Op. cit.* p. 5

<sup>764</sup>*Idem.* Pág. 5

<sup>765</sup>ENGSTROM, J., *et al.*... *Op. cit.* p. 25

<sup>766</sup>*Idem.* Pág. 35

<sup>767</sup>Para efectuar un adelantamiento por la izquierda, es necesario comprobar, a través del retrovisor, si el carril que se pretende ocupar está libre, no estamos siendo adelantados. Esta acción conlleva dejar de mirar hacia adelante, se desatiende la conducción, pero es preceptivo realizarla en la maniobra de adelantamiento. Si el vehículo al que se pretende adelantar frena inesperadamente, mientras el conductor que circula detrás de él está mirando por el retrovisor, se producirá un alcance.

<sup>768</sup>KINNEAR, N., STEVENS, A. The battle for attention... *Op.cit.* p. 6.

- *Distracción visual.* Se retira la vista de la carretera. Mira hacia otro lado para participar en una actividad secundaria, ya sea, al interior o en el exterior del vehículo. Es muy frecuente, pero puede repetirse con mayor frecuencia en situaciones de cansancio o fatiga, para paliar estas adversidades.

- *Distracción auditiva.* Se está sujeto a ruidos que desvían la atención de actividades necesarias para una conducción segura. Frecuente al utilizar el teléfono móvil, se tiene una mayor disposición a mantener la conversación.

- *Distracción manual.* El conductor quita sus manos del control del vehículo para atender una actividad que no se requiere para conducir de manera segura. Manipula cualquier tipo de objeto, ingiere alimentos o bebidas. Envía mensajes a través del teléfono móvil.

Aunque, para Borrel *et al.*, se podrían resumir la clasificación en:

*“ exigencias del interior del vehículo (ocupantes, la radio, el GPS, los animales domésticos, etc.), exigencias del propio conductor (utilizar el teléfono, encender un cigarro, beber agua, comer, maquillarse, etc.), distracciones del exterior del vehículo (carteles publicitarios, mirar un accidente, el paisaje, etc.), incidentes y molestias (penetración de un insecto en el habitáculo del vehículo), preocupaciones (estrés, soñar despierto, quedarse ensimismado en pensamientos, cansancio, fatiga, etc.)”<sup>769</sup>.*

Existen determinados factores o condiciones que limitan de forma acentuada la atención en la conducción, como la influencia del alcohol, drogas, sueño, cansancio o fatiga, generando lentitud en todas las actividades que realiza el conductor. La referencia a la atención permanente en la conducción implica que exista un nivel de dinamismo continuado, de lo contrario, aparecerán *“(…) las dificultades para mantener un nivel de atención óptimo durante un tiempo prolongado”<sup>770</sup>*. Para conocer si ha sido así, se puede tener en cuenta las actividades y descansos del implicado durante la fase de pre-viaje, así como el plan de viaje seguido, previo al siniestro. Ofrecerá información

---

<sup>769</sup>BORREL VIVES, *et. al...*Op. cit. p. 361.

<sup>770</sup> MONTORO, L.; TOLEDO, F.; LIJARCIO, J.I.; ROCA, J.; LLORET, M.C.; MARTÍ-BELDA, A. Y PUCHADES, R. Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador. (5ª edición revisada) Dirección General de Tráfico. Madrid, 2012. Pág. 120

sobre su capacidad de concentración en la conducción o, si por el contrario, han existido problemas relacionados con la falta de descanso, aparición de fatiga o sueño e, incluso, problemas personales, laborales u otros, los cuales, en un momento determinado han menoscabado la atención que se requería.

Existen acciones que implican un riesgo mayor que otras que, aun siendo de menor entidad, ante determinadas circunstancias supondrán una desatención en la conducción con resultados no deseados<sup>771</sup>. Será importante, a efectos de valorar la mayor o menor gravedad de la acción cometida, conocer si la distracción que generó la desatención en la conducción consistió en realizar una conducta más o menos compleja, pues, a mayor grado de dificultad, mayor será el tiempo en el que se circulará estando distraído, incluso, aunque carezcan de complejidad, pueden requerir un mayor tiempo para poder llevarlas a cabo<sup>772</sup>. Durante un recorrido, más o menos prolongado, es posible que en numerosas ocasiones realicemos conductas que generan distracciones en la conducción y, la repetición frecuente de estas, provocaran cierta relajación, aumento de confianza y una mayor peligrosidad, pues serán más numerosas las situaciones que pueden suscitar una distracción en la conducción, en definitiva, *“el impacto de la distracción en la seguridad depende de la duración de la distracción y con qué frecuencia sucede”*<sup>773</sup>.

Determinadas conductas que, *per se*, son indiciarias de la posible distracción del conductor, como las referidas en el artículo 18.1 y 2 RGCir, el cual, establece, entre las obligaciones del conductor, la *“atención permanente en la conducción”*<sup>774</sup>, favoreciendo, con ello, la percepción del evento crítico cuando este se produce. Son muchas los motivos que pueden facilitar que no se mantenga esa atención, incluso alguna de ellas

---

<sup>771</sup>Supongamos el caso de manipular la radio o encender un cigarrillo cuando circulamos con lluvia intensa y circulación densa. La acción no es peligrosa, pero, las condiciones en las que se realizan sí. Las condiciones requerían una mayor atención y no realizar actividades distintas a la conducción.

<sup>772</sup>El uso de dispositivo de telefonía móvil supone distracción, pero de mayor entidad el chatear o redactar un mensaje que, únicamente, contestar una llamada telefónica. Cuanto más tiempo en el mantenimiento de una llamada telefónica, mayor es la falta de atención.

<sup>773</sup> KINNEAR, N., STEVENS, A. The battle for attention... *Op.cit.* p. 7.

<sup>774</sup>RGCir. Artículo 18. *Otras obligaciones del conductor. 1. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos (artículo 13.2 del texto articulado).* Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 15.



nos puede pasar desapercibida, no se le concede importancia, pero, también producen los mismos efectos, como mantener una conversación con el acompañante, estar pendiente de los niños en los asientos traseros, fumar, beber o comer, etc. La norma vial no puede establecer todas aquellas acciones que pueden conllevar a que se desatienda la conducción, pero, enumera y, considera incompatibles para los conductores, concretas conductas, como el uso de determinados “*dispositivos con conexión a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD*”<sup>775</sup>.

Excepciona, los relacionados con la bajada y acceso de viajeros, los que facilitan el estacionamiento y los GPS. Su comprobación, de ser posible, no solo es importante para conocer lo sucedido, sino también, para graduar la conducta imprudente, pues, cada vez es más frecuente el uso de estos dispositivos referidos para el entretenimiento de los menores y, en vehículos que realizan el transporte de mercancías, en los que, no solamente se hace uso de ellas durante los tiempos de descanso.

Las nuevas tecnologías, incorporadas en los vehículos, pueden generar, en numerosas ocasiones, distracciones en la conducción. Los vehículos actuales, en su gran mayoría, tienen incorporadas de serie, pantallas multimedia digitales de diferentes tamaños, en las que, además de funciones de reproducción de audio u otras similares, llevan incorporadas aplicaciones que regulan el funcionamiento del vehículo o son necesarias para la conducción, como pudiera ser la climatización del interior del mismo. Estas pantallas deben ser manejadas cuando el vehículo circula, lo cual, implica desviar la mirada para seleccionar la función que se necesita. Sin embargo, el conductor debe ser consciente y abstenerse de su utilización cuando las circunstancias y condiciones del momento, requieren una atención exclusiva a la conducción, con lo cual, a pesar de su instalación y que pueden ocasionar distracciones, no deben ser utilizadas cuando la situación no lo requiere.

---

<sup>775</sup>Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS. 2. Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (artículo 11.3, párrafo segundo, del texto articulado). Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas (artículo 11.3, párrafo tercero, del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 15.

Se prohíbe circular utilizando “cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido<sup>776</sup>”, salvo, las excepciones relacionadas con la enseñanza y pruebas de aptitud del permiso de conducción de motocicletas.

Se impide, mientras se conduce, el uso de “dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación<sup>777</sup>”, salvo, que no se utilicen las manos, cascos o auriculares. No cabe duda que, el uso del teléfono móvil, provoca distracciones muy importantes en la conducción y su uso, desafortunadamente, está generalizado entre los conductores. Parece entenderse que el problema reside en tener el dispositivo móvil en la mano, pues se permite la utilización de “manos libres”.

En cualquier caso, creo que la desatención en la conducción se produce por el hecho de mantener una conversación con otro interlocutor, ya que, genera una distracción de la atención<sup>778</sup>. Desde el momento en que la comunicación se demora en el tiempo, la probabilidad de que el conductor se distraiga y desatienda a la conducción aumenta considerablemente, pues, se encontrará más pendiente de la conversación, tanto del punto de vista interno y externo, que, de la propia conducción, aunque lo haga con un dispositivo “manos libres” o utilice los altavoces del teléfono, “(...) ya que la desviación de la atención y el incremento del esfuerzo cognitivo es lo que más deteriora la tarea de conducir<sup>779</sup>”. Si a ello, le une que, el teléfono móvil se tiene en la mano, queda claro que el conductor no dispone de libertad de movimientos, de maniobrabilidad, impidiendo una respuesta eficaz ante una situación inesperada.

---

<sup>776</sup> RGCir. Artículo 18.2 2. Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (artículo 11.3, párrafo segundo, del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 15.

<sup>777</sup> *Idem.*

<sup>778</sup> HORRILLO, E. Multan a un conductor en Gran Canaria por ir hablando y mirando a su acompañante. SER, 15/12/2013. Extraído de:

[https://cadenaser.com/emisora/2013/12/15/ser\\_las\\_palmas/1387072577\\_850215.html](https://cadenaser.com/emisora/2013/12/15/ser_las_palmas/1387072577_850215.html)

El concepto de la denuncia fue: “Conducir un vehículo sin mantener la atención permanente a la conducción. Mantiene conversación con el acompañante contiguo mirando en repetidas ocasiones”. Aunque la noticia fue considerada, por algunos medios, como una rigurosa aplicación de la normativa vial, el hecho de mirar en repetidas ocasiones, supone, igualmente, desviar de la carretera la mirada y mostrar un mayor interés a la conversación que a la conducción. No se le da importancia a dicho comportamiento, pero, no deja de ser una distracción clara que desvía la atención en la conducción.

<sup>779</sup> MONTORO, L. et al. Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial. citado por Martí-Belda, A. Factores... *Op. cit.* p.120.

En el caso de los teléfonos móviles, las exenciones que prevén su uso también suponen distracciones en la conducción y, por lo tanto, pueden ser la causa de un siniestro vial. Es cierto que la probabilidad de ocasionar la distracción puede ser distinta, pero, ésta existe. Es necesario investigar si en la fase de pre-impacto si se hacía uso o no del teléfono móvil u otro dispositivo. Conociéndose las circunstancias y el modo en que se utilizó, el desvalor de la conducta imprudente puede variar.

Constituiría un mayor desvalor de la acción su uso mediante aplicaciones de chat o mensajerías, cuando se maneja en situaciones de mayor densidad de tráfico que requieren una mayor atención, al circular por zonas peatonales ante la posible irrupción de peatones, en condiciones meteorológicas adversas que reducen la visibilidad, etc., por ello, en la investigación no deben faltar la comprobación de las referidas circunstancias. En los últimos años se ha incrementado notablemente el uso de las redes sociales durante la conducción, aunque para los usuarios viales, conductores y peatones -a los que también había que incluir-, no se le ha dado suficiente importancia al no valorar el riesgo que conlleva, principalmente en la circulación de vehículos y su velocidad, ocasionando salidas de vía, invasiones de carriles de circulación y disminución de las posibilidades de evitar el siniestro, al aumentar el tiempo de reacción<sup>780</sup>.

Igualmente sucedería en los casos en los cuales, son dos o más los agentes distractores que tuvieron influencia en el siniestro vial, como hablar por teléfono y fumar, con lo que, las manos pueden estar ocupadas e indisponibles mientras se conduce.

### 3.1. Dispositivos de telefonía móvil.

Para la DGT, las distracciones en la conducción supusieron la primera causa de los accidentes de tráfico, encontrándose la misma, durante 2018, como factor concurrente en 18.591 siniestros viales con víctimas, de los cuales, el 26% tuvieron un resultado mortal<sup>781</sup>. El uso del teléfono móvil, durante la conducción, es de los

---

<sup>780</sup>MARTÍ-BELDA, A; ESCAMILLA, C; LIJARCIO, I; PUCHADES, R.; BOSÓ, P. Factores que alteran las capacidades para conducir. INTRAS. Universidad de Valencia. Alfa Delta Digital S.L. Valencia. 2015. Pág. 120". (...)el tiempo de reacción se incrementa un 37%, se incrementan las salidas del carril, disminuye la capacidad para adaptarnos a los cambios de velocidad y la vista se desvía de la carretera para leer y escribir en el 40-60%".

<sup>781</sup>Revista DGT Las distracciones son la causa de uno de cada cuatro accidentes. Visto en <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/09SEPTIEMBRE/0916-Campana-Distracciones.shtml> , extraído con fecha 16/09/2019.

principales causantes de las distracciones en la conducción, multiplicando por cuatro el riesgo de sufrir un siniestro vial. Según la DGT, “(...) *las distracciones por el uso del teléfono se han convertido en los últimos años en la principal causa de los accidentes de tráfico, superando al exceso de velocidad y al consumo de alcohol o drogas*<sup>782</sup>”.

Los conductores son conscientes del riesgo que conlleva la realización de actividades relacionadas con el uso del teléfono móvil, pero, también éstos, “*sobreestiman su capacidad para realizar múltiples tareas y su comportamiento está siendo impulsado por otros sociales y motivaciones emocionales, como el deseo innato de comunicación e interacción social*<sup>783</sup>”.

Los tipos de siniestros más frecuentes son las colisiones por alcance, atropellos a peatones y salidas de vía. Sin embargo, a efectos de investigación de los siniestros viales, no se realizan con regularidad comprobaciones sobre la utilización del teléfono móvil en la fase de pre-impacto, salvo, en aquellos casos en los resultados de fallecidos o lesionados son numerosos o, se trate de un siniestro con amplia repercusión en los medios de comunicación.

La Fiscalía de Seguridad Vial considera que, si como consecuencia del uso del móvil se produce una distracción en la conducción, que ocasiona los resultados de homicidio y lesiones penales, sería un indicio suficiente para estimar que la conducta puede ser considerada como imprudencia grave, por lo que, además, habría que comprobar si en el momento del suceso o, previos al mismo, se hacía uso o no del teléfono móvil<sup>784</sup>, para lo cual, habrá que ampararse en lo establecido en el *art. 588 ter j) LECrim*<sup>785</sup>.

---

<sup>782</sup>DELGADO, A. Si conduces no chatees. Revista DGT. 11 de julio de 2019. Extraído de <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/07JULIO/0711-Campana-CEA-chatear.shtml>

<sup>783</sup>KINNEAR, N.; STEVENS, A. *The battle for attention...Op.cit. p.7.*

<sup>784</sup>Fiscalía de Seguridad Vial. Escrito de fecha 10/04/2019. “*La utilización del móvil y la distracción consiguiente es indiciariamente constitutiva de imprudencia grave, de suerte que, cuando causa resultados lesivos de los arts. 142.1 y 152.1 CP, podrán investigarse los datos de tráfico del conductor presuntamente responsable que puedan revelar la existencia de actos de comunicación simultáneos o inmediatamente anteriores al accidente en los términos del art. 588 ter j) LECrim*”.

<sup>785</sup>Artículo 588 ter j. Datos obrantes en archivos automatizados de los prestadores de servicios.1. *Los datos electrónicos conservados por los prestadores de servicios o personas que faciliten la comunicación en cumplimiento de la legislación sobre retención de datos relativos a las comunicaciones electrónicas o por propia iniciativa por motivos comerciales o de otra índole y que se encuentren vinculados a procesos de comunicación, solo podrán ser cedidos para su incorporación al proceso con autorización judicial. 2. Cuando el conocimiento de esos datos resulte indispensable para la investigación, se solicitará del juez competente autorización para recabar la información que conste en los archivos automatizados de*

La solicitud a la Autoridad Judicial, conforme a los principios del art. 588 bis a)<sup>786</sup>de especialidad, idoneidad, excepcionalidad, necesidad y proporcionalidad, con base en las actuaciones de investigación realizadas, en la que se ha de justificar la gravedad de la imprudencia cometida, atendiendo a las infracciones viales cometidas, el riesgo producido y el resultado lesivo, así como, la importancia de conocer la relación que existe entre el posible uso del dispositivo de telefonía móvil y la causa, por posible distracción en la conducción, del siniestro vial, la cual, es necesaria conocer para el esclarecimiento de los hechos, constituye una actuación de investigación absolutamente necesaria. Ello requerirá una exhaustiva investigación durante la fase de pre-impacto, al objeto de fundamentar la referida solicitud a la Autoridad Judicial.

La referencia de la Fiscalía es que, el uso del teléfono móvil es indiciariamente, con ocasión de la distracción que genera, una imprudencia grave. Para reforzar esta valoración de la imprudencia, en la investigación de la fase de pre-impacto sería conveniente comprobar cuál era el modo de utilización del mismo, si había transferencia de datos o voz, mensajería o chat, duración de la llamada, estado de la circulación, circunstancias meteorológicas, tiempos de conducción ininterrumpida, en general, todas aquellas situaciones que eran coetáneas en dicha fase y que, además, requerían un mayor grado de atención en la conducción. Igualmente, también puede ocurrir que, incluso teniendo conocimiento de la utilización del teléfono móvil durante la fase de pre-impacto, se comprueba, tras analizar las distintas posiciones de percepción y de

---

*los prestadores de servicios, incluida la búsqueda entrecruzada o inteligente de datos, siempre que se precisen la naturaleza de los datos que hayan de ser conocidos y las razones que justifican la cesión.* BOE «Gaceta de Madrid»(Legislación consolidada), núm. 260, de 17 de septiembre de 1882 Pág. 117.

<sup>786</sup>LECrim. Artículo 588 bis a. *Principios rectores.*1. *Durante la instrucción de las causas se podrá acordar alguna de las medidas de investigación reguladas en el presente capítulo siempre que medie autorización judicial dictada con plena sujeción a los principios de especialidad, idoneidad, excepcionalidad, necesidad y proporcionalidad de la medida....Para la ponderación de los intereses en conflicto, la valoración del interés público se basará en la gravedad del hecho, su trascendencia social o el ámbito tecnológico de producción, la intensidad de los indicios existentes y la relevancia del resultado perseguido con la restricción del derecho.*

Artículo 588 bis b. *Solicitud de autorización judicial.*1. *El juez podrá acordar las medidas reguladas en este capítulo de oficio o a instancia del Ministerio Fiscal o de la Policía Judicial.*2. *Cuando el Ministerio Fiscal o la Policía Judicial soliciten del juez de instrucción una medida de investigación tecnológica, la petición habrá de contener:*1.º *La descripción del hecho objeto de investigación y la identidad del investigado o de cualquier otro afectado por la medida, siempre que tales datos resulten conocidos.*2.º *La exposición detallada de las razones que justifiquen la necesidad de la medida de acuerdo a los principios rectores establecidos en el artículo 588 bis a, así como los indicios de criminalidad que se hayan puesto de manifiesto durante la investigación previa a la solicitud de autorización del acto de injerencia.*3.º *Los datos de identificación del investigado o encausado y, en su caso, de los medios de comunicación empleados que permitan la ejecución de la medida.*4.º *La extensión de la medida con especificación de su contenido.*5.º *La unidad investigadora de la Policía Judicial que se hará cargo de la intervención.*6.º *La forma de ejecución de la medida.*7.º *La duración de la medida que se solicita.*8.º *El sujeto obligado que llevará a cabo la medida, en caso de conocerse.* BOE «Gaceta de Madrid»(Legislación consolidada), núm. 260, de 17 de septiembre de 1882.Pág. 114.

ejecución de la decisión, que no hubo desatención en la conducción, pero, para ello, se ha llevado a cabo una concienzuda labor de investigación<sup>787</sup>.

La existencia de una posible desatención en la conducción debe estar fundamentada en las diferencias entre las PPP y PPR, lo cual, no resultará fácil en todas las ocasiones, pues, habrá casos en los que ésta es patente, como cuando algún vehículo esté parado o circule a baja velocidad o, cuando la situación de riesgo se prolongue en el tiempo. En ningún caso, la distracción o desatención en la conducción debe aparecer como “cajón de sastre”, como causa en la investigación del siniestro vial.

Su conocimiento puede estar dotado de alguna falta de objetividad. En el capítulo anterior, al determinar la PPP, el investigador que realiza la inspección técnico ocular en el lugar de los hechos conoce lo sucedido, es habitual que valore las distancias de percepción desde una posición que no es la del implicado y, además, no se encontrará ante la misma cantidad de estímulos, de todo tipo (peatones, vehículos, señales, semáforos...), que, en el momento de producción del siniestro, estaban presentes y el implicado tuvo que seleccionar. Igualmente, se encontrará en un escenario completamente aséptico de vehículos y de personas, por lo que, definirá la percepción del riesgo en un entorno distinto, y conociendo lo ocurrido, es por eso, por lo que, su actuación no es equiparable a la de un conductor normal, el cual, se ha visto sorprendido en un momento determinado por la aparición del riesgo, de ahí que, suelen producirse determinaciones de la PPP que no son correctas. Hay que tener presente que el implicado tenía que seleccionar, entre los existentes, aquellos estímulos que eran más importantes y, para hacerlo, pueden ser varios los factores que le lleven a tomar unos u otros como tales, con lo cual, un error en la selección puede ocasionar que no percibiera o lo hiciera con retraso<sup>788</sup>. “Se podría decir que el proceso de atención versa en la

---

<sup>787</sup> “En relación al uso del teléfono móvil por el conductor el vehículo...se concluye que, de las posiciones de los vehículos reseñadas en el presente informe y, particularmente, del vehículo..., tanto en las fases de pre-impacto, como en el impacto, se colige que la realización de la llamada telefónica y la conversación efectuada durante la misma, no supusieron, en la atención en la conducción..., una afectación que pudiera influir en el desarrollo de los hechos. En su manifestación describe correcta y completamente la trayectoria del vehículo...previas a la colisión, comprobándose a través de las huellas y vestigios, reflejados en los páginas anteriores, que es coincidente con el desarrollo real del siniestro vial, existiendo, por tanto, en dicho conductor, percepción real y ejecución de maniobras evasivas coincidiendo con el instante en el que la visibilidad permitía percibir inicialmente la situación peligrosa que representaba el vehículo (...)” La reconstrucción analítica en la que se determinan las posiciones, velocidades y tiempos desarrollados por el vehículo...durante la fase de preimpacto, la cual, es coincidente con el estudio y análisis del disco-tacógrafo, instalado en el vehículo (...) Ello permitió conocer en qué momento,...se iniciaron las maniobras evasivas complejas que realizó (acciones de declaración y giro), teniendo su inicio desde la distancia en que pudo ser percibido el peligro que suponía la circulación de...,lo cual, implica que no se aprecie ninguna condición o circunstancia concurrente que afecte a la atención en la conducción, por parte del citado conductor.

<sup>788</sup>Supongamos el caso en el que, un vehículo circula por una vía urbana, con un único carril y aceras a ambos lados, en la que existen numerosos peatones. El conductor puede observar que en la acera de su

*focalización selectiva de nuestra consciencia, filtrando y desechando la información no deseada*<sup>789</sup>.

Desde hace algún tiempo, desde diversas Instituciones, como DGT o Fiscalía, como en los medios de comunicación social, se ha hecho mucho hincapié en las consecuencias que produce la utilización de teléfonos móviles mientras se conducen vehículos y, en la concienciación que deben asumir los conductores para desterrar este tipo de conductas. La encuesta sobre el II Estudio "*Españoles al volante, distracciones y uso del móvil*", realizado por Movistar y Gonvarri, considera que "(...) el 90% de los conductores españoles el móvil es la principal distracción al volante (...) <sup>790</sup>", lo que, indica que una inmensa mayoría utiliza el móvil mientras conduce. No son conscientes de que pueden producir "*distracciones visuales, cognitivas y manuales*"<sup>791</sup>.

Los efectos que la distracción en la conducción, por el uso del móvil, provocan son diversos y, en función de otras circunstancias concurrentes la situación de riesgo que origina puede ser muy significativa, entre las que pueden citarse numerosas relacionadas con la percepción, la atención, estimación de distancias, la velocidad, maniobras bruscas ante pérdidas de control del vehículo, cansancio, etc.<sup>792</sup>, por lo que, éstos pueden constituir, de forma indiciaria, un primer paso a efectos de investigación en la fase de pre-impacto.

---

derecha hay algún peatón que parece tener intención de cruzar la vía, por lo que, está muy pendiente de él. Pero mientras se produce esta situación, otro peatón, desde el lado izquierdo cruza corriendo, no pudiendo advertir su presencia hasta que no lo tiene encima.

<sup>789</sup>BENCH, C., FRITH, C. D., GRASBY, P. M., FRISTON, K. J., PAULESU, E., FRACKOWIAK, R. S. J., DOLAN, R. J. *Investigations of the functional anatomy of attention using the Stroop test. Neuropsychologia*, 31 (9). Publisher by Elsevier Ltd., 1993. Págs. 907-922.

<sup>790</sup>Revista DGT. *El móvil, la principal distracción*. 19 de junio 2019. Extraído de: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/06JUNIO/0619-Distracciones.movil-conductor.shtml>

<sup>791</sup>MONTORO, L.; LIJARCIO, J.I.; MARTÍ-BELDA, A.; BOSÓ, P.; LOPEZ, C. *Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial*. Vol. 1. Manual Alumno. 11ª Edición. Dirección General de Tráfico. Madrid, 2017. Pág. 114.

<sup>792</sup>MONTORO, L.; TOLEDO, F.; LIJARCIO, J.I.; ROCA, J.; LLORET, M.C.; MARTÍ-BELDA, A. Y PUCHADES, R. *Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial - Manual del Formador*. 6º Edición. Dirección General de Tráfico. Madrid, 2014. Pág. 125. "(...) dejar de percibir hasta un 50% de las señales de tráfico, interferencia atencionales y sobrecarga cognitiva, menor visión lateral, errores en la estimación de distancias, aumento del tiempo de reacción, dificultad en el control de la velocidad, frecuentes desviaciones de la trayectoria del vehículo y correcciones bruscas y peligrosas, incremento de la carga de trabajo mental, no se estima de una forma correcta las distancias, más difícil controlar la velocidad, etc."

### 3.2. Somnolencia – Sueño.

Otra de las distracciones frecuentes, relacionadas con los siniestros viales, es el sueño, la somnolencia, en la que, el estudio de los factores que inciden en éstas, serán objeto de atención para el investigador en las fases del pre-viaje y viaje. El problema no es baladí, pues, de los diversos estudios realizados sobre episodios de somnolencias, las cifras son, especialmente, elocuentes y preocupantes, pues una gran mayoría de conductores ha sufrido en alguna ocasión algún episodio relacionado con el sueño<sup>793</sup>.

Lo primero, será conocer cuáles son los indicadores que pueden hacer sospechar la producción de estas distracciones. Cualquier persona que vaya a conducir durante un tiempo más o menos prolongado o, en periodos nocturnos, debe prever que la aparición de episodios de somnolencia llegará a producirse, de ahí que, los periodos de descanso, previos al viaje, así como, durante el mismo deben de haber sido respetados. El sueño *“(...) cumple una de las funciones biológicas más importante que garantiza el bienestar y la vida de las personas, teniendo un papel primordial en el sistema homeostático corporal, (...)”*<sup>794</sup>, de ahí, la necesidad de haber descansado y respetado el tiempo necesario de sueño, previo a la conducción, pues, en caso contrario, las posibilidades de mantener una capacidad física y mental adecuada, así como una respuesta ajustada a las diferentes situaciones que el tráfico plantea, estarán mermadas<sup>795</sup>. Las fases de pre-viaje y viaje, darán completa respuesta.

El conductor debe ser plenamente consciente del riesgo que supone conducir con sueño, ya que, la producción del siniestro vial es altamente probable, aunque, no esté prohibida expresamente, está íntimamente relacionada con la atención permanente a la conducción.

---

<sup>793</sup>SAGASPE P, TAILLARD J, BAYON V, LAGARDE E, MOORE N, BOUSSUGE J, et al. Sleepiness, near-misses and driving accidents among a representative population of French drivers. J Sleep Res 2010. Citado por TERÁN, J; ALONSO, M.L. Somnolencia y conducción de vehículos. Revista de Neurología. Vol. 63, Supl. 2, Octubre 2016. Pág. S-21. *“(...) una encuesta telefónica a 4.774 conductores y encontraron que el 11,8% de la muestra presentaba una escala de somnolencia de Epworth superior a 11, el 28,6% había experimentado somnolencia al volante alguna vez como para tener que detener el vehículo, un 46,8% se sintió somnoliento durante la noche y un 39,4% conduciendo durante el día, y un 10% casi había sufrido un accidente por somnolencia”*.

<sup>794</sup>MARTÍ-BELDA, A et al. Factores que alteran las capacidades...Op. cit. p. 104

<sup>795</sup>Idem. Pág. 104-105. *“(...) el organismo experimenta una serie de desajustes en los procesos fisiológicos y psicológicos que afectan a las habilidades psicofísicas y cognitivas de la persona y que se requieren para llevar a cabo multitud de actividades importantes y, entre ellas, la conducción de vehículos”*.



Previamente al sueño, aparecerá la somnolencia, que es *“la tendencia de la persona a quedarse dormido, también conocido como la propensión a dormirse o la habilidad de transición de la vigilia al sueño...sensación de pesadez y caída de los párpados, el cabeceo, los bostezos<sup>796</sup>”*. El conductor, ante la aparición de estos síntomas tendría que modificar su comportamiento, es decir, dejar de conducir porque su conducción ya es generadora de riesgos. Conocer estos episodios en la investigación del siniestro, indagando sobre su frecuencia, la intensidad de los mismos, pueden tener como consecuencia que la imprudencia sea catalogada como grave<sup>797</sup>. Sin embargo, alguna resolución judicial no parece tener la misma valoración, pues, a pesar de considerar la previsibilidad de la ocurrencia del sueño y la continuación en la conducción, como imprudencia grave<sup>798</sup>.

En algunos estudios se refleja que *“la fatiga y la somnolencia es la responsable de alguna manera de un 27% de los accidentes que implican pérdida de atención y deficiente nivel de reacción<sup>799</sup>”*, existiendo periodos del día en los que la incidencia es mucho mayor, por lo que, en siniestros producidos entre las 02:00 y 06:00 horas, así como entre las 14:00 y 18:00 horas, es conveniente estudiar posibles episodios de somnolencia, especialmente, en conductores profesionales, jóvenes en horarios lúdicos o festivos, personas con jornadas laborales extensas, con ingesta de alcohol u otras sustancias tóxicas.

La aparición de la somnolencia puede ser debida a diversos factores, como *“la privación o pérdida de sueño, el sueño fragmentado, patrones laborales nocturnos, jet*

---

<sup>796</sup>MARTÍ-BELDA, A *et al.* Factores que alteran las capacidades...*Op. cit.* p. 105

<sup>797</sup>SAP GI 485/2017, Sección 4ª, de 26 de septiembre. Roj: SAP GI 1221/2017 - ECLI: ES: APGI: 2017:1221. *“(...) doctrina del Tribunal Supremo ha mantenido que, en principio, la invasión de la zona izquierda de la calzada constituye imprudencia grave, en cuanto implica un quebranto del principio de confianza que rige en materia de circulación... va a ceder a la somnolencia y se a dormir mientras circulaba y va a invadir y atravesar el carril de sentido contrario hasta llegar a la acera...estaba en perfectas condiciones para conducir y que se quedó dormido de forma totalmente imprevista y que no estaba cansado cuando cogió el coche... era previsible el riesgo de ser vencido por el sueño y la falta de precaución de seguir conduciendo en esas condiciones...El sueño fue involuntario, pero sobrevino tras anunciarlo la somnolencia y pese a ello continuó la marcha...no merece la calificación de imprudencia grave(...)”*

<sup>798</sup>SAPGI 485/2017, Sección 4ª, de 26 de septiembre. Roj: SAP GI 1221/2017 - ECLI: ES:APGI:2017:1221. *“(...) estaba en perfectas condiciones para conducir y que se quedó dormido de forma totalmente imprevista y que no estaba cansado cuando cogió el coche... era previsible el riesgo de ser vencido por el sueño y la falta de precaución de seguir conduciendo en esas condiciones...El sueño fue involuntario, pero sobrevino tras anunciarlo la somnolencia y pese a ello continuó la marcha...no merece la calificación de imprudencia grave...”*

<sup>799</sup>MARTÍ-BELDA, A *et al.* Factores que alteran las capacidades...*Op. cit.* p. 105

lat, uso de medicamentos, alcohol u otras drogas, o trastornos del sueño<sup>800</sup>”, no solo basta con conocer cuántas horas de sueño o descanso ha tenido el conductor, sino la calidad del periodo de descanso es un factor importante. Existen determinadas patologías, como la apnea del sueño, que es padecida por muchas personas, pero, que desconocen que la tienen o, simplemente, la ocultan por diversos motivos.

Los efectos de la somnolencia son varios, pero tienen una incidencia muy importante en la conducción, afectando a los tiempos de respuesta ante situaciones adversas, ya que aumentan los tiempos de reacción, se está más propenso a sufrir distracciones, dificultad para valorar las informaciones que se reciben a través de los sentidos, comienzan los primeros episodios de sueño que van aumentando su duración, así como, cambios frecuentes de posturas para evitarlos, etc.<sup>801</sup>.

Afectando, por tanto, a la percepción, la decisión y a la ejecución de maniobras evasivas ante la aparición de un riesgo.

Ello conlleva un esfuerzo para conocer el origen y los efectos que la somnolencia ha causado en la conducción y en el resultado del siniestro. En las fases de pre-viaje y viaje se pueden obtener valiosa información sobre el comportamiento del conductor. Las horas de sueño previas al inicio de la conducción, los tiempos de conducción continuada, especialmente en aquellos horarios en los que la somnolencia puede aparecer con mayor frecuencia, los descansos realizados durante el viaje y el tiempo empleado, la ocurrencia de microsueños o avisos previos de sueño, como bostezos o pesadez en los ojos, haber sufrido distracciones, tomado medicamentos que provoquen somnolencia, alcohol u otras sustancias tóxicas. Otras circunstancias como la temperatura interior del vehículo, la apertura de ventanas para airear el habitáculo, comidas copiosas, etc., guardan relación con la presencia del sueño.

---

<sup>800</sup>MONTORO *et al.*, Programa de intervención...citado por MARTÍ-BELDA, A *et al.* Factores que alteran las capacidades...*Op. cit.* p.105-106

<sup>801</sup>Idem. Pág. 107. “(...) el incremento del tiempo de reacción, reducción de la vigilancia y mayor posibilidad de distracciones, déficits en el procesamiento de la información, alteraciones motrices, aparición de microsueños, alteraciones en las funciones sensoriales y en la percepción, y cambios en el comportamiento”.

### 3.3. Relacionados con la fatiga y cansancio.

La fatiga es otro de los riesgos a tener en cuenta, en la producción de siniestros viales, pues, afecta *“de manera directa o indirecta, en al menos un 20-30% de los siniestros de tráfico y se encuentra en cuarta posición como factor concurrente de accidentes<sup>802</sup>”*. A veces, lo importante no son los tiempos de conducción, sino las actividades y descansos realizados previamente a la misma.

La fatiga puede aparecer por llevar muchas horas de conducción o, con menores tiempos, por la falta de descanso previo o la realización de actividades que requerían un importante esfuerzo físico o mental, por lo que, es necesario conocer la mayor cantidad de información sobre las actividades realizadas durante la fase del pre-viaje y viaje, aunque, habrá que incluir no solo tiempos de trabajo, sino también, tiempos dedicados al ocio, fiestas, celebraciones, etc., que con excesos o no de consumo de alcohol u otras sustancias, provoca los mismos efectos, teniendo en cuenta, además, el resto de circunstancias que concurrían y su relación con la fatiga<sup>803</sup>.

Existen determinados factores que tienen una importante incidencia en la fatiga, como sería el trazado de la vía, en el que extensas rectas suponen una conducción monótona, el estado de firme, el tráfico muy congestionado o, las circunstancias ambientales adversas, como nieblas o lluvia intensa. Todos ellos suponen una mayor atención en la conducción y, por ende, la aparición del cansancio lo será con mayor prontitud. El vehículo, su antigüedad, el mal funcionamiento o defectuosos sistemas de climatización, dirección o iluminación, afectarán del mismo modo. A ello, habría que añadir todos aquellos factores que están relacionados directamente con el propio conductor, como los tiempos de conducción, la necesidad de llegar con mayor prontitud al destino, trastornos biológicos, etc. Serán tenidos en cuenta durante la investigación.

Es importante conocer si ha existido o no episodios de fatiga o cansancio, por la influencia que tienen en la conducción, ya que, son numerosos los factores que pueden

---

<sup>802</sup>MARTÍ-BELDA, A et al. MARTÍ-BELDA, A et al. Factores que alteran las capacidades...*Op. cit.* p.112

<sup>803</sup>SAP GR 158/2016, Sección 1ª, de 17 de marzo. Roj: SAP GR 1285/2016 - ECLI: ES:APGR:2016:1285".(...) *no se apercibió, debido al cansancio y a una absoluta desatención a la conducción... ambos circulaban por el carril derecho. No hay huellas de frenada, era de madrugada, invierno, con buena visibilidad, y el recurrente había estado toda la tarde-noche de fiesta...ese exceso de velocidad, unido a las restantes circunstancias concurrentes en el accidente”*.

verse afectados y, además, con una trascendencia notable en la tarea de la conducción, como los que, según MARTIN BELDA *et al.*, se citan a continuación:

*“ (...) la disminución del nivel de vigilancia y atención, disminución de la precisión y velocidad de las respuestas, aparición de una percepción lenta y debilitada, incremento del tiempo de reacción para frenar, disminución de la motivación, tendencia a aceptar niveles propios más bajos de precisión y desempeño, aceptación de mayores riesgos, deficiencias en la interpretación de ciertos ítems informativos, reducción de la amplitud de la atención y disminución de la capacidad para realizar dos tareas simultáneamente<sup>804</sup>”.*

Al igual que en la somnolencia, afecta a los mismos procesos inherentes a la conducción y, permiten valorar la gravedad de la conducta imprudente cometida, de ahí, la necesidad de indagar en todos aquellos aspectos que puedan facilitar información sobre acontecimientos de fatiga o cansancio.

#### 3.4. Otras causas de distracciones.

Existen numerosas acciones que realizamos mientras conducimos que ni tan siquiera las consideramos como productoras de distracciones, al menos con la misma intensidad que el teléfono móvil, y, por lo tanto, no se es consciente del riesgo que generan. Siguiendo la encuesta anterior<sup>805</sup>, entre esas otras acciones, distintas al uso del teléfono móvil, se encuentran otras que no son tenidas como tan peligrosas, como ingerir alimentos, beber o fumar<sup>806</sup>.

Es posible que no se tenga sensación de peligro porque, la mayoría de estas acciones, no se encuentran incluidas como conductas prohibidas en la normativa vial, pero que, ciertamente, tienen mucho que influencia en los siniestros viales.

---

<sup>804</sup>MARTÍ-BELDA, A *et al.* Factores que alteran las capacidades...*Op. cit.* p. 1114-1115

<sup>805</sup>Revista DGT. El móvil, la principal distracción...*Op. cit.*

<sup>806</sup>Revista DGT. El móvil, la principal distracción... *Op. cit.* “(...) el cansancio (65%), la conducción agresiva (57%), usar el GPS (38%), pensar en otras cosas (28%), comer o beber (25%), etcétera... Sin embargo, cuestiones como fumar solo es peligroso para el 21% de los españoles conductores y estar pendiente de la radio o llevar mascotas solo lo son para el 7 y 6%, respectivamente”.

La velocidad excesiva o, en su caso, inadecuada, supone que el tiempo y el espacio para reaccionar ante la aparición de una situación de riesgo disminuya notablemente. La asociación de velocidad y la desatención permanente a la conducción convierte a la situación altamente compleja y peligrosa, por lo que, es necesario evitar cualquier tipo de distracción en la conducción.

Para MONTORO *et al.*, existen factores internos<sup>807</sup> al sujeto que afectan al grado de atención, de tal modo que pueden provocar la disminución del mismo, por lo tanto, debería desplegar la conducta necesaria para poder vencerlos. Circunstancias tan simples como la elevada temperatura de la climatización del vehículo, exceso de señalización o reiteración del itinerario seguido. Del mismo modo, factores externos<sup>808</sup> también generan estas distracciones en la conducción, entre las cuales, se incluyen algunas de las ya citadas anteriormente, desde problemas personales, físicos, manipulaciones y, especialmente, el uso del teléfono móvil.

En cualquier caso, bien se trate de factores externos o internos, es preciso conocer todos aquellos agentes que pueden ocasionar distracciones en la conducción, por lo que, será necesario profundizar durante la investigación del siniestro vial, sobre el subsistema humano, en aquellas fases de MOSES en la que estos factores pueden haber tenido influencia en el desarrollo del suceso y sus consecuencias.

---

<sup>807</sup>MONTORO *et al.*, Programa de intervención...citado por MARTÍ-BELDA, A *et al.* Factores que alteran las capacidades...*Op. cit.* p.117, "sobrecarga de estímulos en el tablero de mandos, temperaturas elevadas en el interior del vehículo, señalización incorrecta o excesiva concentración de señales, grado de luminosidad y sus variaciones, búsqueda de información ajena a la conducción (...) o excesiva familiaridad del recorrido".

<sup>808</sup>*Idem.* Pág. 117. "la fatiga y la somnolencia, estados psicológicos transitorios (depresión, estrés, ansiedad...), determinadas características de personalidad (lo extravertidos tienen más dificultades para mantener la atención), estar bajo los efectos del alcohol, drogas o determinados fármacos, tener determinados problemas físicos o una edad avanzada, manipulación de los mandos de la radio, calefacción, etc. u otras conductas interferentes como fumar, manipular el GPS, maquillarse y, especialmente, utilizar los teléfonos móviles".



#### 4. VELOCIDAD

La velocidad, en sus modalidades de excesiva o inadecuada, constituye una de las infracciones de la normativa vial y, por tanto, del deber de cuidado que mayor presencia tienen en la producción de siniestros viales con víctimas<sup>809</sup>. Es constatable que, “*el incremento de la velocidad y la adopción de una velocidad inadecuada aumentan la probabilidad de colisión, la distancia de detención, la gravedad de las lesiones y el número de errores del conductor*”<sup>810</sup>. Se hacía referencia a la cantidad de estímulos que los conductores deben percibir, pero que, ante la imposibilidad de prestar atención a todos ellos, debería seleccionar aquellos que considera relevantes, empero, si la velocidad de circulación es elevada, no podrá obtener toda esa información, pues no dispondrá de tiempo para poder seleccionarla y, en caso necesario, realizar maniobras para rectificar.

Existen concretos factores, de carácter social, que influyen para que los conductores circulen a unas velocidades elevadas o no. Puede diferenciarse entre “*factores cognitivos sociales, como: la influencia de otros, especialmente a jóvenes o acompañantes de la misma edad; el riesgo percibido, la teoría del comportamiento planificado, es decir, considerar que se tiene el control sobre los efectos de la velocidad o la afectividad*”<sup>811</sup>. Mientras que, desde el punto de vista de los “*factores psicológicos, destacarían: actitudes y motivación, percepción de comportamiento normal y valor adjudicado, la personalidad (búsqueda de sensaciones, la agresión, la emoción y el control), la identidad personal y la intención*”<sup>812</sup>. Dichos factores, pueden ser de utilidad a la hora de conocer y describir el comportamiento del conductor, en el caso en el que pueda detectarse esa influencia, bien cognitiva o psicológica.

En primer lugar, habría que diferenciar entre velocidades excesivas e inadecuadas, pues, permiten hacer valoraciones distintas de las conductas, principalmente, en relación a la previsibilidad de producir el siniestro vial.

---

<sup>809</sup>Infracciones de velocidad, en siniestros viales con víctimas. Datos estadísticos extraídos de los Anuarios Estadísticos publicados por la DGT, correspondientes a los años 2017, con 8.325 y 2018, con 8.603.

<sup>810</sup>MARTÍ-BELDA, A *et al.* Op. Factores que alteran las capacidades... *Op. cit.* p. 63

<sup>811</sup>FYLAN, F., HEMPEL, S., GRUNFELD, B. Effective Interventions for Speeding Motorists. 206. Road Safety Research Report No. 66. Londres. 2006. Págs. 18-24

<sup>812</sup>Idem. Pág. 26

#### 4.1. Velocidad excesiva.

La velocidad excesiva, en relación a los límites máximos permitidos, se causa cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas en la normativa vial. Reglamentariamente, se fija cuáles son estos límites máximos, los cuales, no deben ser superados, atendiendo, según sea como conductor, por tipos de vehículos y las características de la vía, de ahí que existan variaciones<sup>813</sup>. Dichas limitaciones, corresponderán a las que figuren en la pertinente señalización, en función de la vía y, en caso de no existir, con la correspondiente genérica fijada para cada tipo, además, de los supuestos en los que la autoridad competente establezca nuevas limitaciones que, con carácter temporal, señalice mediante señalización circunstancial o variable<sup>814</sup>.

En relación a los conductores, sus condiciones o circunstancias personales pueden ser objeto de limitaciones de velocidad. Particularmente, le es exigible la

---

<sup>813</sup>RGCir. Artículo 48. *Velocidades máximas en vías fuera de poblado*. 1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes: 1.º En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y auto caravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg. 2.º A los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, se aplican los mismos límites de velocidad que se establecen para las motocicletas de dos ruedas. b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula. En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima en vías convencionales será de 80 kilómetros por hora. c) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto: 1.º Si carecen de señalización de frenado, lleven remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora. 2.º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora. d) Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento. e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior. f) En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h. g) Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad. h) A los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora. (artículo 21 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 26-27.

<sup>814</sup>RGCir. Artículo 47. *Velocidades máximas y mínimas*. Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable. (artículo 21.6 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 26.



limitación impuesta según los Códigos Armonizados<sup>815</sup> de la Unión Europea, en concreto el código 64: “*Conducción con una limitación de velocidad de... km/h*”<sup>816</sup>, que deben ser respetados por éstos, habiéndose suprimido el límite de velocidad de 80 km/h para los conductores noveles<sup>817</sup>.

Para los vehículos, con carácter general, según la categoría de los mismos y en función del tipo de vía por la que circulan, bien sea autopista o autovía<sup>818</sup>, o vías convencionales<sup>819</sup>, existen distintas limitaciones específicas de velocidad, además de la excepción, para estas últimas vías, siempre que no se trate de una travesía<sup>820</sup>, para motocicletas y turismos en concretos adelantamientos.

---

<sup>815</sup> Vid. Códigos Armonizados de Unión Europea y Códigos Nacionales, recogidos en el Anexo del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (BOE núm. 138, de 8 de junio), por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (RGCon) y se deroga la Orden INT/4151/2004, de 9 de diciembre. (Modificados por la Directiva 2012/36/UE, de la Comisión, de 24 de abril de 2015 (DOUE núm. L 107, de 25 de abril)

<sup>816</sup> Orden INT/1676/2016, de 19 de octubre, por la que se modifica el anexo I del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Boletín Oficial del Estado, número 255, de fecha 21 de octubre de 2016, págs. 73787 a 73792.

<sup>817</sup> El límite de velocidad para los conductores noveles fue expresamente derogado por la Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, (BOE núm. 72, de 25 de marzo), por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos (RGVeh, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

<sup>818</sup> LTCVMSV. Anexo I. 66. Autopista. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y que tiene las siguientes características: a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes. b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna. c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios. 67. Autovía. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características: a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes. b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna. c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 57.

<sup>819</sup> LTCVMSV. Anexo I. 69. Carretera convencional. Carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 57.

<sup>820</sup> Jefatura del Estado. Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Artículo 46. Travesías. 1. A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes. BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015. Pág. 40

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

Figura. Núm 5. Velocidades máximas en autopistas, autovías y vías convencionales<sup>821</sup>.

Además de tener otras restricciones por razón del transporte que realizan, como es el caso de los transportes escolares y de menores, así como, los que transporten mercancías peligrosas, con una reducción, en ambos casos, de 10 km/h, en relación a las velocidades máximas anteriores, así como, para autobuses autorizados a transportar viajeros de pie o para los que carezcan de cinturones de seguridad, su velocidad máxima es de 80 km/h cuando circulen por vías convencionales<sup>822</sup>.

A continuación, se establecen determinadas limitaciones máximas de velocidad para determinados vehículos especiales y conjuntos de vehículos especiales, clasificándolos en función de que tengan o no señalización de frenado o, cumplan determinadas condiciones específicas, variando, dichos límites, entre los 40 y 70 km/h<sup>823</sup>.

Otras limitaciones de velocidad máxima, son las establecidas para los transportes especiales, las cuales están reguladas en el ANEXO III<sup>824</sup> del RGCir. e

<sup>821</sup>BOE núm. 306, de 23/12/2003 (Legislación. Consolidada). Pág. 26

<sup>822</sup>RGCir. Artículo 48.1.b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula. En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima en vías convencionales será de 80 kilómetros por hora. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 27.

<sup>823</sup>RGCir. Artículo 48.1 c) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto: 1.º Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora. 2.º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 27.

<sup>824</sup>Anexo III RGCir. Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial. Boletín Oficial del Estado (Legislación consolidada), número 306, de 23 de diciembre de 2003, págs.132-134.

igualmente, restricciones para “ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas, cuatriciclos ligeros, vehículos de ensayo, así como vehículos de tres ruedas y cuadriciclos<sup>825</sup>”.

Además de las limitaciones de velocidad por razón de la vía, bien se trate de autopistas, autovías o vías convencionales, existe otra relativa a las vías sin pavimentar, en las que no se podrá superar la velocidad en 30 km/h<sup>826</sup>.

Una vez conocidas todas las limitaciones de velocidades máximas, en las investigaciones de siniestros viales, los excesos de velocidad no suelen ser determinados mediante cinemómetros, lo cual, constituiría una casualidad. Existen otras formas para calcular la velocidad previa de circulación de los vehículos, a la consumación de la colisiones, de los impactos o del atropello. Son varias las posibilidades, que van desde, modelos y cálculos físico-matemáticos, grabaciones de vídeo por cámaras de seguridad o de vigilancia del tráfico, del análisis del Event Data Recorder (EDR) y otras unidades electrónicas que portan los vehículos. El primero de los métodos citados es el más común, aportando una aproximación de la velocidad, aunque los últimos constituyen un avance importantísimo para conocer esta magnitud y el comportamiento, tanto del vehículo como del conductor, configurándose como una herramienta que, aunque ya es utilizada actualmente en la reconstrucción de siniestros viales, lo será con mayor habitualidad en un futuro inmediato.

El referido cálculo dependerá de la mayor o menor cantidad de datos que el investigador tenga para poder desarrollar el correspondiente método, pero, al menos, se podrá llegar a obtener aproximaciones de velocidades que pueden ser útiles para concretar que la velocidad de circulación superaba los límites permitidos. Si existe una limitación de velocidad específica, por razón de vehículo o de vía, pues son las más frecuentes, será más fácil establecer que ha existido ese exceso de velocidad<sup>827</sup>.

En la Jurisprudencia, con bastante frecuencia, se aprecia que los excesos de velocidad tienen que establecerse en función de un valor numérico aportado por un método científico en los que, se vea claramente el exceso de velocidad. Sin embargo, existen siniestros viales en los que, llegar a esa conclusión se puede alcanzar, porque

---

<sup>825</sup>RGCir. Art. 48 e, g, h

<sup>826</sup>RGCir. Artículo 48 f) En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 27.

<sup>827</sup>Vías urbanas, con limitaciones de 40 o 50 km/h, tramos de obras con limitaciones similares, o vehículos como ciclomotores.

manifiestamente, por la dinámica en la que se ha producido el siniestro vial, es perceptible, incluso, para cualquier persona, que la velocidad era elevada. Teniendo en cuenta las acciones previas de cada uno de los vehículos, las deformaciones permanentes que presentan los mismos, las distancias post-colisión y, sobre todo, si en el lugar donde ocurre el siniestro existe alguna limitación específica de velocidad, se podrá colegir que, existió, sin lugar a dudas, exceso de velocidad, es decir, que con velocidades inferiores a las permitidas, ni se hubieran producido los daños con la misma intensidad, ni los vehículos hubieran sido desplazados a la distancia a la que llegaron hasta sus posiciones finales, como lo hicieron realmente.

Por ello, en el caso de la velocidad excesiva, a efectos de investigación, lo primero será conocer las velocidades que les eran exigibles a los conductores implicados y luego, por el método que se ajuste más, conocer la velocidad de circulación previa al siniestro vial o, al menos, fundamentar ese exceso de velocidad atendiendo a la dinámica que presente el propio siniestro<sup>828</sup>.

En relación a las causas de los siniestros viales, relacionados con la velocidad, *“la mayoría de los accidentes ocurrieron por efectos del diseño de la vía, particularmente al exceder la velocidad crítica en una curva y perder el control”<sup>829</sup>*, aunque también, *“la falta de atención normalmente involucra un retraso en determinar que el tráfico circundante ha frenado o acelerado (...)”<sup>830</sup>*. Sin olvidar que *“el alcohol es un factor que*

---

<sup>828</sup>SJP. Juzgado de lo Penal, núm. 1. Vigo. número 00166/2018, de 31 de julio.. FJ Primero:” *Confirman con precisión y convicción, tras lo inspeccionado en el lugar y las diligencias practicadas que “la causa del accidente fue la conducción a velocidad excesiva y la pérdida del control del vehículo”; conclusión inequívoca ya inicialmente tras la constatación y medición de la huella de fricción lateral unívocamente compatible con una pérdida de control del vehículo y nunca con una huella de frenada (inexistente), huella de fricción con un desarrollo de 185.5 m lineal que se inicia cuando el vehículo empieza a perder el control, punto máximo de velocidad (...); e igual de reveladora a este objeto resulta la entidad de los datos del vehículo (suficiente detenerse en el reportaje fotográfico a los folios 37 y 56 y ss. de autos ), sufriendo desperfectos en la práctica totalidad del mismo, desplazando el motor, un rueda y hasta el ocupante fallecido. El informe pericial elaborado por la Guardia civil, no impugnado, ratificado y explicado en juicio, abundando los peritos en que “el punto donde se pierde el control del vehículo coincide con la huella de fricción lateral; que es una huella de derrape y nunca de frenada; que la huella de 185 m es progresiva; que no hay nada ajeno al exceso de velocidad que determine la pérdida de control del vehículo; que la envergadura de los daños y las lesiones y consecuencias confirman esta conclusión (...). De modo que pericialmente se confirma y concluye sin ningún género de dudas “que en el momento en el que el vehículo pierde el control SU VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN ERA AL MENOS 199 KM/HORA, de acuerdo con los datos obrantes y el desarrollo del informe, corroborado con la utilización del programa informático, sin que existieran circunstancias ajenas al comportamiento del conductor que influyeran significativamente en el desarrollo de siniestro”.*

<sup>829</sup>RAMÍREZ, M., DÍAZ, V., SAN ROMAN, J.L., FERNÁNDEZ, G. Causas y consecuencias de la velocidad en la conducción. Instituto de Seguridad de los Vehículos Automóviles. Universidad Carlos III. Madrid. 2003. Págs. 131-132.

<sup>830</sup>Idem. Págs. 131-132.

*acompaña en bastantes casos a la velocidad excesiva o inadecuada(...)*<sup>831</sup>, por lo que, habrá que valorar estas circunstancias ante la sospecha de un exceso de velocidad o inadecuación de la misma, como así fue estimado por alguna resolución judicial, en la que se condenó a un conductor por realizar la conducta antes descrita<sup>832</sup>.

Para ello, habrá que ser muy exigente en la recogida de datos, huellas, restos y vestigios del subsistema humano, tecnológico y estructural en todas las fases, principalmente, en las de pre-impacto, impacto y post-impacto, ya que las condiciones psico-físicas de los conductores, el estado del vehículo, especialmente los neumáticos, así como, el estado del pavimento, etc., supondrá la utilización de unos datos y parámetros distintos a la hora de efectuar cálculos físico-matemáticos de velocidad. Aunque muchos de éstos son estimados, al desconocerse sus valores reales, no implica que no puedan ser tenidos en cuenta, siempre que sean objeto de una correcta interpretación y valoración lo más objetiva posible.

#### 4.2. Velocidad inadecuada.

La velocidad inadecuada, por ser inferior a las velocidades máximas permitidas, no implica que sea un factor menos importante, sino todo lo contrario, pues no se necesita ir más rápido para sufrir un siniestro vial si esta velocidad no es adaptada a determinadas condiciones o circunstancias, las cuales, serán objeto de estudio en la investigación del siniestro vial. El hecho de no prever la adaptación de velocidad a las condiciones, puede llegar a suponer un mayor desvalor de la acción y, por tanto, una conducta imprudente de mayor gravedad.

Las circunstancias que conllevan aparejadas una adaptación de velocidad están referidas a condiciones psico-físicas, a las características y al estado de la vía, al estado del vehículo y su carga, a las circunstancias ambientales, meteorológicas, de circulación y, a cualquier otras, que conlleve a la necesidad de adecuarla y, en su caso, detener el vehículo ante cualquier imprevisto que pueda presentarse.<sup>833</sup> Todas estas condiciones

---

<sup>831</sup>RAMÍREZ, M., *et al.* Consecuencias de la velocidad en la conducción. *Op. Cit.* p. 134.

<sup>832</sup>SAP PO 85/2016, Sección 4ª, de 4 de mayo. Roj: SAP PO 881/2016 - ECLI: ES:APPO:2016:881. " (...) *haber ingerido bebidas alcohólicas que limitaban sus facultades para una correcta conducción... circular a velocidad excesiva e inadecuada a las circunstancias del tráfico... para evitar la colisión con el vehículo que le precedía, invadió el carril de circulación contrario, delimitado por una línea longitudinal continua*".

<sup>833</sup> RGCir. Artículo 45. Adecuación de la velocidad a las circunstancias. Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas

deben ser tenidas en cuenta; el conductor debería ser consciente que, ante una situación inesperada de riesgo, es previsible que pueda perder el control del vehículo y, que las posibilidades de evitar un resultado no deseado sean mínimas, incluso, que no existan. La investigación de la existencia de estas circunstancias, así como, en este caso, si ha habido la adecuación de velocidad, estará íntimamente relacionada con el juicio de previsibilidad y “evitabilidad” del resultado<sup>834</sup>.

Se establece la necesidad de reducir la velocidad del vehículo, con carácter general, atendiendo a las siguientes circunstancias, las cuales, presentan caracteres temporales o circunstanciales y, además, son previsibles para cualquier conductor y, por lo tanto, se le exige adecuar su conducta para, en su caso, poder evitar consecuencias no deseadas:

- Condiciones psico-físicas del conductor: Cualquier situación que surja, en un momento determinado, que limite las capacidades del mismo, siempre y cuando no sean de una gravedad que obliguen, directamente, a no continuar con la conducción.

- Características y estado de la vía: Desde las dimensiones de anchura de carriles, pavimentos mojados, bacheados, con gravilla u otras sustancias que afecten negativamente a la adherencia del vehículo, a su estabilidad, etc.

Es frecuente, establecer como causa del siniestro vial la “velocidad inadecuada para el trazado de la vía”, pero éste no varía, la velocidad de circulación es la que establece la norma vial y no hay circunstancias que la hagan modificar, pues el trazado permanece estable. Esa inadecuación es siempre referida al estado de la vía y a sus condiciones, pero no a su trazado.

---

y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 21.1 del texto articulado).Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 25.

<sup>834</sup>SAPLO 78/2016, Sección 1ª, de 15 de junio. Roj: SAP LO 232/2016 - ECLI: ES:APLO:2016:232. "(...)a la velocidad de 80 km/h...antes de tomar la curva a la derecha con salida entramo ligeramente descendente...no redujo la velocidad adecuándola...calzada estaba mojada...vehículo articulado peso total de 39 toneladas...haciendo lo que se conoce como "tijera"...no adoptó su velocidad a las circunstancias de lluvia y de pendiente de bajada a la salida de la curva (...)"

- El estado del vehículo y su carga. Problemas mecánicos previos o comportamientos extraños ante determinadas acciones, como frenar o girar, climatización, limpiaparabrisas. Principalmente, atención al estado de los neumáticos por su relación con la seguridad que aporta a la circulación del vehículo, como a la adherencia, a la dinámica lateral y longitudinal, etc. Inadecuadas presiones de inflado, grietas en los flancos o desgaste de la banda de rodadura, son anomalías que deben ser advertidas por los conductores y, sometidas a examen por los investigadores. Sin embargo, no fue considerada como imprudencia grave, sino leve, procediéndose a absolver al conductor de un vehículo que, perdió el control del mismo, al circular a velocidad excesiva, los neumáticos sobreinflados, traza una curva a la derecha y el vehículo derrapa<sup>835</sup>.

Aunque se aprecia que existe una contradicción en relación a la conceptualización que se da a la velocidad, pues, no puede decirse que la velocidad era excesiva y, a su vez, que no era superior ni a la del tramo, ni a la genérica. Existe un derrape, tras la salida de una curva y un sobreinflado que provoca una pérdida de control por falta de adherencia, sin embargo, para que se produzcan las huellas de fricción lateral, su velocidad tuvo que ser superior a la velocidad límite del paso de la curva que traza. Su conducta fue considerada como imprudencia leve, a pesar de que existen elementos para haber sido juzgada de mayor gravedad.

- En relación a las cargas, para todos los vehículos dedicados o no al transporte de mercancías. Pueden afectar, tanto a la sujeción como a la capacidad de movimiento del conductor y su visibilidad. Especial atención para aquellos transportes que necesitan determinadas autorizaciones para su realización y deban cumplir concretas medidas de seguridad.

- Las circunstancias ambientales, y meteorológicas que afectan a visibilidad, adherencia obligan a reducir necesariamente la velocidad, ante la imposibilidad de percibir un riesgo, el trazado de curvas y maniobrar evasivamente con éxito.

---

<sup>835</sup>SAP O 159/2016, Sede Gijón, Sección 8ª, de 1 de septiembre. Roj: SAP O 2299/2016 - ECLI: ES:APO:2016:2299. "(...) a velocidad superior a la legalmente establecida y debido también a la pérdida de la adherencia de los neumáticos, por sobreinflado de los mismos...tramo recto después de la salida de una curva a la derecha, no existe ninguna señalización vertical ni horizontal que limite la velocidad...no rebasaba la velocidad máxima establecida de modo genérico para el tramo donde se produjo el accidente...derrape y pérdida de control del vehículo por sobreinflado de las ruedas trasera y delantera derecha...trazado de una curva a velocidad excesiva pero no superior a la permitida en el tramo...conducta subsumible únicamente en la infracción leve (...)"

- El estado de la circulación también es importante tenerlo presente, pues la alta densidad del tráfico son motivos suficientes para minorar la velocidad ante la previsión de situaciones de peligro. La existencia de eventos o situaciones en las que existe una numerosa afluencia de vehículos o peatones, requieren la misma medida.

Finalmente, se alude a aplicar las mismas medidas ante cualquier otra situación, que demande una adaptación de la velocidad, lo cual, debe de analizarse según el caso concreto.

En cualquier caso, conociendo los posibles escenarios que pueden producirse y sus consecuencias, derivadas de la falta de adaptación de la velocidad, la investigación debería dirigirse a su comprobación, a la posibilidades que tuvo el conductor de percibir las y adaptar su velocidad a las mismas, concretándose si realmente lo hizo o no.

Como efecto negativo, la experiencia del conductor, en algunos casos, posibilita que, ante la circulación bajo estas circunstancias desfavorables, el exceso de confianza, unido a los, cada vez mejores, sistemas de ayuda a la conducción y seguridad pasiva de los vehículos no se tengan en cuenta estas precauciones, lo cual, favorece la producción del siniestro vial<sup>836</sup>. La actitud debe ser totalmente contraria, pues ante condiciones de circulación desfavorables, el grado de atención debe ser mayor y, para ello, será necesario adecuar la velocidad a las mismas.

La norma vial, además de exigir la adecuación de la velocidad, ante determinadas circunstancias, y sí éstas tuvieran una mayor necesidad de precaución, obliga a detener el vehículo, precisamente, porque son situaciones en las que es previsible la ocurrencia de un siniestro vial. Igualmente, se establece una serie de supuestos en los que es de aplicación, tanto la reducción de velocidad como la detención del vehículo, aunque, no obstante, cualquier otra situación que lo requiera necesita la misma respuesta por parte del conductor<sup>837</sup>.

---

<sup>836</sup>Seguro que alguna vez hemos oído: “Si el vehículo que va delante nuestra frena, el nuestro tiene un sistema que lo detecta y lo hace frenar sin colisionar”. Pero se desconoce que el sistema tiene sus limitaciones.

<sup>837</sup>RGCir. Artículo 46. *Moderación de la velocidad. Casos.1.* Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas. b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la



En relación a los supuestos que contempla el citado artículo 46 RGCir., se cita, en primer lugar, a los peatones en los casos en que circulen por la misma vía que el vehículo, por lo tanto, al aproximarse a éstos, será necesario moderar la velocidad. En caso de atropello, se podría conocer si verdaderamente ha existido dicha reducción. La previsión racional de la irrupción en la vía de peatones puede estar sujeta a interpretaciones, pero deberían ser casos fácilmente reconocibles, como la existencia numerosa de peatones, la forma de caminar de éstos, las dimensiones de las aceras y espacios disponibles u, otras situaciones que reflejen ese estado de riesgo. Se exige un mayor deber de cuidado si estos peatones forman parte del grupo considerado como vulnerable<sup>838</sup>.

La situación previa del escenario será fundamental para conocer el cumplimiento o no de la norma, para lo cual, a través de los testigos, de cámaras de vigilancia del tráfico o de seguridad puede favorecer su conocimiento.

Sigue con previsiones relacionadas con personas vulnerables y lugares por donde estos se desplazan. Incluye a los ciclos y las vías exclusivas para éstos, así como sus proximidades, al igual que en las intersecciones. Los pasos de peatones sin regulación, lugares en los que, la presencia de peatones es frecuente y numerosa, así como, aquellos otros en los que es previsible la presencia de niños<sup>839</sup>.

---

presencia de niños. c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella. d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando. e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar. f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada y a ciclos que circulan por ella o por su arcén. g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía. h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos. Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora. i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad. j) En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102.3. k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 25-26.

<sup>838</sup>SAPA 268/2016, Sección 3ª, de 13 de junio. Roj: SAP A 3810/2016 - ECLI: ES:APA:2016:3810. "...a gran velocidad, en todo caso notoriamente superior a 50 km/hora, no aminorando la marcha al llegar al paso de peatones...deteniéndose el vehículo a unos 50 metros del lugar...deberá circular a velocidad moderada...detendrá el vehículo cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños...la velocidad de un vehículo de motor debe ser aquella que permita la detención de dicho vehículo en el campo de visión del conductor...desatención continuada de su conducción, y de los riesgos previsibles que de ella emanaba"

<sup>839</sup>SAP BU 471/2015, Sección 1ª, de 4 de diciembre. Roj: SAP BU 929/2015 - ECLI: ES:APBU:2015:929". (...) no concurrían circunstancias adversas a la conducción...paso de peatones era perfectamente visible...tramo de la calzada...era recto...condiciones de luminosidad y atmosférica favorables...conocía la zona...La presencia del paso de peatones exige extremar la precaución a las circunstancias del tráfico, en previsión de que pueden cruzar peatones".

La presencia de animales, ante sus inesperadas e irracionales reacciones, bien por la presencia de vehículos o, por su presencia en las proximidades de las vías y su posible irrupción, llevan a adecuar la velocidad.

La situación de inmuebles próximos a las inmediaciones de la vía, conlleva el riesgo de introducción o cruce de la misma por personas desde interior de los mismos.

La aproximación a vehículos de transporte de personas, en lugares donde efectúan paradas para subir y viajar pasajeros y, especialmente, si está dedicado al transporte escolar, por la previsible irrupción en la calzada de alguno de éstos.

El estado de la vía y, en particular, su pavimento conlleva la reducción de velocidad, sobre todo, si puede ocasionar inconvenientes al resto de usuarios de la misma. Es el caso de un vehículo que circula a “(...) *velocidad superior a la permitida... existencia de obras señalizadas...condiciones de la vía, existencia de una curva a la izquierda, cambio de rasante y asfalto mojado por encontrarse lloviendo (...)*<sup>840</sup>”.

En determinadas configuraciones de las vías, como las glorietas e intersecciones o, donde haya limitaciones de visibilidad o estrechamientos, se establece una velocidad máxima de 50 km/h en situaciones concretas. Se exige la disminución de velocidad por no tener prioridad de paso, lo cual, es absolutamente necesario, pues, en atención al principio de confianza, el que goza de prioridad debe percibir que esa preferencia le va a ser respetada. Llama, particularmente, la atención cómo numerosos conductores cuando llegan a las proximidades de una glorieta, en lugar de aminorar la velocidad, pues es preceptiva la señalización, tanto vertical como horizontal de ceda el paso, la incrementan, incluso cambian de carril buscando un acceso a la misma lo más rápidamente posible. Ante una colisión, la entidad de los daños y desplazamientos post-colisión, serán orientativos de la omisión de la disminución de la velocidad.

Al realizar cruces con otros vehículos, por lo que se refiere a la vía, como su estado o sus dimensiones y la de los vehículos, así como, cualquier otra condición meteorológica o ambiental que limite la seguridad de su realización.

---

<sup>840</sup>SAP A 81/2016, Sección 10ª, de 25 de febrero. Roj: SAP A 1395/2016 - ECLI: ES:APA:2016:1395. Homicidio por imprudencia grave. Colisión tras la pérdida de control al salir de una curva e invadir el carril del sentido contrario.

Los deslumbramientos, son la “(...) *condición visual en la que una fuente de luz relativamente brillante, situada dentro del campo visual del observador, causa malestar o incomodidad en su visión*<sup>841</sup>”, sobre todo el producido por otros vehículos, son difíciles de investigar, no obstante, el tipo de siniestro que se produzca, como salidas de vía, atropellos en arcenes, alcances a vehículos lentos o roces con objetos o vehículos estacionados, pueden orientar sobre la disminución de velocidad o no, por los daños ocasionados y distancias post-impacto. Si se ha producido una situación que pudo haber producido un deslumbramiento, debe ir aparejada de la minoración de la velocidad y, además, en “*estados como la fatiga, el consumo de alcohol o de determinadas drogas y fármacos*<sup>842</sup>”, se está más propenso al deslumbramiento.

Finalmente, las situaciones donde la visibilidad y la adherencia pueden estar comprometidas, como ocurren en condiciones meteorológicas o ambientales, obliga a adecuar la velocidad a las distancias de visibilidad que permitan detener el vehículo ante situaciones imprevistas de peligro.

En cualquier caso, podría surgir un problema de cuantificación de la velocidad que debe ser minorada. Siempre debe de estar la velocidad por debajo de los límites máximos permitidos, pero, puede que un conductor, ante cualquiera de las situaciones antes descritas, reduzca la velocidad, pero no evite el siniestro. Quizás esa disminución de velocidad no ha sido suficiente, pero, a juicio del conductor, la ha estimado conveniente en relación a la situación y las circunstancias que se estaban produciendo, las cuales, salvo excepcionales casos, serán irrepetibles y, difícilmente objeto de una valoración objetiva en la investigación. También se indica que, la reducción de velocidad debe llegar, incluso, hasta la detención del vehículo en caso de ser necesario, pero, no se puede olvidar que el vehículo no se detiene cuando uno quiere, sino que, necesita de un tiempo y espacio para hacerlo. Todo dependerá del momento y lugar donde aparece el motivo que exige esa minoración de velocidad.

No obstante, se trataría de comprobar si, efectivamente, se ha producido esa adecuación de la velocidad y, si, durante la fase de pre-impacto, fue suficiente o no, atendiendo a todas las circunstancias concurrentes y la previsibilidad de la concreta situación de riesgo.

---

<sup>841</sup>MARTÍ-BELDA, A. Procesos psicológicos básicos...*Op. cit.* p. 14

<sup>842</sup> Idem. Pág. 14

En la investigación de siniestros viales, habrá que constatar si durante la fase de pre-impacto se ha producido cualquiera de las circunstancias que describe la norma vial u otras distintas. Lo siguiente, sería comprobar si, efectivamente, han sido tomadas las precauciones que exige el deber de cuidado. La intensidad de los daños, las maniobras pre y post colisión, la proyección de los peatones o animales en los casos de atropellos, pueden proporcionar una idea de esa adaptación o disminución de velocidad.

# CAPÍTULO VIII

## ANÁLISIS NORMATIVO. PERSPECTIVA CRIMINALÍSTICA EN LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO VIAL (II)



## 1. ATROPELLOS A PEATONES.

Los atropellos a peatones<sup>843</sup> se han convertido en un problema importante para la seguridad vial y los datos estadísticos no son muy positivos<sup>844</sup>.

Peatones víctimas	Año 2016	Año 2017	Año 2018
Fallecidos	389	351	386
Heridos hospitalizados	1.989	1.940	1.833
Heridos no hospitalizados	12.761	12.382	12.215
<b>TOTAL</b>	<b>15.139</b>	<b>14.673</b>	<b>14.434</b>

Tabla núm. 8. Peatones víctimas siniestros viales. Años 2017-2019.

Fuente Anuarios estadísticos DGT. Elaboración propia.

A pesar de gozar de una mayor tutela como personas vulnerables, no son respetadas sus preferencias de paso por los conductores de vehículos en la una gran mayoría de casos. Para la Audiencia Provincial de Badajoz<sup>845</sup>, los atropellos en pasos de peatones son considerados como imprudencia grave, en ningún caso como imprudencia leve. Solo si existen circunstancias concretas y, excepcionalmente, podrán ser apreciados como imprudencia menos grave. En ningún caso, dejarán de constituir una imprudencia grave cuando el conductor circule bebido o a velocidad excesiva, cuando el atropellado sea un menor o un anciano, o cuando el vehículo sea de grandes dimensiones y tenga lugar el atropello en vías urbanas.

<sup>843</sup>LTCVMSV. Anexo I. 4 PEATÓN: Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor. Ver también la definición que de peatón hace la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (BOE núm. 289, de 29 de noviembre). Deroga la Orden de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103220.

<sup>844</sup>Anuarios estadísticos DGT. Peatones víctimas en vías interurbanas y urbanas. Años 2017 a 2019. Pág. 68.

<sup>845</sup>Acuerdo de Pleno No Jurisdiccional de las Secciones Primera y Tercera de la Audiencia Provincial de Badajoz, de 14 de febrero de 2017, en la que se unifican criterios en materia de imprudencias de tráfico. “ (...) atropello de un peatón con resultado de lesiones de cierta gravedad en un paso de cebra, tiene la consideración de imprudencia grave, nunca de carácter leve... principio general que, no obstante, a la vista del caso concreto y muy excepcionalmente, puede degradarse a imprudencia "menos grave" en determinados supuestos muy especiales... no admite excepción alguna cuando el atropello se realizó conduciendo ebrio, o a velocidad excesiva, o cuando se atropelló a ancianos o niños, precisamente por la vulnerabilidad de estas personas, o cuando el atropello se produce con vehículos de grandes dimensiones en el casco urbano (...)”

No cabe duda, que los razonamientos anteriores son acertados, especialmente cuando se aprecia la velocidad excesiva o la conducción étlica, además de ser la víctima una persona vulnerable. A estas circunstancias, habría que añadir lo expuesto sobre la adecuación de la velocidad en las proximidades de los pasos de peatones y ante la presencia de éstos. Sin embargo, en estos tipos de siniestros viales, que ocurren en los pasos de peatones, juega un papel importante la previsibilidad y la visibilidad que disponga el conductor, para lo cual, debería haber tenido en cuenta todas aquellas circunstancias que existían en el momento previo al atropello, como posibles problemas de limitaciones de visibilidad, la escasa distancia al paso de peatones, la presencia de peatones en las proximidades, todo lo cual, conlleva a tomar más medidas de protección y cautela ante la posibilidad de que cruce un peatón.

Particularmente, como conductores o peatones, podemos observar los comportamientos de unos y otros. En numerosas ocasiones, estando parado en un paso de peatones, esperando para que el vehículo que se aproximaba se detenta y ceda la prioridad de paso al peatón, se comprueba, como aquel, no llega a detenerse, pero, lo más grave se produce cuando se verifica que no ha percibido, en ningún momento, la presencia del peatón, llegando, ni tan siquiera, a observar la presencia aquel. Sencillamente, no lo ha visto, pudiendo haberlo hecho.

Mayor desvalor de la acción, suponen aquellas situaciones en las que existiendo dos carriles de circulación en el mismo sentido, en el que, en uno de ellos hay un vehículo detenido junto a un paso para peatones y otro, que circula por el otro carril, cruza dicho paso y atropella al peatón que estaba cruzando, y cuya prioridad de paso le había sido otorgada por el vehículo que se encontraba detenido. La previsibilidad requería que, la detención de un vehículo en el paso de peatones, supondría que habría un peatón cruzando. Ello es síntoma de la más descuidada de las conductas, y son, sin lugar a duda, constitutivas de imprudencia grave.

La mayor protección jurídica de las personas consideradas como vulnerables, ante las agresiones viales que pueden sufrir, por conductores de vehículos, merece un cumplimiento normativo extraordinario por éstos y un esfuerzo, en la administración, para comprobar su observancia. Las particularidades que presentan a la hora de participar en el tráfico viario y la mayor lesividad, dada su desprotección y fragilidad conllevan mayores precauciones. *“El principio de protección o defensa en relación con ellos se refleja en los deberes normativos de cuidado del art 46 RGCir impuestos a los*



conductores de vehículos de motor<sup>846</sup>, principalmente, la precaución de reducir la velocidad y, sobre todo, ante circunstancias que pueden ser adversas para percibir la presencia de peatones, como pudieran ser las climatológicas<sup>847</sup>.

La velocidad de atropello a un peatón juega un factor importantísimo en relación con la supervivencia de éste, a su vulnerabilidad, en cuanto que, a mayor velocidad de circulación del vehículo, las posibilidades de fallecer aumentan exponencialmente<sup>848</sup>.

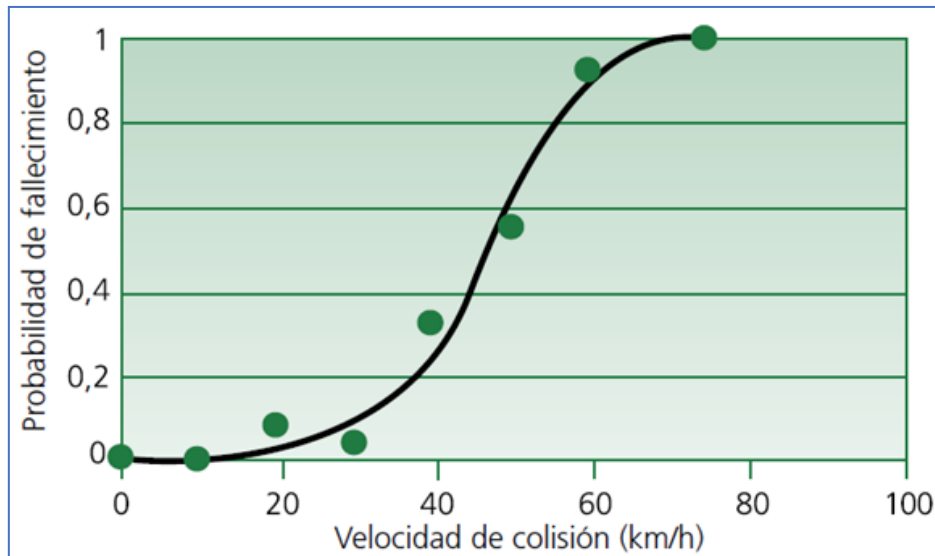


Figura núm. 3. Riesgo de fallecimiento de un peatón como función de la velocidad de colisión de un vehículo. Fuente: OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.

Las personas mayores, presentan concretas particularidades que obligan a tener, ante la presencia de éstos, un mayor deber de cuidado, como: *“problemas sensoriales, principalmente vista y oído; menor capacidad de reacción; fuerte mundo subjetivo, lo que facilita las distracciones y desinformación<sup>849</sup>”*, mientras que, con los

<sup>846</sup>FGE. Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del ministerio fiscal en materia de seguridad vial, de 17 de noviembre. Pág. 87

<sup>847</sup>SAP CR 3/2016, Sección 1ª, de 11 de enero. Roj: SAP CR 65/2016 - ECLI: ES:APCR:2016:650”. (...) *circula en población, tramo recto, a la altura de una residencia de ancianos, atropella a un peatón de 70 años...circunstancias de la hora y climatológicas imponían una mayor diligencia que fue claramente omitida...la ausencia de visibilidad o las dificultades de ver a una persona cruzar... mayor precaución le sería exigible”*.

<sup>848</sup>PASANEN E. Ajonopeudet ja jalankulkijan turvallisuus [Driving speeds and pedestrian safety]. Espoo, Teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, 1991. citado por, OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos...Op. cit. p. 31

<sup>849</sup>MONTORO, L., BOSÓ, P., ESCAMILLA, C., LIJARCIO, J., MARTÍ-BELDA, A., PUCHADES, R. Manual del formador. Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial. 6ª edición. DGT, Madrid. 2014. Pág. 151

niños, su presencia en las inmediaciones de las vías requiere una especial atención ante la imprevisibilidad de su comportamiento, además de, presentar una problemática añadida, ya que *“debido a su baja tienen un campo visual limitado; presentan más deficiencias en la audición; confunde el «ver» y el «ser visto»; el control de su atención es bajo; desconocimiento de las normas<sup>850</sup>”*.

Los motivos que imponen una conducción diligente son muchos y se encuentran perfectamente definidos, así como, son varias las recomendaciones dispuesta para los conductores, en las que se pueden incluir: *“moderar la velocidad en vías urbanas, ante pasajeros bajando de un vehículo, peatones hablando por el móvil, en lugares de ocio, en vías urbanas más anchas, en las salidas de los garajes, al circular marcha atrás, en los pasos de peatones y zonas de aglomeraciones de peatones, salidas de los colegios, zonas no iluminadas, al circular muy pegados a las aceras, ante peatones en grupos, al circular próximos a un autobús y sus paradas, días con meteorología adversa, especialmente con lluvia, no estacionar indebidamente (...)”<sup>851</sup>*. Aunque pueden ser más numerosas las situaciones, además de las citadas, lo que habría que investigar es si, realmente, estas eran concurrentes a la producción del hecho y, si por parte del conductor, han sido tomadas las cautelas adicionales que se requieren y, ello permitirá juzgar la posible imprudencia cometida.

No obstante, a las personas consideradas como vulnerables, en esta caso peatones, aunque se puede incluir a los ciclistas y motociclistas, se les podría proponer la siguiente reflexión: ¿son conscientes de esa vulnerabilidad? Algo ha cambiado, pues, si echamos la vista atrás, antaño, los peatones éramos más prudentes cuando cruzábamos la calzada, incluso, en los pasos de peatones.

Como conductores, también se producen situaciones en las que el peatón irrumpe en la calzada de forma inesperada, sorpresiva, corriendo y no ofrece, al conductor, la posibilidad de percibirlo con tiempo y espacio, por tanto, se reduce la posibilidad de evitar el posible atropello. Incluso en los pasos de peatones, éste no se cerciora de la cercana presencia de un vehículo, ni siquiera dirige la mirada, o va distraído utilizando dispositivos de telefonía móvil o lleva auriculares<sup>852</sup>.

---

<sup>850</sup>MONTORO, L., *et al.* Manual del formador. Programa de intervención...*Op. cit.* p. 153-154

<sup>851</sup>*Idem.* Pág. 155- 157

<sup>852</sup>SAP SE 356/2016, Sección 7ª, 14 de septiembre. Roj: SAP SE 2045/2016 - ECLI: ES:APSE:2016:2045”. (...) *vía urbana...tramo recto con suficiente visibilidad con tres carriles de circulación en cada sentido, separados por una zona ajardinada...circulación normal y fluida y con iluminación artificial*

Alguna vez hemos escuchado, desgraciadamente, aquello de: “los cementerios están llenos de peatones que tenían preferencia de paso”. Cuando, en vías urbanas, un peatón cruza la calzada, fuera del paso de peatones, también se observa que lo hacen sin mirar, caminan lentamente, de espaldas al tráfico, en diagonal al eje de la vía, lo cual, constituye una acción más peligrosa. La adecuación de la velocidad es obligatoria, pero el vehículo necesita tiempo y espacio para detenerse.

<b>Infracciones de los peatones víctimas</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
No respetas semáforo	316	312	315
No cruza por paso para peatones	1.233	1.260	1.274
Estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria	500	429	416
<b>TOTAL</b>	<b>2.049</b>	<b>2.001</b>	<b>2.005</b>

Tabla núm. 9. Infracciones de los peatones víctimas. Datos anuarios estadísticos DGT, Elaboración propia.

Del mismo modo, existen lugares, principalmente en vías urbanas, donde la existencia de contenedores de basura, de vidrios, la presencia de vehículos estacionados o en doble fila junto a pasos de peatones e, incluso, la propia configuración del trazado y la ubicación, a veces la menos segura, del paso de peatones, conlleva restricciones u obstrucciones de la visibilidad que permitan percibir, tanto la intencionalidad, como el cruce de la vía por el peatón.

Es cierto, pues no podría ser de otra manera, que la presencia de vehículos detenidos en doble fila, en las inmediaciones del paso de peatones, sobre todo si tienen una mayor dimensión, obliga a extremar las precauciones al conductor, pues detrás de éstos, puede producirse el cruce de calzada por el peatón. La posición en la calzada, donde se ha producido el atropello, a pesar de estas limitaciones de visibilidad, indicarán cuál ha sido el grado de atención del conductor, así como, la distancia entre dicha posición y la final del peatón, la velocidad de impacto, conociéndose si ha existido reducción o no de la misma, previa al paso de peatones. Sin embargo, se considera que las precauciones más importantes consisten en la reducción de la velocidad y mayor

---

*pública...prohibido circulara más de 50 Km/h...fue sorprendido por los menores...por un lugar no habilitado para el paso de peatones, corriendo, sin que el acusado tuviera tiempo de reacción o tiempo para realizar una maniobra evasiva, no constando siquiera huellas de frenada...conducía imbuido del principio en la confianza en el tráfico, para él no era previsible la irrupción súbita del menor en la calzada...No existe prueba alguna que avale que a 90 Km/h o a velocidad superior sí le pudo causar la amputación de la pierna y que a una velocidad inferior de 60-70 Km/h...no pudiera ocasionar el mismo resultado”.*

grado de atención, por lo que, no se considera conveniente que el conductor, tenga, entre otras cautelas, el tener que mirar a través del acristalamiento de vehículos mal situados u, otras similares. Ello requiere un mayor tiempo, limitándose la visión al resto del escenario, su posición dentro del vehículo no será la más idónea y, lo más importante, el vehículo va desplazándose, aunque sea baja, a una determinada velocidad<sup>853</sup>.

Como se ha expuesto, ante cualquier circunstancia adversa, el conductor debe tomar mayor precaución y aminorar la velocidad de su vehículo, pero, la conducta prudente del peatón ayudaría a que el siniestro no se produzca. Habría que partir de la premisa que, la seguridad vial incumbe a todos los que participan en ella y, el deber de cuidado también le es exigible a peatones y ciclistas<sup>854</sup>. Su conducta, y, el análisis de la esta, como implicados en el siniestro vial, permitirá graduar la gravedad de la imprudencia cometida. Una cosa es previsibilidad y otra adivinación del pensamiento.

Se considera correcto que, en los casos más graves, como exceso de velocidad, alcohol, distracciones en la conducción, en caso de producir el resultado lesivo, sea considerada la conducta como imprudencia grave, máxime, si el atropello se ha producido en un paso para peatones<sup>855</sup>. Para el resto de supuestos, habría que analizar los casos de forma concreta, para lo cual, la investigación deberá ir dirigida a conocer si se han tenido en cuenta los principios dirigidos a la protección de las personas vulnerables y el resto de los preceptos normativos aplicables, tanto, los que afectan a los conductores como a los propios peatones.

---

<sup>853</sup>SAP M 479/2016, Sección 6ª, de 14 de septiembre. Roj: SAP M 10863/2016 - ECLI: ES:APM:2016:10863". (...) *sin prestar suficiente atención a las circunstancias del tráfico...se encontraba al menos un vehículo aparcado en doble fila en su carril...no se percató de que cruzaba por el paso, saliendo de detrás del vehículo mal estacionado...vía con buena visibilidad...luz era absoluta...falta de atención del conductor, que se distrajo, y no se percató de que había una persona cruzando...la visibilidad de la vía y del paso de peatones era perfecta...vehículo estacionado en segunda fila no era un camión o furgoneta...sino un turismo, con su altura limitada y sus cristales transparentes, que permiten la visión a través del mismo...la persona que cruzó la vía no era tan pequeña...cuando ya estaba a mitad del paso de peatones...fue atropellada...no existía ninguna condición extraordinaria...todo conductor ha de incrementar sus precauciones al acercarse a un paso de peatones, y ello incluye aquellos supuestos en los que puedan existir obstáculos...exige aumentar la precaución a cualquier conductor...toda falta de atención o de prevención suponen una grave infracción de un deber elemental de cuidado...obstáculos en la vía...lejos de eximir a los conductores de ese deber atención, les obliga a aumentar el mismo".*

<sup>854</sup>SAP MU 145/2000, Sección 2ª, de 23 de junio. Roj: SAP MU 1164/2020 - ECLI: ES:APMU:2020:1164. "(...) *circulaba conduciendo una bicicleta...accediendo a dicha vía por dirección prohibida y en sentido contrario al que sería propio de la vía, en el momento en el que circulaba por la misma vía, en dirección opuesta, el ciclomotor...al llegar a una curva a derecha, carente de visibilidad, se encontró de frente con el acusado, no pudiendo evitar la colisión (...)*"

<sup>855</sup>SAP SS 222/2019, Sección 3ª, de 30 de octubre. Roj: SAP SS 1016/2019 - ECLI: ES:APSS:2019:1016. "En la sentencia del T.S. de 20 de julio de 2017 explícita que el atropello en un paso de cebra integra la imprudencia grave del art 152 del C. Penal".

Para los peatones, la obligación de circular por zonas peatonales y, en caso de no poder hacerlo, lo harán por el arcén o la calzada, pero siguiendo las prescripciones que establecen las normas viales para hacerlo con seguridad<sup>856</sup>. Particular atención a la prohibición de circulación de cualquier tipo de vehículos por las aceras y zonas peatonales, con especial referencia a las bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP)<sup>857</sup>.

En atropellos en vías fuera de poblado<sup>858</sup>, interurbanas y travesías<sup>859</sup>, verificar si el peatón circulaba por la izquierda, salvo que, existieran motivos que recomendaran hacerlo por la derecha por razones de mayor seguridad, así como en los casos en los que deben hacerlo, igualmente, por la derecha *“(...) empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla*

---

<sup>856</sup>RGCir. Artículo 121. Circulación por zonas peatonales. Excepciones. 1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo (artículo 49.1 del texto articulado). 2. Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada: a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones. b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo. c) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano. 3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo. 4. Los que utilicen monopatinés, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos. 5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 53.

<sup>857</sup>DGT. Instrucción 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016, sobre Vehículos de Movilidad personal (VMP). *...b) Desde el ámbito de la legislación de tráfico los dispositivos de movilidad personal tendrán la consideración de “vehículos”, de acuerdo con la definición que de los mismos establece el punto 6º del Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, Lo dispuesto anteriormente implica, a sensu contrario, dos características del uso de estos dispositivos: a) La imposibilidad de asimilarlos a la figura del peatón, y que, por tanto, no pueda hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a aquel. Esta imposibilidad solo quedaría excepcionada en aquellos casos en que la Autoridad Municipal habilite de modo expreso, como ordenación de zonas peatonales, la posibilidad de su uso en estos espacios (artículo 7. 1ª a) y b) del Real Decreto Legislativa 6/2015, de 30 de Octubre)”.*

<sup>858</sup> LTCVMSV. Anexo I. 70. Poblado. Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 57.

<sup>859</sup> LTCVMSV. Anexo I. 71. Travesía. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103225.

de ruedas (...) <sup>860</sup>”, debiendo cumplir las mismas obligaciones que los conductores de vehículos, en relación a las señales, las que realicen los agentes y semáforos.

Si circulan por el arcén, comprobar cómo se realizaba ésta, si se realizaba con la diligencia precisa para evitar entorpecer innecesariamente y lo más próximo al borde exterior de la plataforma. Si los peatones forman cortejo o grupo, si circulan unos detrás de otros teniendo en cuenta otras circunstancias como la visibilidad o afluencia de vehículos.

En los casos en los que el peatón circula en periodos nocturnos, asegurarse si “(...) fuera de poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad (...) <sup>861</sup>”, hacía uso de elementos luminosos o retrorreflectante homologado <sup>862</sup>. Permite comprobar si era suficientemente visible o no y, sobre todo, la posibilidad de percepción del conductor,

---

<sup>860</sup>RGCir. Artículo 122. Circulación por la calzada o el arcén. 1. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de la ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de éstos se hará por la izquierda (artículo 49.2 del texto articulado). 2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad. 3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad. 4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables. 5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos. 6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste, sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura. 7. Al apercibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales. 8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 53-54.

<sup>861</sup>RGCir. Artículo 123. *Circulación nocturna*. Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 54.

<sup>862</sup>Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual. BOE, núm. 311, de 28/12/1992. Págs. 44120 – 44131

pues éstos deben ser visibles a una distancia de, al menos, 150 m. En caso de formar grupos o cortejo, acreditar si portaban luces, blancas-amarillas o rojas, que permitieran precisar su situación y tamaño de este.

Particular atención a la circulación en pasos para peatones pues en caso de existir, necesariamente deben hacerlo por éstos. Habría que analizar cómo se ha efectuado, en caso de haber cruzado la calzada por dicho paso, previa comprobación de haberlo hecho “*sin riesgos ni entorpecimiento indebido (...)*”<sup>863</sup>, así como, perpendicularmente al eje de la vía, sin demorarse, detenerse, ni entorpeciendo. En caso de existir semáforos, deben respetar las fases del mismo<sup>864</sup>.

En la SAP SO 97/2016, de 24 de noviembre, se consideró que la acción del conductor del vehículo era constitutiva de un delito de lesiones por imprudencia menos grave, imprudente, pero menos grave, dada la participación de la víctima en los hechos, pues, por su forma de cruzar la calzada impedía que fuera visto con claridad por la existencia de ángulos muertos que lo impedían. En relación con esos ángulos muertos o zonas donde no es posible percibir la presencia de un peatón, hay que tener en cuenta que se produce con frecuencia y, no son tenidos en cuenta por el investigador. Esta falta de visibilidad viene producida por la obstrucción visual que produce el pilar A<sup>865</sup>, del

---

<sup>863</sup>RGCir. Artículo 124. 2. Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido. 3. Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás .Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, Pág. 54.

<sup>864</sup>SAPSO 97/2016, Sección 1ª, de 24 de noviembre. Roj: SAP SO 228/2016 - ECLI: ES:APSO:2016:228. Homicidio por imprudencia menos grave-absolución (requisito procedibilidad). Atropello a peatón, en paso de peatones. “(...) *travesía, en un tramo recto y de buena visibilidad, con desatención a las circunstancias de la circulación, no se apercibió del peatón...comenzaba a circular por el paso de cebra, debidamente señalado, con indicación vertical y horizontal...inicio el cruce en la zona señalizada como paso de cebra, pero con una trayectoria en diagonal, abandonando la zona señalizada hacia el centro de la calzada, recorriendo una distancia desde el inicio del cruce de 4.91 metros, donde fue alcanzado y golpeado... con la pala cargadora del tractor, que le lanzo contra el suelo...deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás... el peatón no ajustó su conducta a dicho precepto...trayectoria en diagonal, en lugar de perpendicular al eje, saliendo incluso de la zona de paso peatones, introdujo una situación inesperada ante el ángulo muerto... que oculta parcialmente la visión...hubiese cruzado de forma perpendicular hubiera disminuido el tiempo de cruce y le hubiera posibilitado salir del ángulo muerto, pero... demoró su presencia en la calzada, llegando incluso a abandonar la zona de seguridad de paso para peatones”.*

<sup>865</sup> ACOSTA, C. ¿Qué son los pilares A, B y C de un automóvil? Mecánico Nitro. Extraído con fecha 10/10/2017 de: <https://www.nitro.pe/mecanico-nitro/que-son-los-pilares-a-b-y-c-de-un-automovil.html>. “Los pilares son las piezas que unen el techo a la carrocería del coche. Reciben una denominación alfabética según su posición, yendo de la parte delantera a la trasera del vehículo...El pilar A es el más próximo al frontal y el que, parcialmente, da soporte al cristal parabrisas. También es sobre el que articulan y encajan parte de las puertas delanteras y soporta los cristales denominados de custodia delanteros (los no practicables) en los modelos que los incorporan por delante de la puerta. Es el pilar de mayor longitud de todos los se emplean en la estructura de un coche, pues suele conectar ese techo con el piso. Está realizado, comúnmente, en acero. Todos los vehículos del mercado disponen de él, a diferencia del resto de pilares que pueden o no existir”.

vehículo, especialmente el izquierdo, el más próximo al conductor. Suele producirse cuando el vehículo realiza cambios de dirección a la izquierda y, en un momento determinado, este pilar A, se interpone entre la visión del conductor y la posición del peatón, siendo esto favorecido por la escasa velocidad de la maniobra y la que desarrolla el peatón, con lo cual, la visión del conductor y la posición-trayectoria del peatón se van desplazando a la vez. Hay un momento posterior en el que pueden verse, pero están tan próximos que, el atropello es inmediato. Ocurre, igualmente, en todas aquellas situaciones en las que las trayectorias de ambos coinciden, generalmente a baja velocidad, pero se ha interpuesto ese obstáculo que impide ver al peatón con antelación. No todas las formas o diseños de los pilares lo provocan, cuanto mayor grosor tengan, menor será la visibilidad<sup>866</sup>. Afectan de la misma forma, por lo que, sería necesario comprobar esa posibilidad.

El supuesto que más atención merece, son los pasos de peatones señalizados con su marca vial. El peatón tiene preferencia de paso, pero no es una prioridad absoluta, pues debe comprobar que *“la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad”<sup>867</sup>*, siendo, a continuación, cuando pueden comenzar el cruce de la calzada.

Es uno de los problemas que los atropellos en pasos de peatones generan. Como antes se expuso, muchos peatones, al llegar a estos pasos sin hacer comprobación alguna, se aprecia que tienen un pensamiento erróneo, consideran que tienen prioridad de paso y el vehículo tiene que detenerse. Si le unimos a ello, una

---

<sup>866</sup>PRIETO, A. ¿Y si pudieras ver a través del molesto pilar 'A' de tu coche? Toyota está trabajando en ello. Autonoción.com. Extraído con fecha 21/08/2017 de <https://www.autonocion.com/y-si-pudieras-ver-a-traves-del-molesto-pilar-a-de-tu-coche-toyota-esta-trabajando-en-ello/>. *“Se está trabajando en lo que se llama “pilar transparente”, basado en un conjunto de espejos colocados estratégicamente para que, de un simple vistazo a estos, podamos ver lo que hay detrás”.*

LEAL, R. Este invento hace transparentes los pilares del coche. Motor1.com. Extraído con fecha 05/11/2019 de <https://es.motor1.com/news/380199/pilares-coche-transparentes-invento-video/>. *(...) los ángulos muertos y los puntos ciegos que producen los pilares de la carrocería del coche, también están implicados en muchas otras ocasiones. El proyecto de Gassler consiste en una cámara situada en la cara externa del pilar A del automóvil en cuestión, que es la que graba las imágenes para, posteriormente, enviarlas en tiempo real a un proyector, que se monta en el asiento del conductor. El dispositivo muestra todo en la cara interna del pilar delantero derecho, que se forra con un material especial, que solo refleja y enfoca lo que le llega del proyector”.*

<sup>867</sup>RGCir. Artículo 124. *Pasos para peatones y cruce de calzadas*. 1. En zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes: c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, Pág. 54.



conducta imprudente del conductor, el siniestro y sus consecuencias fatales estarán servidos. Al peatón también le es exigible el deber de cuidado.

El considerar, como norma general, que el atropello en un paso de peatones es considerado como imprudencia grave, salvo en concretos supuestos, no es una solución, al menos justa, sin una investigación exhaustiva y completa. La disposición de los pasos de peatones, en los que las obstrucciones visuales, tanto permanentes como circunstanciales, pueden impedir que incluso éstos puedan ser vistos con antelación, la forma de irrupción del peatón, son cuestiones que necesitan ser evaluadas previamente. No se pretende exculpar la responsabilidad del conductor, pero, sería necesario estudiar caso por caso.

En vías interurbanas, la prioridad es del vehículo que circula por la vía, por lo que, el peatón debe efectuar el cruce de la misma con mayores garantías de seguridad, principalmente, por la velocidad de aproximación de los vehículos. En cualquier caso, tanto en periodos diurnos como nocturnos, el peatón goza de mayor visibilidad para percibir la presencia de un vehículo que en el caso contrario.

Por tanto, la investigación del siniestro vial estará dirigida a comprobar el cumplimiento de las normas generales de conducción, como las particulares referidas a peatones y las relacionadas con las personas vulnerables, de reducción de velocidad por la presencia de peatones y por la ubicación de un paso de peatones. Las que regulan, tanto la circulación de peatones como el cruce de calzadas con y sin paso de peatones. La mayor o menor adecuación al deber de cuidado permitirá establecer la gravedad de la imprudencia.

Para ello, en las investigaciones de atropellos a peatones, existen distintas tipologías<sup>868</sup> de atropellos, las cuales, sirven de ayuda para conocer la dinámica del mismo. Permiten conocer las posiciones relativas del peatón y del vehículo en el momento del impacto. Las lesiones del peatón y los daños del vehículo muestran la interacción de ambos y la evolución que han tenido hasta que llegan a sus posiciones finales. El cálculo de la velocidad de impacto, la existencia de maniobras evasivas previas y las acciones post-impacto, el tipo de vehículo (geometría del frontal, altura del

---

<sup>868</sup>RAVANI, B., BROUGHAM, D., MASON, R. T. Pedestrian post-impact kinematics and injury patterns, Warrendale: Society of Automotive Engineers (SAE), num. 811024. 1981. Pág. 794. "Tipologías: Trayectoria de envolvimiento (*wrap trajectory*), volteo sobre la aleta (*fender vault*), volteo sobre el techo (*roof vault*), salto mortal (*somersault*) y proyección hacia delante (*forward projection*)".

paragolpes, etc.), la altura del peatón, así como, la visibilidad y luminosidad, la posible existencia de obstrucciones visuales, estado de la circulación existente, la presencia de otros vehículos o viandantes, todas ellas, permitirán conocer lo sucedido y valorar las conductas, con arreglo a las normas del deber de cuidado.

Todas las informaciones ayudaran, sin lugar a dudas, a conocer si el deber de cuidado ha sido infringido o no y, en el caso en que se haya producido, valorar y graduar la imprudencia cometida

## 2. ADELANTAMIENTOS.

Los adelantamientos antirreglamentarios es otra de las causas frecuentes de siniestros viales que, suelen provocar numerosas víctimas a pesar de su exhaustiva norma de realización.

Para la Fiscalía de Seguridad Vial, y siguiendo criterios jurisprudenciales, sobre esta maniobra, sostienen que la peligrosidad de la misma viene dada por la necesidad de tener que ocupar circunstancialmente, durante un tiempo y espacio, el carril de circulación destinado a los vehículos que lo hacen en sentido contrario, por lo que, para su ejecución deben tenerse muy en cuenta todas las prescripciones que, para la realización de la misma, están establecidas por la normativa vial, absteniéndose de realizarla si no se está completamente seguro de efectuarla sin generar riesgos al resto de usuarios de la vía<sup>869</sup>.

Igualmente, la Jurisprudencia se refiere a los artículos de la LSV y RGCir, que regulan la maniobra de adelantamiento, de tal forma que, cumpliendo el contenido de los mismos se evitarán situaciones de riesgo y, por ende, resultados lesivos<sup>870</sup>. Evidentemente, no podría ser de otra forma, por lo que, será necesario examinar la correcta ejecución con arreglo a las referidas previsiones legales.

Siguiendo las normas generales que regulan los adelantamientos, primeramente, comprobar antes de comenzar la maniobra, *“si el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados<sup>871</sup>”*. Para ello, la

---

<sup>869</sup>Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de fecha 14/07/2016. Pág. 87 *“resaltan la peligrosidad de la maniobra al suponer la ocupación temporal de la calzada destinada a vehículos de dirección contraria por lo que debe hacerse “sin impaciencia, sin prisas ni precipitación” y con observancia estricta de las prescripciones de la LSV, no iniciándola sin la completa seguridad de que puede hacerse sin riesgo alguno (deber de advertencia) y ejecutándola con estricta observancia de las prescripciones de la LSV (deber de prudencia)”*

<sup>870</sup>STS 291/2001, Sala de lo Penal, de 27 de febrero. Roj: STS 1464/2001 - ECLI: ES:TS:2001:1464. *“Concretamente, las maniobras de adelantamiento se encuentran minuciosamente reguladas en los arts. 32 a 37 de la Ley y 82 a 89 del Reglamento, en cuyas normas se establecen deberes orientados a la prevención del riesgo y deberes orientados a evitar que el peligro creado se convierta en lesión”*.

<sup>871</sup>RGCir. Artículo 84. 1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla (artículo 33.1 del texto articulado). Ningún conductor deberá de adelantar a varios

configuración y el trazado de la vía, así como la visibilidad disponible, en relación con el punto de impacto, puede ayudar a verificar si era posible realizarlo. También se comprobará que no iba a realizar la misma maniobra, el vehículo que le precedía, y que no estaba, a su vez, siendo adelantado por otro vehículo que circulara detrás suya.

El vehículo que, adelanta necesita que su velocidad sea más elevada del vehículo adelantado. En casos en los que, inicialmente se dispone de tiempo y espacio para realizar el adelantamiento con seguridad, se produce el siniestro, al no poder haber desarrollado la velocidad que se requería, bien por el estado en que el vehículo se encontraba, por un exceso de carga o por la pendiente de la vía. Tuvo que ser previsto y no realizar el adelantamiento. La distancia lateral entre ambos vehículos, tiene especial trascendencia cuando el adelantado es uno de dos ruedas<sup>872</sup> (ciclos, ciclomotores, motocicletas), o en caso de roces con otros vehículos distintos, de ahí que sea necesario comprobar si se disponía de espacio suficiente al realizar el adelantamiento.

En los casos en los que, a pesar de haber iniciado correctamente la maniobra de adelantamiento, sobrevinieran circunstancias que comprometieran la seguridad de la acción y no hubiera desistido de la misma, podría comprobarse si pudo realizarlo en lugar de continuar y causar el siniestro vial. En ocasiones, cuando se produce el reintegro, del vehículo que adelanta al carril derecho, se producen colisiones por alcance al no hacerlo progresivamente, con lo que, los daños de los vehículos y post-impacto pueden demostrar dicha ejecución<sup>873</sup>.

---

vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin causar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados. En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, el adelantamiento solamente se podrá efectuar cuando los conductores que circulen en sentido contrario no hayan ocupado el carril central para efectuar un adelantamiento a su vez. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 39.

RGCir. Artículo 84.2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazamiento hacia el mismo lado; en tal caso, deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica (artículo 33.2 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 39.

<sup>872</sup>SAP VA 250/2017, Sección 4ª, de 13 de septiembre. Roj: SAP VA 1041/2017 - ECLI: ES:APVA:2017:1041. "(...) señal vertical de adelantamiento prohibido...delimitación del carril derecho con el arcén derecho con marca longitudinal continua de color blanco...circulación era escasa y fluida...adelantó a...que circulaba en bicicleta...dentro del arcén, sin respetar a distancia lateral de seguridad".

<sup>873</sup>RGCir. Artículo 85.1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad (artículo 34.1 del texto articulado). 2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil

Los lugares en donde se realiza el adelantamiento deben ser tenidos en cuenta para valorar la gravedad de la imprudencia. Existen emplazamientos en los que se encuentran prohibidos expresamente<sup>874</sup>, mientras que, en otros, aunque permitido, las circunstancias del conductor, así como, la forma de ejecución de la maniobra finalizó en el siniestro vial<sup>875</sup>. El estudio de los mismos puede afectar en mayor o menor medida a la graduación de la conducta.

En aquellos lugares donde la visibilidad es reducida, como en curvas y cambios de rasante, parece claro, *per se*, que supone un mayor riesgo, pero en otros, en los que no existan estas circunstancias, el estudio de la visibilidad y del espacio disponible, previos a curvas o cambios de rasante, será lo que determine la posible gravedad de la

---

su finalización sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha, regresará de nuevo a su carril y lo advertirá a los que le siguen con las señales preceptivas (artículo 34.2 del texto articulado). 3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad, y advertirlo a través de las señales preceptivas (artículo 34.3 del texto articulado). 4. Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario. Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada. 5. El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 39-40.

<sup>874</sup>RGCir. Artículo 87. Prohibiciones. 1. Queda prohibido adelantar: a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario (artículo 36.1 del texto articulado). De conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior, se prohíbe, en concreto, el adelantamiento detrás de un vehículo que realiza la misma maniobra, cuando las dimensiones del vehículo que la efectúa en primer lugar impiden la visibilidad de la parte delantera de la vía al conductor del vehículo que le sigue. b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades (artículo 36.2 del texto articulado). No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas. Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello. c) En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando: 1.º Se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta. 2.º El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 82.2. 3.º a calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique. 4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas (artículo 36.3 del texto articulado). d) En los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) en los que sólo se disponga de un carril para el sentido de circulación del vehículo que pretende adelantar. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 39-40.

<sup>875</sup>SAP V 287/2017, Sección 3ª, de 5 de mayo. Roj: SAP V 1501/2017 - ECLI: ES:APV:2017:1501. "(...) maniobra de adelantamiento indebida en una curva debidamente señalizada sin atender que de frente por el arcén iba un ciclomotor...con las luces encendidas...provistos del casco reglamentario y los chalecos de seguridad...tras ingerir bebidas alcohólicas que mermaban su capacidad psicofísica...efectuó una maniobra de las más peligrosas...sin la diligencia debida para evitar riesgos a terceros...con desatención total a lo que acontecía en la vía por la que transitaba, de tramo curvo y de perfecta visibilidad".

conducta. Así lo tuvo en cuenta la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 22 de junio de 2017<sup>876</sup>.

Un caso particular que afecta a la visibilidad y cuya acción es peligrosa, pues se carece de la misma durante, prácticamente, toda la maniobra de adelantamiento es una acción, frecuente, que consiste en adelantar detrás de otro que realiza la misma maniobra. De mayor gravedad, cuando el que le precede es de grandes dimensiones, pues impide que pueda percibir la existencia de vehículos que circulan en sentido contrario.

En pasos para peatones señalizados, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades, especialmente, si, además, existen en sus inmediaciones peatones o ciclistas, salvo que se efectúe según las excepciones previstas en la normativa vial, el adelantamiento deviene en una maniobra aún más peligrosa. Asimismo, en las intersecciones, túneles y pasos inferiores. Las referidas situaciones requieren un mayor cuidado<sup>877</sup>.

El estudio del subsistema estructural tiene gran importancia en los siniestros ocasionados por adelantamientos antirreglamentarios. Comenzando por la señalización existente, vertical y horizontal, que permita o prohíba la maniobra, su ubicación, estado y visibilidad, el estado del pavimento, la proximidad a configuraciones que reduzcan la visibilidad o a lugares expresamente prohibidos. Las condiciones que puedan afectar a la visibilidad, como niebla, intensa lluvia, humos, etc. Cualquiera de estas condiciones puede suponer, en caso de siniestro vial, el mayor o menor desvalor de la acción.

---

<sup>876</sup>SAP BI 90231/2017, Sección 6ª, de 22 de junio. Roj: SAP BI 1541/2017 - ECLI: ES:APBI:2017:1541.. *“(...) conducía a una velocidad muy excesiva...sentido descendente...realizó un adelantamiento, a sabiendas del riesgo...por la aceleración y velocidad a la que iba...proximidad de la curva hacia la izquierda que se disponía a tomar, no tuvo tiempo ni espacio suficiente para poder reducir la velocidad ni de frenar con garantía de poder trazar la curva...perdió el control del vehículo”.*

<sup>877</sup>SAP H 124/2017, Sección 3ª, de 4 de julio. Roj: SAP H 758/2017 - ECLI: ES:APH:2017:758. *“(...) velocidad...inexperiencia...cruce a la izquierda con prioridad...señal de peligro... adelantando a varios vehículos sin tener en cuenta la proximidad del cruce...supone falta de previsión en la circulación, susceptible de producir una conducta negligente en la conducción”.*

### 3. PRIORIDADES DE PASO.

En trazados configurados como intersecciones, en cualquiera de sus formas, éstas se encuentran reguladas mediante señalización o no, pero existe normas que regulan la prioridad de paso.

Con carácter general, el TS, tiene declarado, en relación a la prioridad de paso, que, en los siniestros viales causados por no respetar las prioridades de paso en intersecciones señalizadas con “ceda el paso”, en las incorporaciones a la circulación sin advertir la presencia de otros vehículos o personas o, los cambios de carriles de circulación cuando están siendo ocupados por otros vehículos, constituyen conductas que no han tenido en cuenta las más elementales normas de cuidado, generando situaciones peligrosas y, por tanto, las califica como imprudencia grave<sup>878</sup>.

El conductor que está obligado a no continuar su marcha penetrando en la intersección sin que se haya asegurado de que no obliga al conductor del vehículo que circula por la vía preferente a modificar su trayectoria o velocidad, además de revelar, “*por su forma de circular y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad*”<sup>879</sup>, que va permitirle la prioridad de paso. Sería de las primeras investigaciones a conocer, pues afecta al principio de confianza, pues, el conductor que goza de preferencia confía, salvo que observe lo contrario, que el vehículo obligado a ceder la preferencia, cumplirá con dicha obligación. Estas conductas son muy frecuentes en las glorietas, estando el acceso a las mismas está regulado mediante señal, vertical y horizontal, de ceda el paso, en las que puede comprobarse que, normalmente, numerosos conductores en lugar de mostrar la intención de ceder el paso, aceleran, aumentan la velocidad para acceder a la misma rápidamente, como así se reflejó en la SAP Z 123/2017, de 1 de

---

<sup>878</sup>Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala... *Op. cit.* p. 39. “(...) supuestos de «saltarse» la señal del ceda el paso en cruce, incorporación a vía principal sin advertir que por ella circula otro vehículo, desde el lugar de aparcamiento a vía pública sin comprobar que está expedita y cambio de carril sin aviso previo, razonan con los peligros generados y la vulneración de elementales normas de cautela calificando la imprudencia de grave”.

<sup>879</sup>RGCir. Art. 58. *Normas generales*.1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad de éste, y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad que efectivamente va a cederlo (artículo 24.1 del texto articulado).2. En todos los preceptos de este capítulo que regulan la prioridad de paso deberán tenerse en cuenta, en su caso, las normas previstas en el apartado anterior. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 30.

septiembre: “(...) accedió a la glorieta...sin respetar la preferencia de paso de que gozaba la referida motocicleta (...)”<sup>880</sup>”.

La actuación de un conductor que no respeta la prioridad de paso, en este caso, en una intersección regulada mediante señal de stop y provoca un siniestro vial con víctimas, es catalogada, en la mayoría de las ocasiones como imprudencia grave, entre otras cosas, porque las precauciones a adoptar son mayores y, como comportamiento inicial, requiere la detención completa del vehículo. Aunque, la referida detención o no pueda ser indiferente para graduar la conducta como imprudencia grave, el mayor desvalor de la acción se produce cuando, efectivamente, no se produce la misma y, además, no se realiza la mínima comprobación para verificar la inexistencia de vehículos que circulan por la vía a la que se pretende acceder<sup>881</sup>.

La misma opinión se comprueba que es coincidente, no solo con la señalización de stop, sino también en caso de no respetar la fase roja de un semáforo<sup>882</sup>, en la que, son importantes las manifestaciones de testigos, la ubicación del punto de impacto, así como, conocer las velocidades de impacto y trayectorias, pre y post colisión, al menos, para comprobar si los vehículos circulaban previamente o, partían de la posición de reposo.

La aproximación a una intersección, bien, regulada mediante señalización vertical y horizontal, bien, tenga una regulación semafórica, dada la peligrosidad inherente a la misma, por la confluencia de vías, y el potencial riesgo de sufrir un percance circulatorio, supone un mayor nivel de atención y, por ende, de cuidado<sup>883</sup>.

---

<sup>880</sup>SAPZ 123/2017, Sección 6ª, de 1 de septiembre. Roj: SAP Z 1904/2017 - ECLI: ES:APZ:2017:1904.

<sup>881</sup>SAP CO 521/2015, Sección 3ª, de fecha 1 de diciembre. Roj: SAP CO 1013/2015 - ECLI: ES:APCO:2015:1013. “(...) no observar una señal de STOP, con independencia de que ante ella se hubiese o no detenido...No basta con detenerse. Es preciso además cerciorarse debidamente de que no se aproxima vehículo alguno por la vía preferente que impida acometer sin riesgo la maniobra...la esencia más elemental de toda culpa o negligencia está en el descuido y en la falta de previsión. Si se hubiese detenido el acusado ante la señal de stop, no hubiese encontrado ningún problema de visibilidad”.

<sup>882</sup>SAP A 353/2016, Sección 3ª, de 13 de septiembre. Roj: SAP A 3887/2016 - ECLI: ES:APA:2016:3887. Lesiones por imprudencia grave. Colisión por alcance, al no respetar fase roja de un semáforo. “(...) la acusada no respetó la señal semafórica en rojo que le afectaba...tiene la consideración de infracción muy grave en el artículo 76 K) de la ley de tráfico. Saltarse una señal semafórica en rojo es, objetivamente, y prescindiendo de la ingesta del alcohol, una conducta imprudente grave”.

<sup>883</sup>SAP B 220/2017, Sección 10ª, de 28 de marzo. Roj: SAP B 2537/2017 - ECLI: ES:APB:2017:2537”. (...) por no circular atento a las normas básicas de circulación...la infracción del deber de cuidado...en la conducción al no atender el semáforo en rojo en una zona de tráfico denso...con la previsibilidad de causar un siniestro al no atender a la fase semafórica en rojo (...)”



No obstante, se requiere un estudio de la configuración de la intersección, pues, sin ánimo de disculpar la conducta, en ocasiones, ésta no ayuda a la seguridad de los usuarios viales. Por ello, un estudio de la visibilidad, del trazado, de las condiciones ambientales, de la mayor o menor densidad de tráfico, la comprobación efectiva de la detención del vehículo, de las condiciones psico-físicas del conductor, contribuirá, en su caso, para afianzar la conducta como imprudencia grave.

No obstante, habría que valorar las circunstancias que concurren en esa acción. Se requiere un estudio de la configuración de la intersección, pues, sin ánimo de disculpar la conducta, en ocasiones, ésta no ayuda a la seguridad de los usuarios viales. Existen intersecciones en las que su disposición, en la que confluyen varios flujos circulatorios, la visibilidad del tramo, la alta densidad circulatoria en momentos concretos, la existencia de alguna obstrucción visual formada por otros vehículos que impide ver la totalidad de la vía, etc., supone que la maniobra a realizar sea altamente compleja y arriesgada.

Por otra parte, sería necesaria la comprobación de la señalización existente previa de la intersección, la limitación de velocidad, la efectiva detención o no del vehículo. Igualmente, otros elementos importantes, serían la ubicación del punto de impacto, pues indica la mayor o menor trayectoria recorrida, anterior al impacto, desde el lugar donde tuvo que efectuar la detención, así como, las maniobras evasivas realizadas, principalmente, por el conductor del vehículo que circula por la vía que tiene prioridad, ya que, permite hacer una idea de la mayor o menor antelación de la irrupción del vehículo que debía ceder la prioridad de paso. En la situación que se plantea, juega una gran importancia la merma de facultades psico-físicas, especialmente, por la ingesta de bebidas alcohólicas, ya que, influirá en el cumplimiento de la señalización, como en la percepción de la presencia de otros vehículos, al afectar a la visión, a la atención y la estimación de distancias<sup>884</sup>.

---

<sup>884</sup>SAP VA 409/2015, Sección 4ª, de 22 de diciembre. Roj: SAP VA 1265/2015 - ECLI: ES:APVA:2015:1265". (...)incumplió las exigencias que dicha señalización le imponía y ello es considerado como una infracción grave...considera infracción muy grave la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las establecidas reglamentariamente...fenómeno atmosférico le imponía incrementar la cautela y cuando, en todo caso, a la amplitud de cruce y la iluminación artificial eran suficientes para advertir la presencia de los vehículos que circulaban por la vía preferente...además de no observar la diligencia debida para evitar el resultado dañado finalmente producido, esa inobservancia del deber de cuidado que con carácter general resulta exigible a todo conductor de un vehículo a motor, fue además acompañada de infracción de reglamentos".

Las circunstancias descritas, implican unas mayores medidas de precaución y prudencia antes de continuar la marcha. En caso de producirse el siniestro vial, el estudio de las circunstancias concurrentes y las precauciones adoptadas graduaran su conducta. En cualquier caso, no solo se cumple con el deber de cuidado por el mero hecho de detenerse, sino que hay que adaptarse a las circunstancias del momento y lugar<sup>885</sup>.

Distinto sería y, de mayor desvalor de la acción, el que se ha introducido directamente en la intersección, sin detenerse, sin hacer ninguna otra acción para cerciorarse si existía un vehículo próximo, aunque el resultado pueda ser el mismo. La infracción del deber de cuidado es diferente y, por tanto, la gravedad de la imprudencia deberá ser mayor. Los daños de los vehículos y las distancias post-colisión, ayudaran a conocer esta situación y, sobre todo, que las circunstancias de la intersección, así como, las que concurrían en ese momento, eran las más favorables para cumplir con la obligación de detención y cesión de prioridad de paso<sup>886</sup>.

No obstante, cuando en una intersección se produce una colisión, el vehículo que circula por la vía preferente tuvo que estar, necesariamente, visible. Su mayor o menor proximidad debe ser valorada por el que pretende acceder a la referida vía, haciéndolo, en todo caso con seguridad<sup>887</sup>.

A la posible velocidad de aproximación, dice la Fiscalía de Seguridad Vial que: *"(...) no siendo admisible el "(...) manido argumento del exceso de velocidad del otro vehículo (...)"*<sup>888</sup>. Sin embargo, en algunas situaciones, especialmente de noche, y para

---

<sup>885</sup>SAP CO 542/2015, Sección 3ª, de fecha 15 de diciembre. Roj: SAP CO 1032/2015 - ECLI: ES:APCO:2015:1032".*El reproche penal adecuado a la torpe y grosera maniobra realizada...no puede menos que alcanzar la entidad de grave...No basta con detenerse. Es preciso además cerciorarse debidamente de que no se aproxima vehículo alguno por la vía preferente que impida acometer sin riesgo la maniobra...la señal horizontal existía y la vertical también...la esencia más elemental de toda culpa o negligencia está en el descuido y en la falta de previsión".*

<sup>886</sup>SAP C 304/2017, Sección 1ª, de 28 de junio. Roj: SAP C 2717/2017 - ECLI: ES:APC:2017:2717. *"(...) intersección, con el firme en buen estado de conservación, calzada seca y limpia de sustancias deslizantes, debido a ese estado, y con olvido absoluto de las más elementales normas de precaución y cuidado e inobservancia de las mínimas normas de circulación diligentes, atendiendo al que exige especial cautela, atención y moderación, habida cuenta el trazado de la vía, al pretender incorporarse a la circulación de la vía, procedente de una calle adyacente, no respetó la señal de "stop" que le afectaba (...)"*

<sup>887</sup>SAP VA 139/2017, Sección 2ª, de 30 de mayo. Roj: SAP VA 657/2017 - ECLI: ES:APVA:2017:657. *"(...) no respetó la señal de Stop que le obligaba a detenerse...se detuvo, reanudó su marcha sin percatarse que a poca distancia circulaba...con prioridad de paso, el vehículo...con su acción u omisión creó una situación de riesgo previsible y evitable para cualquier usuario de la vía".*

<sup>888</sup>Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala... *Op. cit. p. 39.*

algunas personas con deficiencias sensoriales, percibir la posición y velocidad de aproximación de un vehículo puede resultar confuso. Ello no significa una exención de responsabilidad, sino de previsión ante esa deficiencia. Habrá que analizar si eran conscientes de la misma.

### 3.1. Prioridad de paso respecto a los ciclistas y peatones

Los ciclistas y peatones constituyen un grupo de riesgo para la seguridad vial, dada la vulnerabilidad que presentan ante cualquier impacto que puedan sufrir contra cualquier otro vehículo a motor o ciclomotor. Tanto por la normativa penal y vial, con un especial interés por la propia Fiscalía Seguridad Vial, son objeto de una mayor tutela y protección, además, de su vulnerabilidad, por el aumento del número de víctimas de estos grupos debido a conductas imprudentes de conductores, habiéndose creándose cierta alarma social y consternación por los resultados lesivos que han padecido y que, han requerido una respuesta por el legislador<sup>889</sup>.

<b>Conductores y pasajeros fallecidos.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Vías interurbanas y urbanas</b>			
Bicicletas	67	78	58
<b>Conductores y pasajeros hospitalizados.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Vías interurbanas y urbanas</b>			
Bicicletas	736	694	620
<b>Conductores y pasajeros no hospitalizados.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Vías interurbanas y urbanas</b>			
Bicicletas	6.635	7.075	6.633

Tabla núm. 7. Conductores de bicicletas víctimas de siniestros viales.

Anuarios estadísticos DGT. Elaboración propia.

Ello supone que, en los siniestros en los que éstos se encuentran implicados, además de verificar el cumplimiento normativo general de los conductores, será preciso realizar el normativo específico frente a estas particulares víctimas.

Como conductas específicas que los conductores deben de ejecutar, en relación con las prioridades de paso de ciclistas y, si fuera preciso, detenerse, cuando éstos

<sup>889</sup>DGT. Datos estadísticos 2016 – 2018.

circulen por un “carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados<sup>890</sup>”, al realizar cambios de dirección y existan ciclistas en las inmediaciones, y cuando circulen en grupo, el primero haya entrado en la intersección o glorieta.

Para con los peatones, igualmente, existen normas concretas que les otorgan prioridad de paso respecto al resto de vehículos. Primeramente, los pasos para peatones debidamente señalizados, cuando el vehículo realice un cambio de dirección y se encuentren peatones cruzando, crucen arcones por donde caminan peatones, zonas peatonales y “vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo<sup>891</sup>”.

---

<sup>890</sup>RGCir. Art. 64. *Normas generales y prioridad de paso de ciclistas*. Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor: a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades. c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta. En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 32.

<sup>891</sup>RGCir. Art. 65. *Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones*. 1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes: a) En los pasos para peatones debidamente señalizados. b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos. c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal (artículo 23.1 del texto articulado). 2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas (artículo 23.2 del texto articulado). 3. También deberán ceder el paso: a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo. b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas (artículo 23.3 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 32.

#### 4. INVASIONES CARRILES CONTRARIOS Y SALIDAS DE VÍAS.

Las invasiones de carriles contrarios de circulación, así como, las salidas de vía, en cualquiera de sus formas<sup>892</sup>, están relacionadas con causas como las distracciones o desatenciones en la conducción, las velocidades excesivas o inadecuadas, la influencia de alcohol y/o drogas en la conducción.

<b>Salidas de vía. Accidentes con víctimas</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Solo salida de la vía.	38	175	161
Salida de la vía por la izquierda con colisión.	797	1.937	1.936
Salida de la vía por la izquierda y despeñamiento.	209	219	250
Salida de la vía por la izquierda con vuelco.	1.443	1.354	1.339
Salida de la vía por la izquierda, otro tipo.	1.307	1.096	1.202
Salida de la vía por la derecha con colisión.	2.802	2.568	2.557
Salida de la vía por la derecha con despeñamiento.	392	377	400
Salida de la vía por la derecha con vuelco.	2.297	2.229	2.262
Salida de la vía por la derecha, otro tipo.	5.675	4.774	4.656
<b>TOTAL</b>	<b>14.960</b>	<b>14.729</b>	<b>14.763</b>

Tabla núm 8. Salidas de vía con víctimas. Anuarios estadísticos DGT.

Elaboración propia.

La mayor o menor gravedad de la conducta imprudente vendrá establecida por la forma en que se produjo el siniestro vial y, principalmente, por las condiciones concurrentes. Con anterioridad, se consideró que determinadas causas, como la influencia de alcohol y/o drogas suponen una imprudencia grave. El resto, pueden ser objeto de valoración.

Para las distracciones y desatenciones, supone un mayor desvalor de la acción, aquellas que tuvieron un origen fácilmente previsible para el conductor, como son los casos de somnolencia, cansancio o fatiga como consecuencia de la ausencia de descansos previos a la conducción o durante la misma, asimismo, de aquellas que pueden afectar al estado psico-físico del conductor, es decir, aquellas incluidas en las fases de pre-viaje o viaje. El tiempo y espacio transcurrido desde la ocurrencia del evento crítico, ya que, en las invasiones de carril, es diferente la producción de la colisión habiendo irrumpido ligeramente o después de recorrer distancias mayores, pues, no se fue consciente de dicha situación, a pesar de su duración. La existencia de maniobra

<sup>892</sup>DGT. Datos estadísticos 2016 – 2018.

evasivas previas, tanto en salidas de vía como en las invasiones de carril, aunque sean ligeros cambios de dirección, indica que en el último momento tuvo presente la aparición de un peligro, por lo que, en caso de no existir, puede ser indicativo de otras situaciones, como ausencias o retrasos de percepción, o cuestiones relacionadas con la toma de decisiones y su ejecución.

La velocidad, excesiva o inadecuada, la entidad de las deformaciones permanentes en los vehículos, las distancias recorridas post-colisión, el estado y la configuración del trazado del subsistema estructural que puede afectar a la adherencia, a la seguridad de la trayectoria, o al comportamiento dinámico del vehículo son indicios claros que denotan la ausencia de un comportamiento prudente. Igualmente, el estado general del subsistema tecnológico, en particular, los neumáticos, la carga y la estiba de la misma.

No basta con determinar que la causa del siniestro ha sido una distracción o desatención, así como, la infracción a las normas de velocidad. Además del nombre, a la conducta hay que darle apellidos, es decir, no basta, por ejemplo, decir que ha existido una invasión del carril izquierdo de circulación por distracción en la conducción, sino que, lo importante sería conocer y demostrar, qué es lo que motivado la misma y, sabiéndolo será más fácil graduar la imprudencia cometida.

## 5. ALCOHOL Y DROGAS.

En los supuestos en los que el conductor de un vehículo cometa algunos de los tipos penales, relacionados con el alcohol o drogas, previstos en los artículos 379.2 del CP., bien al hacerlo *“bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas<sup>893</sup>”*, así como, hacerlo *“con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro<sup>894</sup>”*, va a ser considerado, por disposición de Ley, como imprudencia grave<sup>895</sup>.

En los casos en los que ha existido una ingesta previa de alcohol por el conductor del vehículo implicado en el siniestro vial y, tras haber sido sometido a las pruebas de alcoholemia, ha arrojado un resultado que no denota una influencia clara del alcohol, ni supera los límites penales objetivados, no implica que, no pueda considerarse, que la conducta cometida pudo tener su origen en una acción imprudente, grave o menos grave.

Cuando se determina la influencia penal por el consumo de alcohol, se considera que debe observarse, de forma manifiesta y patente, la incapacidad que muestra la persona para conducir, bien, porque presenta una sintomatología con efectos categóricamente perjudiciales para la conducción, bien, porque se ha observado una circulación previa peligrosa. El caso es que, en caso de conducción bajo los efectos de alcohol, la conducta viene acompañada de otras infracciones causantes del siniestro vial, pero que, sin esa influencia o efectos no se hubieran producido aquellas<sup>896</sup>.

---

<sup>893</sup>Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE. núm. 281, de 24 de noviembre de 1995. (legislación consolidada), pág. 141

<sup>894</sup>*Idem*. Pág. 141

<sup>895</sup>Por la reforma del C. Penal operada por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo. BOE. Núm. 53, de 2 de marzo de 2019. Pág. 20278.

<sup>896</sup>STS 1920/2001, de 26 de octubre. Sala de lo Penal. Roj: STS 8329/2001 - ECLI: ES: TS: 2001:8329. *“Fatiga...exceso de velocidad conduciendo un vehículo de gran potencia...y disminución de sus facultades por consecuencia de las bebidas alcohólicas que ingirió”*.

STS 2178/2001, de 23 de noviembre. Sala de lo Penal. Roj: STS 9165/2001 - ECLI: ES: TS: 2001:9165. *“(...) ingerido una cantidad de alcohol suficiente, como para disminuir, de forma notable, su capacidad de atención y de pericia en su manejo...omisión del deber de cuidado se manifestó en la forma de conducir el vehículo sin atender a los riesgos que podían derivarse de su forma de actuar...existencia de una conducta negligente, descuidada y peligrosa, que fue el factor determinante de la invasión de la calzada que correspondía al sentido contrario de su marcha (...)”*

SAP J 268/2015, Sección 2ª, 4 de diciembre. Roj: SAP J 1029/2015 - ECLI: ES: APJ: 2015:1029” *“El Tribunal Supremo condena por imprudencia grave...conductor que le constaba el estado de fatiga...(STS 791/2001*

Cuando la tasa es superior a la establecida penalmente, existen numerosos estudios que relacionan dichas tasas elevadas con la ineptitud e incapacidad para conducir con garantías de seguridad. Para la Comisión Clínica del Plan Nacional sobre Drogas<sup>897</sup>, tasas entre 2-3 g/l de sangre (1-1'5 mg/l aire espirado), muestran signos y síntomas clínicos de borrachera muy intensa y coma sin signos de focalidad. Estos casos son los que conforman los ilícitos penales.

Sin embargo, con valores inferiores, entre < 0'3 g/l y 1 g/l de sangre (<0'15 mg/l y 0'5 mg/l de aire espirado), puede verse afectada la conducción, al producirse *“desinhibición, euforia leve, logorrea, locuacidad, inyección conjuntival, euforia, afectación leve del rendimiento psicomotor y deterioro moderado del rendimiento psicomotor”*<sup>898</sup>.

Concentración de alcohol en sangre g/l	Concentración de alcohol en aire espirado mg/l	Signos y síntomas clínicos
<0,3 g/l	<0,15 mg/l	Desinhibición, euforia leve
0,3-0,5 g/l	0,15-0,25 mg/l	Borrachera leve. Logorrea, locuacidad, inyección conjuntival. Euforia. Afectación leve del rendimiento psicomotor
0,5-1 g/l	0,25-0,5 mg/l	Borrachera moderada. Deterioro moderado del rendimiento psicomotor
1-2 g/l	0,5-1,0 mg/l	Borrachera intensa. Sedación, ataxia, disartria, diplopia, nistagmus, deterioro mental y físico, agresividad, excesiva euforia. Taquicardia, taquipnea, trastornos vasomotores. Náuseas, vómitos. Deterioro grave del rendimiento psicomotor
2-3 g/l	1,0-1,5 mg/l	Borrachera muy intensa. Ataxia, sedación, confusión, vértigo, diplopia. Náuseas, vómitos. Deterioro muy grave del rendimiento psicomotor
3-5 g/l	1,5-2,5 mg/l	Coma sin signos de focalidad, hipotermia, hipotonía, hipoglucemia, midriasis bilateral poco reactiva, abolición de reflejos osteotendinosos. Bradicardia, hipotensión y depresión respiratoria. Imposibilidad de conducir
> 5 g/l	> 2,5 mg/l	Muerte

Figura núm 3.Relación de la alcoholemia con la concentración de alcohol en aire espirado y la sintomatología clínica. Elaborado Comisión Clínica DGPNSD

de 8 de mayo)...el acusado circulaba con exceso de velocidad y bajo la influencia de bebidas alcohólicas(...)"

<sup>897</sup> Ministerio de Sanidad y Consumo. Informe de la Comisión Clínica del Plan Nacional sobre Drogas. Febrero, Madrid, 2007. Pág. 56

<sup>898</sup> Ídem. Pág. 56



Siguiendo el mismo estudio y con valores de concentración etílica de 0'3-0'5 g/l y 0'5-1 g /l de sangre, se relacionan, más concretamente, con alteraciones de la capacidad de conducción y del rendimiento psicomotor, en borracheras leves y se comprueba que produce *“afectación leve del rendimiento psicomotor, reduce la percepción de luces, la distorsión de la percepción de distancia y disminución del campo visual (efecto túnel)”*<sup>899</sup>, mientras que para una borrachera moderada: *“Deterioro moderado del rendimiento psicomotor, alteración de la coordinación manual, deterioro de percepción de la luz roja, aumento del tiempo de reacción, impulsividad y agresividad al volante”*<sup>900</sup>.

Concentración de alcohol en sangre g/l	Signos y síntomas clínicos
<0,3 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se demuestra alteración o es muy leve</li> </ul>
0,3-0,5 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Borrachera leve</li> <li>• Afectación leve del rendimiento psicomotor</li> <li>• Reducción percepción luces</li> <li>• Distorsión percepción distancias</li> <li>• Disminución campo visual (efecto túnel)</li> </ul>
0,5-1 g /l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Borrachera moderada</li> <li>• Deterioro moderado del rendimiento psicomotor</li> <li>• Alteración coordinación manual</li> <li>• Deterioro percepción luz roja</li> <li>• Aumento del tiempo de reacción</li> <li>• Impulsividad y agresividad al volante</li> </ul>
1-2 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Borrachera intensa</li> <li>• Deterioro grave del rendimiento psicomotor</li> <li>• Conducción temeraria por poca apreciación del riesgo</li> <li>• Reducción de la agudeza visual</li> <li>• Reducción de la visión periférica y de recuperación al deslumbramiento</li> <li>• Visión borrosa</li> <li>• Falta de coordinación de movimientos</li> </ul>
2-3 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Borrachera completa</li> <li>• Deterioro muy grave del rendimiento psicomotor</li> <li>• Visión muy borrosa</li> <li>• Incoordinación grave</li> </ul>
3-5 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coma</li> <li>• Imposibilidad de conducir</li> </ul>
> 5 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muerte</li> </ul>

Figura núm. 4. Alteraciones de la capacidad de conducción del rendimiento psicomotor. Elaboración Comisión Clínica DGPNSD.

No es necesario arrojar una tasa elevada de alcohol, ya que, con valores inferiores a 0'5 g/l de sangre *“(...) resulta peligroso para la seguridad...especialmente porque en ese caso el conductor no suele tener conciencia del riesgo al que se*

<sup>899</sup>Ministerio de Sanidad y Consumo. Informe de la Comisión Clínica...Op. cit. p. 59

<sup>900</sup>Ídem. Pág. 59

*expone y no adopta las precauciones necesarias, incrementando su nivel de tolerancia al riesgo<sup>901</sup>".*

Para la DGT, existe una zona de riesgo hasta 0'5 g/l de sangre, valores que, incluso, se encuentran por debajo del establecido para conductores, no profesionales y noveles, como infracción administrativa, en la cual:

*"aparecen algunas alteraciones perceptivas, ciertas alteraciones en la toma de decisiones, excitabilidad emocional y desinhibición, subestimación de la velocidad, mayor tolerancia al riesgo, aumento del tiempo de reacción, problemas de coordinación motora y psicomotora, y alteraciones en la precisión de los movimientos<sup>902</sup>".*

Para resultados entre 0'5-1 gr/l de sangre o 0'25-0'5 mg/l aire espirado, la afectación a funciones orgánicas de las personas se traduce en:

*"...centros corticales superiores y especialmente a centros inhibidores subcorticales. Producen deterioro leve o moderado en las funciones cognitivas y habilidades motoras y suelen dar escasas alteraciones. Aparece liberación de instintos, desinhibición, euforia, distensión, relajación y bienestar, locuacidad y deseos de seguir bebiendo<sup>903</sup>".*

Igualmente, las capacidades psicofísicas de los conductores resultan disminuidas, incluso, desde tasas no elevadas de alcoholemia, *"repercutiendo en el comportamiento, alterando las funciones cognitivas, de atención y de psicomotricidad, así como, en el proceso de toma de decisiones<sup>904</sup>"*, por ello, no se debe dejar de valorar esas tasas, toda vez que, *"(...) incluso por debajo del límite legal, el alcohol ya produce efectos negativos sobre la conducción de vehículos<sup>905</sup>".*

---

<sup>901</sup>MARTÍ-BELDA, A, *et al.* Factores que alteran... *Op. cit.* p. 83

<sup>902</sup>DGT. El alcohol y la conducción. Ministerio del Interior. Madrid. 2014. Pág. 28

<sup>903</sup>GARCÍA, A. Manual sobre alcohol y otras drogas para integrantes de la policía judicial de tráfico. Editorial EOLAS, León. 2019. Pág. 29

<sup>904</sup>*Ídem.* Págs. 30 y ss.

<sup>905</sup>GUISANDEZ JIMENEZ, A. Efecto del alcohol etílico en la conducción de vehículos a motor, dentro de la normativa vigente, con especial referencia al sistema visual. Tesis doctoral. Universidad Complutense. Madrid. 2017. Pág. 56

Lo anteriormente expuesto, no solo afecta a los conductores de vehículos a motor o ciclomotores, pues, el resto de usuarios viales implicados en siniestros viales, como los peatones, también pueden realizar conductas viales imprudentes, tanto graves como menos graves, pero, en cualquier caso, es necesario profundizar en esa afectación, pues, al peatón no se le exige una tasa máxima, ni administrativa, ni penal. Por un lado, en caso de siniestro vial estará obligado a someterse a las preceptivas pruebas de alcoholemia<sup>906</sup> y drogas, pero, además, habrá que averiguar todos aquellos datos e información sobre la ingesta previa, como, cantidad, tiempo, tipo de alcohol, alimentos ingeridos, etc.

Según el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forense (INTCF), en 2018, “se realizaron a 143 peatones fallecidos por atropello en accidentes de tráfico y sometidos a autopsia, 55 (lo que es equivalente a un 38,5%) arrojaron resultados toxicológicos positivos a alcohol, drogas de abuso y psicofármacos, aisladamente o en combinación<sup>907</sup>”.

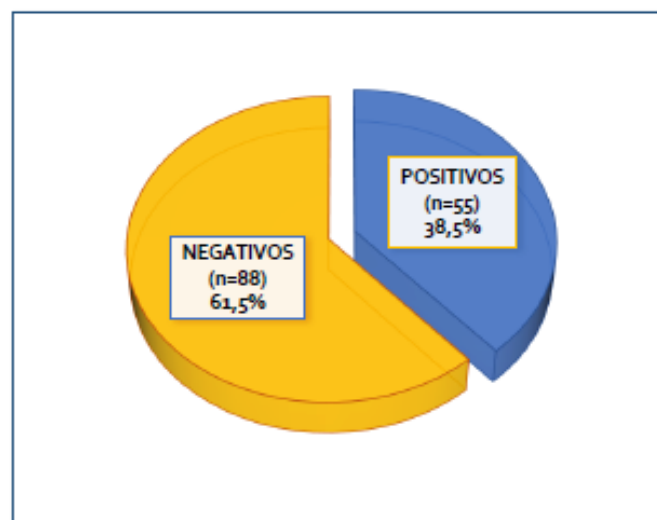


Figura núm.5. Peatones (n=143) – distribución porcentual según el resultado toxicológico.

Fuente: INTCF

<sup>906</sup> LTCVMSV. Art. 14.2 “...Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta ley”. BOE, Núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103182

<sup>907</sup>Ministerio de Justicia. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Madrid, 2018. Pág. 34

En conductores de vehículos, “de 535 conductores fallecidos en accidentes de tráfico y sometidos a autopsia, 232 (43,4%) arrojaron resultados toxicológicos positivos a alcohol, drogas de abuso y psicofármacos, aisladamente o en combinación<sup>908</sup>”.

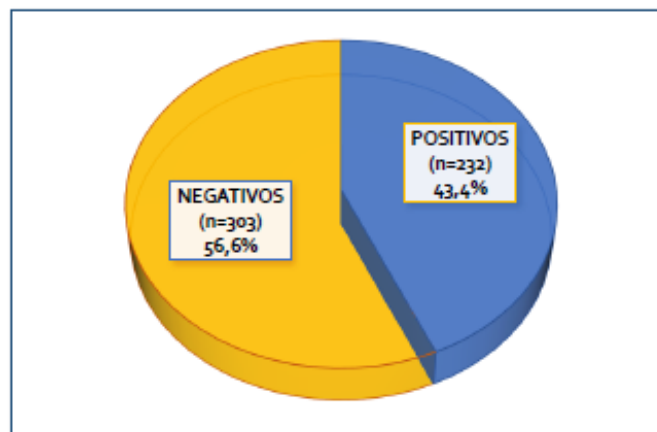


Figura núm. 6. Distribución porcentual según el resultado toxicológico. (535 conductores)

Fuente: INTCF

En ambos datos estadísticos, hay que tener en cuenta, qué es lo que es considerado, por el referido Instituto como resultado positivo: “*resultado del análisis que objective la presencia de cualquier droga de abuso o psicofármaco, sin tener en cuenta la cantidad, o una concentración en sangre superior a 0,3 g/l cuando se trata de alcohol<sup>909</sup>*”, lo cual, hace referencias a tasas de alcohol bajas, las mismas, establecidas como límites para conductores profesionales o noveles, por lo tanto, desde estos valores puede entenderse que existe afectación en la conducción.

Se podría decir que, no sería posible tener en cuenta estos bajos valores en las pruebas de alcoholemia, cuando ni penal, ni administrativamente están recogidos como infracciones a la norma de cuidado, por lo que, no ha existido una elevación del riesgo permitido. Sin embargo, se considera que, a pesar de no estar expresamente recogidas normativamente, se trata de tener presente el principio de prudencia, que conlleva realizar una conducta que se supone, dentro de límites, como peligrosa de forma que no atente a los bienes jurídicos que se protegen en los delitos de resultado. No obstante, esta conducta cabe circunscribirla dentro de las Normas de Comportamiento en la Conducción, del Título II de la LTVMSV, concretamente en el artículo 10.2, al ser exigida

<sup>908</sup>Ministerio de Justicia. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Hallazgos toxicológicos...*Op. cit.* p.14

<sup>909</sup>*Ídem.* Pág. 24

una conducción con *“la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”*. Como se ha expuesto, la afectación del alcohol existe con bajas tasas de alcoholemia, por lo tanto, no se garantiza la seguridad en la conducción. Además, hay que tener en cuenta que, en numerosos países de nuestro entorno, la tasa de alcoholemia es 0 gr/l de sangre, y otros con valores más reducidos que en España, con lo que, se evitan tener problemas de interpretaciones de efectos del alcohol en la conducción<sup>910</sup>.

En los casos relacionados con la ingesta de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, la situación es completamente distinta al no existir umbrales de corte de las distintas sustancias que son objeto de estudio. Debe existir una influencia directa de ese consumo con la conducción efectuada. Para ello, la observación de los signos y el comportamiento del conductor o peatón será muy importante, además de describirlos lo más exacta y exhaustivamente posible en la correspondiente *“Acta de signos externos para la determinación de la influencia de drogas en la conducción”*<sup>911</sup>.

Por lo tanto, aunque los resultados de las pruebas de alcoholemia no sean elevados o se trate de peatones, es necesario valorar la conducta, los signos observables y relacionarlos con los posibles efectos que producen en el comportamiento y que pueden haber tenido influencia en su conducta y, por ende, en la producción del siniestro vial, al objeto de poder establecer, en caso de que sea una acción imprudente, cuál es su graduación. Habrá que recurrir, tanto a las fases de pre-viaje y viaje, para conocer de los consumos, y al pre-impacto, para la afectación de ese consumo en las trayectorias y acciones previas al conflicto.

---

<sup>910</sup>MAPFRE. ¿Qué tasas alcohol se permiten en otros países de la UE? El Blog de Mapfre. Seguridad. Extraído el 30/05/2018, de: <https://blogmapfre.com/seguridad/que-tasas-alcohol-se-permiten-en-otros-paises-de-la-ue/> *“República Checa, Hungría, Rumanía y Eslovaquia la tasa de alcohol es 0,0 para todos los conductores (incluidos profesionales y principiantes). En cuatro países (Estonia, Polonia, Suecia y Noruega) el límite es de 0,2 gr./l para cualquier tipo de conductor. En Serbia se sitúa en el 0,3 gr./l y en 0,4 gr./l, pero a los profesionales y noveles no se les permite nada de alcohol en sangre al volante”*.

<sup>911</sup> Vid. Escrito del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, a las Policías Judiciales de Tráfico con instrucciones para la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del artículo 379.2 del Código Penal, de fecha 18 de julio de 2019.



## 6. MANIOBRAS EN LA CIRCULACIÓN.

Son varias las maniobras encuadradas en este apartado. Comenzando con las incorporaciones a la circulación, en la que, como primera prevención se encuentra la de comprobar, previo al inicio de la maniobra, que puede realizarse sin perjuicio para terceros y, en su caso, ceder la prioridad de paso en función a la posición, trayectoria y velocidad<sup>912</sup>. Por lo tanto, las condiciones de visibilidad, la configuración de la vía y su trazado, la posible presencia de obstáculos u obstrucciones visuales, serán tenidas en cuenta y, con ello, que diligencia ha efectuado para evitar riesgos innecesarios.

Para los cambios de dirección, especial atención a la distancia y proximidad de los vehículos que circulan en sentido contrario. Analizar los espacios disponibles y si, por razones de seguridad, dada su peligrosidad, conlleva la adopción de medidas preventivas o, incluso, evitar la realización de la maniobra. La realización del propio cambio de dirección, situándose en la zona correspondiente de la vía para hacerlo, de tal forma que, pueda ser advertida por el resto de conductores, además de la correspondiente señalización óptica y que se llevó a cabo con *“la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles”*<sup>913</sup>.

Supuesto específico, para los vehículos que por dimensiones u otras circunstancias, no pudieran realizar la maniobra, de acuerdo con la norma, deben adoptar precauciones distintas, las cuales, serán objeto de estudio concreto.

---

<sup>912</sup>RGCir. Artículo 72. Obligaciones de los conductores que se incorporen a la circulación. 1. El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, y lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos. Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquélla procurará hacerlo con velocidad adecuada a la vía (artículo 26 del texto articulado). Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 35.

<sup>913</sup>RGCir. Artículo 75. Ejecución de la maniobra de cambio de dirección. 1. Para efectuar la maniobra, el conductor: a) Advertirá su propósito en la forma prevista en el artículo 109. b) Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles. c) Si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha. Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 36.

En las maniobras de cambio de sentido, se comprobará si el lugar donde la efectuó era idóneo para su realización, teniendo en cuenta el tiempo y espacio que disponía sin poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía, de tal forma que, esa ubicación le permitiera realizarlo en el menor tiempo posible. La maniobra no generase un peligro porque el lugar no reunía las suficientes condiciones de seguridad, pues, en caso contrario, no debería haberla realizado. Especial interés, en relación al deber de cuidado, si el cambio de sentido se ha efectuado en lugares que expresamente prevé, como prohibidos, la norma vial, *“en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal “Túnel” (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto; y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado<sup>914</sup>”*. En determinados lugares, aunque está expresamente autorizado, pueden existir circunstancias que afecten a la seguridad de realización, por lo tanto, no dejará de ser una acción imprudente, con independencia de su permisividad.

---

<sup>914</sup>RGCir. Artículo 79.*Prohibiciones*. 1. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5), así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado (artículo 30 del texto articulado).Boletín Oficial del Estado (legislación consolidada), 23/12/2003, núm. 306, pág. 37.



## 7. DISTANCIAS DE SEGURIDAD.

Las colisiones por alcance se producen con demasiada frecuencia, especialmente, en situaciones donde existe una elevada densidad de tráfico circulatorio.

Pueden tener su origen distracciones o desatenciones en la conducción, en las que, no se ha percibido la detención o minoración de la velocidad del vehículo que le precede o se ha hecho con retraso. Igualmente, cuando la distancia con el vehículo que le precede no ha sido suficiente en caso de frenado<sup>915</sup>.

La referida distancia debe guardar relación con la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. Por ello, ante situaciones que requieren una circulación a una velocidad adecuada, tanto a las condiciones de visibilidad o adherencia de la vía, o del vehículo, principalmente, el estado de los neumáticos, la precaución será mayor y, por tanto, ante la ausencia de ésta la conducta puede constituir un mayor desvalor de la acción.

Con ocasión de circulación lenta, en la que se producen frecuentes arrancadas y paradas, la previsibilidad de un alcance, al no guardar la distancia de seguridad, es muy elevada, por lo que, requiere una mayor atención y a guardar una distancia mayor, teniendo en cuenta aquellos factores que obligan a ello. La intensidad del impacto, las deformaciones permanentes y las distancias post-colisión, sin duda, permitirán conocer si el deber de cuidado se ha adaptado a las circunstancias que lo exigían.

Es cierto que entre la reacción del conductor que precede al vehículo y éste, habrá una diferencia de tiempos constituido por el tiempo de reacción y otros, de menor cuantía, relacionados con la acción de frenado. Igualmente, la intensidad de la reacción es diferente para aquel que observa la aparición del peligro de forma directa, que para aquel que reacciona en función de percibir el alumbrado de frenado del vehículo que le precede. Al primero, le puede suponer un peligro inminente y frenar con mucha intensidad y, al que circula detrás suya, al no tener esa percepción, frena de forma más atenuada, por lo que, se puede producir la colisión por alcance entre ambos. Otros factores, como la eficacia y potencia de los sistemas de frenado de los vehículos pueden

---

<sup>915</sup>SAP A 259/2017, Sección 2ª, 27 de junio. Roj: SAP A 1782/2017 - ECLI: ES:APA:2017:1782. "(...) no se percibió de la detención del vehículo que le precedía ante una señal de ceda el paso, previa a la incorporación a la rotonda...al circular de modo distraído...no conducía su vehículo con la atención necesaria y/o que no observaba la preceptiva distancia de seguridad".

ser tenidos en cuenta. El que circula en primer lugar, puede llevar instalados sistemas de freno ABS y el siguiente, un sistema convencional, asimismo, o la propia antigüedad y estado del vehículo. ¿Es previsible esa diferencia?, en principio, no tiene por qué conocerlo. Todo ello implica que, en función de todas estas circunstancias, requerirá una valoración de las mismas y lo ocurrido que facilitará establecer la magnitud de la imprudencia cometida, grave o menos grave.

## 8. COLECTIVOS VULNERABLES.

Teniendo en cuenta que se ha otorgado una mayor protección, en el ámbito de la seguridad vial, al grupo de personas que son consideradas como vulnerables, y habiendo hecho mención a los peatones, ya sean menores, ancianos o con discapacidad, faltaba por incluir las previsiones de protección que la normativa vial ha dispuesto en relación a los conductores de bicicletas, Vehículos de Movilidad Personal (VMP), ciclomotores o motocicletas, así como, las obligaciones que también les son inherentes. Aunque ya han sido expuestas aquellas obligaciones y prevenciones que los conductores de vehículos de motor deben tener presentes, para con este grupo de usuarios viales, se exponen otras consideraciones que deben ser tenidas en cuenta, respecto de conductas imprudentes, en este caso, que pudieran ser cometidas por éstos.

Como criterio general, tanto ciclos<sup>916</sup>, bicicletas<sup>917</sup>, como ciclomotores<sup>918</sup> deben de circular por el arcén derecho de las carreteras<sup>919</sup>, siempre que no exista un espacio específico destinado para su circulación, además de poder transitarse por el mismo y dispusiera de ancho que lo permita suficientemente. En caso contrario, podrán utilizar

---

<sup>916</sup>LTCVMSV. Anexo I. 7. Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103220

<sup>917</sup>LTCVMSV. Anexo I. 8. Bicicleta. Ciclo de dos ruedas. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103220

<sup>918</sup>LTCVMSV. Anexo I.9. Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación: a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico. b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos. c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103221.

<sup>919</sup>LTCVMSV. Artículo 17. Utilización del arcén.1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, debe circular por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103183.

la parte indispensable de la calzada. En el caso de las motocicletas<sup>920</sup>, la circulación por el arcén es excepcional, solo en caso de emergencia, al desarrollar una velocidad anormalmente reducida y constituyan una perturbación grave para la circulación<sup>921</sup>. La comprobación del lugar por donde circulaban, en el momento de producirse el siniestro vial y, si era adecuado, con arreglo a la norma vial, deberá ser realizada.

### 8.1 Ciclistas.

Además de las previsiones generales de circulación, existen otras que permite el aumento de la velocidad a la permitida, cuando las circunstancias de la vía lo aconsejen o, la ocupación de la parte derecha de la calzada que sea necesario, especialmente, en descensos prolongados. Resulta paradójico que, dada la fragilidad del propio vehículo y la vulnerabilidad del ciclista, se permita estas excepciones reglamentarias. Pudiera suceder que el exceso de velocidad, en tramos descendentes, se invada el carril destinado al sentido contrario de circulación, con lo que, su acción sería imprudente.

Del mismo modo, se les permite la circulación en paralelo, que, aunque solamente en los casos que reglamentariamente se establezcan, en virtud de las circunstancias relacionadas con la vía o la peligrosidad. Igualmente, resulta llamativo que, circulando en paralelo, puedan producirse leves contactos entre ellos que puedan favorecer la pérdida del control de la bicicleta, especialmente al transitar por el arcén<sup>922</sup>.

---

<sup>920</sup>LTCVMSV. Anexo I. 14. Motocicleta. Tienen la condición de motocicleta los automóviles que se definen a continuación: a) Motocicletas de dos ruedas. Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h. b) Motocicletas con sidecar. Automóvil de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistas de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág.103221.

<sup>921</sup>LTCVMSV. Artículo 17. Utilización del arcén. 1. (...) por la parte imprescindible de la calzada el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda de la que reglamentariamente se determine, que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103183.

<sup>922</sup>LTCVMSV. Artículo 17. 1. (...) el conductor de bicicleta podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite, especialmente en descensos prolongados con curvas. 2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los términos que reglamentariamente se determine atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103183.

En caso de inexistencia o impracticabilidad del mismo, la ocupación de la parte de la calzada será mayor. No resulta muy adecuado, en relación al principio de prudencia y cuidado.

Aunque con carácter general, no pueden circular por autopistas y autovías, pueden hacerlo en autovías, haciéndolo por el arcén, salvo que se les prohíba por motivos de seguridad vial<sup>923</sup>. Se podría considerar como una circulación de riesgo, teniendo en cuenta la velocidad a la que circulan el resto de vehículos, lo que puede provocar inestabilidad al ser rebasados, así como, entorpecimiento por su reducida velocidad de circulación.

## 8.2. Ciclomotores.

Al igual que ocurre con las motocicletas, no pueden llevar pasajeros menores de 12 años, salvo que, tengan más de 7 años y, el conductor tenga con el menor una determinada relación de parentesco, tutela o, sean expresamente autorizados por aquellos<sup>924</sup>. Igualmente, se les permite la circulación en paralelo, en las condiciones dispuestas para los ciclistas. Como en casos anteriores, aunque estén permitidas estas conductas, suponen un riesgo elevado y, debería analizarse hasta qué extremo, favoreció la ocurrencia del siniestro vial.

## 8.3. Motocicletas.

Además de algunas de las prevenciones anteriores, a efectos de percibir la presencia de las motocicletas, es decir, si eran visibles o no y, a qué distancia, les obliga a sus conductores a llevar encendido, en todo momento, mientras circulen el alumbrado

---

<sup>923</sup>LTCVMSV. Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103184.

<sup>924</sup>LTCVMSV. Artículo 5. Queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por 8, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103181.

de cruce<sup>925</sup>. Ello será motivo de comprobación, sobre todo, porque podrá establecerse la posibilidad de ser vista por los implicados contrarios, durante la fase de pre-impacto.

#### 8.4. Vehículos de Movilidad Personal.

En primer lugar, hay que tener en cuenta que estos vehículos comparten, los mismos espacios que utilizan los peatones, aceras, y los demás vehículos de motor, la calzada, lo cual, supone un elevado riesgo, tanto para los primeros, como para los propios conductores de estos vehículos. Los VMP son considerados como vehículos, por lo que, las personas que los guían son conceptuadas como conductores y, deben tener en cuenta, con carácter general, todas las previsiones que la normativa vial, en atención al principio de conducción dirigida se citan en la LTCVMSV, referidas a las normas de comportamiento. Además, son considerados como personas vulnerables.

No hay una legislación completa y uniforme sobre el uso y circulación de estos vehículos, salvo dos Instrucciones<sup>926</sup> de la DGT, que no aportan mucho, así como, una variedad de Ordenanzas Municipales que tratan de poner orden en sus respectivos territorios. Ello supone un importante desconocimiento normativo para sus usuarios, así como, la producción de siniestros viales con resultados lesivos como consecuencia de conductas irresponsables por parte de sus conductores, las cuales, pueden ser calificadas, penalmente, como imprudencia grave o menos grave.

En aquellos casos, en los que el conductor circule bajo la influencia de drogas o estupefacientes, así como de alcohol, o arroje tasas superiores a las objetivadas, aunque no constituirán el tipo penal del art. 379.2 CP, sí puede ser estimada su conducta como imprudencia grave, además, de los demás casos en los que la Jurisprudencia ha considerado la conducta con la misma valoración imprudente.

Las aceras y espacios peatonales constituyen los espacios en los que se producirá mayores situaciones de riesgo. Aunque la circulación debería, en estos lugares, ser exclusiva para peatones, algunas normativas municipales permiten su uso

---

<sup>925</sup>LTCVMSV. Artículo 43. *Uso obligatorio*. 2. También deben llevar encendido durante el resto del día el alumbrado que reglamentariamente se establezca: a) Las motocicletas. (...).BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Pág. 103191.

<sup>926</sup>DGT. Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, sobre Vehículos de movilidad personal, Instrucción 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre de 2019, sobre Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos

compartido con los VMP. El peatón se erige como un usuario especialmente vulnerable ante vehículos con un alto poder lesivo, pues, recordemos que pueden desarrollar velocidades elevadas.

Debería resultar necesario, estudiar en la investigación del siniestro vial, por tanto, si para el conductor del VMP el resultado era previsible y evitable de haberse cumplido el deber de cuidado.

Se hace mención, a continuación, de supuestos en los que ciertas conductas pueden ofrecer un mayor desvalor de la acción.

#### 8.4.1. Circulación por aceras y zonas peatonales.

Los VMP circulan en la mayoría de las ocasiones por aceras y zonas peatonales, mientras que la circulación por las aceras no está permitida en la normativa vial. Ello puede suponer una agravación de la conducta, mayormente, cuando la presencia de peatones sea numerosa, pues será más difícil poder controlar la circulación del VMP y, será necesario adoptar mayores precauciones, pues la conducción se realiza en espacios por el que transitan personas consideradas como vulnerables.

Hay que tener en cuenta que los peatones se desplazan cambiando continuamente de trayectoria, se detienen o varían su velocidad, es decir, que estas acciones se realizan de manera imprevista, súbita e inesperada, por tanto, son difíciles de prever y evitar, aunque circule el VMP a baja velocidad. Si a ello se añade el incumplimiento del deber de cuidado, las situaciones de riesgos se producirán repetidamente. Sería importante analizar las conductas de ambos, especialmente la del conductor y, el hecho de producirse el siniestro en un espacio destinado a la circulación de peatones, la acción puede ser clara de imprudencia grave.

#### 8.4.2. Velocidad.

Las distintas categorías de VMP establecen como criterio diferenciador, entre otras características, la velocidad máxima que puedan alcanzar por construcción, lo cual, supone que, salvo manipulaciones de motor o descensos de la vía, no se superen dichos límites máximos. El atropello a velocidades elevadas supondrá la caída del peatón y su impacto contra el suelo, con lo que, la producción de lesiones penales será frecuente.

Lo que resultará difícil para el conductor será controlar la velocidad, pues carecen estos vehículos de velocímetro, aunque, sí deben moderar la velocidad ante ciertas situaciones, previstas reglamentariamente, adaptándola a las condiciones o circunstancias existentes en cada momento, así como, detenerse ante la aparición de algún imprevisto. Adaptaciones expresas de velocidad ante la intrusión, racionalmente previsible, del peatón en la acera o su presencia en las mismas, especialmente, si se trata de personas vulnerables o de lugares donde sea previsible la presencia de niños. Evidentemente, la velocidad excesiva o inadecuada del VMP, deberá ser calculada o estimada por otros medios, pero será un factor determinante, en atención a otras circunstancias, para juzgar el mayor o menor desvalor de la acción en un siniestro vial y establecer la conducta como imprudencia grave.

#### 8.4.3. Consumo de alcohol y presencia de drogas.

La ingesta de alcohol y drogas, con independencia de la posible comisión de una infracción administrativa a la normativa vial, pues nunca se realizará el tipo previsto en el artículo 379.2 CP, supondrá un elemento de gran importancia a tener en cuenta, ya que, tanto la afectación de su consumo, tanto en el organismo humano, como en la conducción, supondrá un mayor desvalor de la acción.

Ello es así, porque afectará a la previsibilidad de posibles riesgos, alterará negativamente las capacidades de percepción, de decisión y ejecución de maniobras evasivas al estar disminuidas las capacidades psicofísicas del conductor y, por tanto, la posibilidad de prever y evitar el siniestro vial.

En el caso de la ingesta de alcohol, cuanto mayor sea la tasa de alcoholemia mayor influencia en la conducción, pero, incluso, con tasas bajas la situación de riesgo no va a desaparecer. La estabilidad y la maniobrabilidad que se necesita para circular con un VMP, requerirá un mayor deber de cuidado que, es incompatible con los efectos que produce cualquier consumo de alcohol.

Para la presencia de drogas, una vez detectada ésta, su influencia deberá ser determinada tras la realización de la correspondiente acta de signos. Los efectos, tanto del alcohol como de drogas, serán suficientes para incardinar la conducta como imprudencia grave.



Las pruebas de alcoholemia y drogas, son preceptivas para los conductores de estos vehículos, bien como conductores, usuarios infractores o implicados en un siniestro vial. La presencia de drogas en el organismo, en principio, no será suficiente para determinar la conducta imprudente como grave, por lo que, habrá que relacionarla con el resto de evidencias e indicios y acta de signos, para llegar a dicha conclusión.

#### 8.4.4. Desatenciones en la conducción. Teléfonos móviles y auriculares.

Como conductores de vehículos, le es preceptivo mantener la atención permanente en la conducción, así como, la prohibición de hacerlo utilizando cascos o auriculares conectados a dispositivos que reciban o reproduzcan sonido, así como, el uso de teléfonos móviles también les está, como a todos los conductores, absolutamente prohibido, salvo las excepciones previstas. Sin embargo, se comprueba que los conductores de VMP no cumplen, al igual que los del resto de vehículos a motor, con dicha norma. Quizás, porque el uso de estos vehículos parece ofrecer, erróneamente a sus conductores, una utilidad de paseo o recreativa, sin ser conscientes de lo que verdaderamente son.

En el caso de los VMP, las desatenciones a la conducción pueden ser aún más peligrosas por la velocidad de circulación, la estabilidad, la necesaria sujeción de forma adecuada, la presencia de otros usuarios, etc., lo cual, requiere una mayor atención. Por ello, será una circunstancia a tener en cuenta si, el origen de la desatención en la conducción, se ha producido con ocasión del empleo de auriculares, teléfonos móviles u otros dispositivos similares y la forma de utilización, como conducta imprudente punible.

#### 8.4.5. Prioridad de paso de peatones.

Otras de las situaciones de peligro a tener en cuenta, en relación a la protección de peatones frente al VMP, es la prioridad de paso de éstos en los supuestos excepcionales que se citan en la normativa vial<sup>927</sup>, (Art. 25.1 y 2, RDL 6/2015),

---

<sup>927</sup>LTCVMSV. Art. Art. 25.1 y 2. Artículo 25. *Conductores, peatones y animales*. 1. El conductor de un vehículo tiene preferencia de paso respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes: a) En los pasos para peatones. b) Cuando vaya a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos. c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal. d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo. e) Cuando se trate de tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas. 2. En las zonas peatonales, cuando el vehículo las cruce por los pasos

relacionados con el paso de peatones, ante determinados cambios de dirección de los vehículos y al circular por espacios peatonales, en los cuales, deberán detenerse si fuera necesario, para evitar situaciones peligrosas.

# **CAPÍTULO IX**

## **CONCLUSIONES**



## 1. CONCLUSIONES.

Con la presente tesis doctoral se pretende verificar, como objetivo fundamental, si mediante la aplicación de una metodología científica y secuencial se podrían investigar y analizar los siniestros viales que causan homicidios y lesiones graves en las personas, con la finalidad de aportar a las Autoridades Judiciales una mejor información y mayor conocimiento sobre las conductas que los ocasionan, al objeto de alcanzar una mejor graduación del tipo de imprudencia que los origina.

Para una mejor concreción, se formula de nuevo la pregunta que, sobre el problema, objeto de la tesis, se planteaba: ¿Cómo, la implantación de una metodología de investigación basada en aspectos científico-técnicos y criminalísticos, permitiría aportar información suficiente para una mejor valoración y graduación de las distintas clases de imprudencia que conforman los tipos penales de homicidio y lesiones graves, atendiendo a los criterios jurisprudenciales y doctrinales existentes?

Teniendo en cuenta la metodología diseñada, se podrá comprobar si, efectivamente, ha sido alcanzado o no el objetivo propuesto, ratificando o declinando, de acuerdo con las hipótesis formuladas la respuesta al mismo y que constituyen estas conclusiones finales, las cuales, mediante una exposición no excesiva servirá para establecer las ideas principales a las que se ha llegado mediante la investigación realizada.

Primeramente, se hace mención a las conclusiones que, de forma generalizada, guardan relación a los siniestros viales, a la imprudencia y los criterios jurisprudenciales que son tenidos en cuenta por las diversas instancias judiciales sobre la misma, los cuales, deberán obtener respuesta a través de las hipótesis plantadas.

- *Primera.* Conveniencia de ir desterrando el término “accidente de circulación”, por otros más adecuados. Su ocurrencia no tiene su origen en el azar, la imprevisibilidad o la mala suerte, sino que, son consecuencia de una conducta imprudente que ocasiona, en el peor de los casos, tipos penales de resultado contra las personas. “Siniestros viales, puede ser aceptado.

- *Segunda.* La ausencia de una valoración de la gravedad de las conductas que ocasionaban resultados lesivos en siniestros viales, implicó que, en numerosas ocasiones, éstas acabaran como imprudencias leves o en la jurisdicción civil, ocasionando frustración en las víctimas y, sensación de impunidad para sus autores.

- *Tercera.* Las reformas penales, operadas a través de las Leyes Orgánicas 1/2015, de 30 de marzo y 2/2019, de 1 de marzo, supusieron, en líneas generales, un importante cambio para la imprudencia punible y, en particular, para los siniestros viales. Por un lado, al derogarse el Libro III, de las Faltas, del CP, y con ello, la imprudencia leve que, en la que la mayor parte de las conductas imprudentes con resultados lesivos para las personas, recaía en los siniestros viales.

- *Cuarta.* Igualmente, aparece una nueva tipología imprudente, la menos grave, conformando una nueva dualidad de la imprudencia junto con la grave, no habiendo sufrido, ésta última, variación alguna como consecuencia de las referidas reformas. A los operadores jurídicos, esta nueva graduación causó una incertidumbre inicial, la cual persiste, sobre el alcance de su interpretación conceptual. De hecho, fueron muy escasos los procedimientos judiciales que se enjuiciaron por homicidio o lesiones por imprudencia menos grave.

- *Quinta.* Se dispone que determinadas conductas, por disposición legal, constitutivas del tipo penal previsto en el art. 379 CP, relacionadas con la velocidad excesiva, la ingesta e influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, van a ser consideradas imprudencia grave cuando éstas causaran la producción del hecho, aunque, de forma reiterada, ya venían siendo apreciadas como tales por Jueces y Tribunales. En los casos analizados, una gran mayoría de las condenas por homicidio o lesiones por imprudencia grave estuvo motivada por alguna de estas conductas citadas.

- *Sexta.* Para la imprudencia menos grave, se establece, como interpretación auténtica que, cuando la comisión de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sea causante del resultado lesivo del siniestro vial, la conducta sea considerada como imprudencia menos grave. No obstante, lo que parece una aplicación automática entre infracción administrativa vial e imprudencia penal, en realidad, no lo debería ser, pues su consideración queda, en última instancia, a la decisión del Juez o Tribunal.

- *Séptima*. En las Sentencias que se han analizado, se constata que la determinación de la imprudencia no está basada únicamente por la comisión de una infracción administrativa vial, grave o muy grave, sino que, en la mismas se detallan las condiciones y circunstancias que confluían cuando se produjo el siniestro vial, las cuales, permiten valorar la conducta del autor, concretándose con mejor criterio la previsibilidad, “evitabilidad”, aumento del riesgo permitido, etc., lo cual, permite argumentar la cuestión planteada como hipótesis

- *Octava*. La transgresión del deber objetivo de cuidado no debería ser equiparable, ni suficiente, a la infracción de una norma reglamentaria para poder valorar una conducta imprudente. La influencia de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia debida, debería ser valorada, entre otras circunstancias, en relación con el riesgo no permitido que la conducta ha ocasionado.

- *Novena*. Las infracciones administrativas recogidas en la LTCVMSV, como graves, aunque su trasgresión constituya un aumento del riesgo permitido e, incluso, la permisividad de algunas maniobras, en relación a la adecuación social, contengan numerosas prevenciones para afianzar la seguridad en la realización de las mismas, serán las condiciones y circunstancias concurrentes, con el cumplimiento normativo o no, lo que se debería tener en cuenta para graduar la imprudencia, por lo que, no deberían ser suficiente las infracciones cometidas para alcanzar dicha valoración.

- *Décima*. Sería conveniente, que se siguieran utilizando los criterios jurisprudenciales que, hasta la fecha, han servido para delimitar la anterior diferenciación entre grave y leve, incluyendo un nuevo criterio interpretativo, además del anterior, para la menos grave.

- *Décimo primera*. La imprudencia menos grave, podría estar formada por aquellas conductas en las que la falta de diligencia fuera de mayor intensidad que las anteriores consideradas como leves, sin llegar a equipararse a ésta, pero, tampoco degradando supuestos considerados como imprudencia grave, sino que, se formula como un concepto novedoso.

- *Décimo segunda*. Sería, imprudencia menos grave, aquella que constituye un riesgo de menor entidad que la grave, en la que se infringe el deber medio de previsión en la actividad o conducta que se está desarrollando, la cual, ocasiona causalmente el

resultado final, mientras que la grave estaría formada por la ausencia de la diligencia más descuidada, inadmisibile e intolerable.

- *Décimo tercera.* Siguiendo los criterios que la Jurisprudencia ha establecido para la determinación de una conducta imprudente, los cuales, siguen estando presentes, ésta había que integrarla en la mayor o menor falta de diligencia que ocasionó el riesgo, teniendo en cuenta las circunstancias que concurran en cada caso, la mayor o menor previsibilidad del posible resultado y, el mayor o menor grado de infracción del deber de cuidado, en función de las normas socio-culturales.

- *Décimo cuarta.* Para la graduación de la imprudencia, debe tenerse en cuenta el alcance de la omisión de deberes objetivos de cuidado que son exigibles para proteger bienes jurídicos que requieren una mayor protección, como la vida, la salud y la integridad física y mental de las personas, teniendo en cuenta, tanto las obligaciones generales como las condiciones particulares de la persona en concreto. La normativa vial, en su conjunto, ofrece una amplia gama de criterios y previsiones para conocer si el deber de cuidado ha sido el adecuado a la conducta realizada.

- *Décimo quinta.* En ambos tipos imprudentes, se produce la misma vulneración del deber de cuidado, pero la diferencia se encontraría en la mayor o menor intensidad o importancia de dicha vulneración. Igualmente, la previsibilidad del resultado, en relación con el deber de cuidado infringido, toda vez que, si éste no es previsible no puede concluirse que se haya omitido el deber de cuidado. Para poder determinar estos extremos, será necesario analizar las circunstancias concretas en las que se realizaron las conductas.

- *Décimo sexta.* Para graduar la conducta imprudente, la Jurisprudencia, establece, desde una perspectiva objetiva o externa, que se tendrá en cuenta la importancia de la infracción deber de cuidado objetivo o diligencia cometido por el autor, en relación, al grado de riesgo no permitido realizado o no controlado, cuando debía haberlo neutralizado, proveniente de terceras personas o circunstancias casuales, el grado de utilidad social de la conducta realizada y, la importancia del bien jurídico puesto en peligro por su conducta. Mientras que desde una perspectiva subjetiva o interna, se valorará el grado de previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo.



- *Décimo séptima.* En relación al riesgo permitido, este tiene su fundamento en la existencia de determinadas actividades que son consideradas como peligrosas, pero que, sin embargo, producen o causan importantes beneficios para la sociedad, entre la que se encuentra la circulación viaria. Para facilitar las mismas, se establecen normas que regulen su realización, para lo cual, se determinan deberes de diligencia o cuidado al objeto de que no causen daños, lesiones o perjuicios a la sociedad, previa ponderación de su utilidad social y el riesgo.

- *Décimo octava.* La conducción viaria, como actividad de riesgo socialmente permitido, se encuentra ampliamente normativizada, por lo que, para conocer el incremento no permitido se deberá verificar si la conducta se ha ajustado o no a la norma y, en caso de sobrepasarlo, cuánto ha supuesto su vulneración para el riesgo creado. Por lo tanto, su cumplimiento o inobservancia deberá ser objeto de investigación, precisándose, en el último caso, cuál ha sido el alcance de la transgresión.

- *Décimo novena.* El análisis de previsibilidad, permitirá averiguar si la situación de riesgo debió poderse advertir, saber o conocer, atendiendo al conjunto de las circunstancias y condiciones anteriores al siniestro vial, lo cual, posibilitará discernir si era previsible o no la situación peligrosa que se produjo. A mayor previsibilidad, mayor nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave la vulneración.

- *Vigésima.* La previsibilidad de que se produzca el siniestro vial, teniendo en cuenta todas aquellas condiciones y circunstancias que concurrían en la conducción, deben ser conocidas y tenidas en cuenta, tanto las que puedan influir en el conductor, al peatón, al vehículo, a la vía y las circunstancias meteorológicas o medioambientales presentes en el momento de su producción.

- *Vigésimo primera.* La “evitabilidad”, supone una adaptación de la conducta a aquellas situaciones que son conocidas o cognoscibles. Dicho acomodo implica la abstención de realizar una determinada acción, así como, continuarla si ésta ha comenzado, al objeto de evitar la causación de resultados lesivos. Previsibilidad como “evitabilidad”, requieren un juicio *ex ante* para valorar la conducta del sujeto.

- *Vigésimo segunda.* En los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, como delitos de resultado, la relación de causalidad se analiza a través de la teoría de la imputación objetiva, entendiéndose que ésta existe cuando la conducta desplegada por

el sujeto, supone el aumento de un riesgo no permitido o aumenta, de forma ilícita, uno que sí lo es y, como consecuencia de ello, se produce el resultado lesivo.

- *Vigésimo tercera.* En los siniestros viales, los menoscabos que sufre la víctima en su salud e integridad física y mental son frecuentemente constitutivos de los tipos penales de lesiones, principalmente por la violencia en la que se produce el mismo. Sin embargo, las diferencias de conceptualización de las lesiones, estadísticas y penales, pueden llevar a alcanzar resultados totales de víctimas contradictorios.

- *Vigésimo cuarta.* Lo principal, es la investigación del desvalor de la acción como fundamento del tipo imprudente, de ahí que, sea necesaria la averiguación de la existencia o no, de pruebas o indicios que permitan identificar qué tipo de imprudencia se ha cometido, para que, en el caso de que no revista entidad suficiente, sea considerada como leve o, por el contrario, incoar el procedimiento penal correspondiente.

- *Vigésimo quinta.* El Ministerio Fiscal, consideró que, para perseguir estas conductas imprudentes es necesario contar con una información detallada y completa de los hechos, la cual, será aportada por los investigadores en los atestados que instruyan, realizando para ello, una investigación íntegra y exhaustiva, en las que se analicen las circunstancias que concurren en cada caso, lo cual, permitirá una mejor graduación de la imprudencia.

- *Vigésimo sexta.* Siguiendo a la Fiscalía, la comisión de una infracción grave o muy grave a la normativa vial no puede *per se*, como causa de un siniestro vial, ser suficiente para establecer que la conducta que la ocasiona sea considerada como imprudencia, sino que, serán las circunstancias que concurren en el hecho las que proporcionarán dicha determinación y, una graduación más ajustada a dicha conducta.

- *Vigésimo séptima.* Para la Fiscalía, son numerosas y diversas las condiciones que habría que tener en cuenta en la investigación del siniestro vial y, en la determinación y graduación de la conducta imprudente, como las características, estado y trazado de la vía, señalización, atendiendo a su ubicación, visibilidad y estado material, densidad del tráfico, condiciones climatológicas, circunstancias psicofísicas del conductor, relacionadas con cansancio, fatiga, sueño, alcohol o drogas, etc., las del estado del vehículo, así como, cualquier otra circunstancia o incidencia que pueda facilitar alcanzar dicho objetivo.

- *Vigésima octava.* El conocimiento y estudio de las circunstancias arriba expuestas, entre otras muchas, tienen especial importancia, en relación a la teoría de la imputación objetiva, para tener una mayor concreción de la existencia y alcance del incremento del riesgo permitido y del fin de protección de la norma.

- *Vigésimo novena.* Cuando las víctimas del siniestro vial son personas que forman parte de colectivos vulnerables, se deberá investigar si el conductor ha cumplido con todas aquellas prescripciones normativas de cuidado, tanto generales como específicas, que debieron adoptar ante la presencia de éstos, lo cual, permitirá una mejor graduación imprudente de su conducta.

- *Trigésima.* Igualmente, será necesario analizar, además de la acción desplegada por el conductor del vehículo, la del resto de implicados, incluyendo a peatones, pues también se les exige un comportamiento ajustado a las normas viales que les son preceptivas y, por lo tanto, adecuado al riesgo permitido. Su incumplimiento podrá permitir degradar la gravedad de la conducta contraria.

- *Trigésimo primera.* Debería realizarse un análisis de las conductas individuales de ambos, conductor y víctima, siendo valoradas en el momento de producirse los hechos, lo cual, permitirá si el resultado es imputable o no, parcial o totalmente, al conductor.

Por lo tanto, para dar respuesta a los criterios y circunstancias expuestas en las conclusiones anteriores, convendría una profunda investigación y análisis de todos aquellos elementos probatorios que puedan ser útiles para cumplir estos criterios. En cualquier caso, la Autoridad Judicial necesitará conocer la mayor información posible del siniestro vial, las condiciones y circunstancias que afectaban a todos los factores que intervinieron en el mismo.

La metodología científica propuesta, como modelo secuencial, deberá ser la encargada de adquirir y recopilar toda la información necesaria para dar respuesta los criterios antes expuestos. Para ello, deberá considerar el siniestro vial partiendo de la premisa de que éste no se produce de forma inmediata, sino que, analizando las distintas fases en la que se desarrolla, así como, las acciones y las condiciones en las que cada uno de los distintos subsistemas que conforman el sistema vial, se puede dar respuesta a cómo y por qué se produjo el siniestro vial.

- *Trigésimo segunda.* Los siniestros viales, evidentemente, no son todos iguales, ni todos ofrecen la misma cantidad de información, datos, indicios, huellas, etc., que permitan conocer con la mayor exactitud lo ocurrido, pero, en cualquier caso, se necesita una metodología que facilite la recopilación de dichos conocimientos, su análisis, valoración e interpretación, pues el éxito de la investigación dependerá de ello.

- *Trigésimo tercera.* La necesidad de establecer y utilizar un modelo de investigación, integrando toda la información obtenida, facilita el conocimiento de lo realmente ocurrido, su comprensión y llegar a conclusiones válidas. Además, debe ser una herramienta lo suficientemente idónea para poder ser utilizada en cualquier tipo de siniestro y adaptable a cualquier circunstancia.

- *Trigésimo cuarta.* El Sistema Vial, está formado por los diferentes subsistemas que intervienen en el siniestro vial, los cuales, permiten ser analizados desde la Teoría General de Sistemas, teniéndose en cuenta el total del conjunto que conforman y las relaciones entre ellos, de tal manera que, de modo independiente, aunque pueden facilitar información, ésta no será concluyente por sí misma, sino que, necesitará fundarse sobre la actuación que la totalidad de los mismos proporcionan.

- *Trigésimo quinta.* El siniestro vial se produce como consecuencia de un fallo o falta de adaptabilidad del sistema homeostático, el cual, ha generado la ruptura de la normalidad del sistema vial, generándose una situación entrópica debida al comportamiento indebido de alguno de los subsistemas que lo conforman, principalmente el subsistema humano, desatendiendo las previsiones normativas que le eran preceptivas.

- *Trigésimo sexta.* MOSES constituye una metodología integral, sencilla, eficaz y adaptable a todas las investigaciones relativas a los siniestros viales. Requiere, para ser de utilidad a los fines que prevé la presente tesis, una completa y exhaustiva inspección ocular del subsistema estructural y tecnológico, así como, de las circunstancias y condiciones de los mismos. Mayor importancia requiere la investigación y búsqueda de información sobre el subsistema humano, al que habrá que añadirse informes complementarios de diversa índole, como de lesiones, toxicológicos, enfermedades o patologías previas, etc. Todo ello, en relación al subsistema siconormativo, sobre el cumplimiento o no del deber de cuidado.

- *Trigésimo séptima*. La metodología a aplicar, MOSES, basada en los modelos secuenciales de eventos, analiza el comportamiento de los diferentes subsistemas viales durante las fases de pre-viaje, viaje, pre-impacto, impacto y post-impacto, consiguiéndose que el análisis del siniestro vial sea aún más completo, pues pueden aportar información y datos relativos a los referidos subsistemas, permitiendo conocer, con mayor grado de certeza, cómo y por qué se produjo el siniestro vial.

- *Trigésimo octava*. El siniestro vial está formado por una cadena de eventos que, partiendo de uno inicial, denominado crítico, hasta alcanzar las posiciones finales de los implicados permite conocer cuáles han sido las acciones y condiciones de cada uno de los subsistemas. Permite conocer, entre otros, el grado de atención, en relación con las circunstancias psico-físicas de las personas, y la respuesta ante la ocurrencia de la situación de peligro.

- *Trigésimo novena*. El resultado de la investigación en cada una de las fases, con la consiguiente recopilación de la información de los diferentes subsistemas, permitirá dar respuesta a los criterios jurídicos utilizados para determinar que una conducta, en el ámbito vial, puede ser considerada penalmente imprudente, así como, establecer cuál es la valoración de su gravedad.

- *Cuadragésima*. Las condiciones en las que se ha producido el siniestro vial, referenciada a cada uno de los subsistemas, tienen una gran importancia en relación con los conceptos de previsibilidad y “evitabilidad”, toda vez que, estas deberían haber sido tenidas en cuenta por el conductor o el peatón para haber sido modificada o anulada la conducta que realizaban.

- *Cuadragésima primera*. Se considera que, una vez obtenida la información sobre las acciones y condiciones concurrentes en la producción del siniestro vial, se podrá contestar a todas aquellas cuestiones relacionadas con la mayor o menor falta de diligencia mostrada en la conducta realizada u omitida, la mayor o menor previsibilidad de la misma, como la valoración de la infracción del deber de cuidado.

Por lo anteriormente expuesto, se considera que las hipótesis planteadas en la presente tesis doctoral se cumplen completamente, pues, como ha sido expuesto, mediante la metodología científica propuesta, basada en un modelo secuencial de investigación del siniestro vial, se consigue información, desde el punto de vista

qualitativo y cuantitativo, para adoptar decisiones judiciales sobre la imprudencia, así como un mejor criterio para distinguir entre imprudencia grave y menos grave.

## 2. INVESTIGACIONES FUTURAS.

Aunque los criterios jurisprudenciales sobre la imprudencia menos grave, con el transcurso del tiempo puedan quedar más nítidamente definidos, al igual que ocurre con la imprudencia grave, no se cree que puedan llegar a variar la situación actual, en la que, además de esa primera valoración a través de la infracción vial grave cometida, se seguirá teniendo en cuenta las circunstancias y condiciones concurrentes.

Del mismo modo, en relación con la investigación de siniestros viales, la metodología que se expone en MOSES seguirá siendo igualmente válida para los fines que persigue, es decir, proporcionar abundante información que permita conocer el cómo y el por qué se produjo el siniestro vial.

No obstante, aunque en la actualidad se puede obtener, aunque por reservas de los fabricantes en no todos los vehículos, información sobre el comportamiento de éstos y, por ende, del subsistema humano, en las fases de pre-impacto, impacto y post-impacto, mediante el análisis de diversas unidades electrónicas incorporadas en los mismos.

En el ámbito de la UE, existe, desde el año 2009, una recomendación de la Comisión Europea, a raíz del Proyecto Verónica II, (Vehicle Event Recording based on Intelligent Crash Assessment), no obstante, en un futuro próximo, la Comisión Europea, a partir de 2022 y, totalmente implantado para 2028, obligará a los fabricantes de vehículos nuevos para que incorporen de serie la Recogida de Datos Significativa (EDR o Event Data Recorder), que es una función de uno de los módulos de control del vehículo, el cual, registra cronológicamente, durante los últimos cinco segundos y, de forma asíncrona y discreta, algunos datos de la dinámica del mismo, antes y durante la colisión, los cuales, pueden ser extraídos y leídos mediante un sistema de recuperación de datos (CDR o Crash Data Retrieval).

Aunque éstos no están destinados, específicamente, a registrar datos de una colisión, sino que, su finalidad es controlar el funcionamiento de los sistemas de seguridad del vehículo después de un siniestro, pueden aportar detalles interesantes. En la fase de pre-impacto, muestran datos de la velocidad del automóvil en km/h, la presión sobre el acelerador, el uso del freno, la aceleración longitudinal, el ángulo de giro de volante y la velocidad angular, mientras que en la fase de impacto, el Delta-V longitudinal y lateral acumulado, así como su duración, el tipo de evento, el uso de los

cinturones de seguridad, la activación de los airbag y pretensores, y los ciclos de ignición en el momento de evento.

Todo ello, aporta información muy valiosa sobre la atención del conductor, si existieron retrasos o no en la percepción del evento crítico y, cuál fue, la reacción realizada por aquel, en caso de haberse producido, aunque algunas de éstas, pudieron ser realizados por sistemas de seguridad activa o de ayudas a la conducción incorporados en el vehículo.

En cualquier caso, los datos aportados no son definitivos, ni concluyentes *per se*, aunque constituyen una fuente importante de información, la cual, debe ser comprobada y ajustada a la dinámica completa del suceso, por lo que, la metodología de MOSES, seguirá siendo una herramienta fundamental para su interpretación y la congruencia entre el dato y lo verdaderamente ocurrido.

Igualmente, a través de diferentes herramientas de diagnóstico utilizadas para la detección de averías en los vehículos, es posible acceder, por medio de las diferentes Unidades Electrónicas de Control (ECU), a los numerosos datos que pueden almacenar y, aunque cada fabricante facilita los que considera oportunos, algunos de ellos pueden ser relevantes para la investigación del siniestro vial. Entre estos datos, se pueden encontrar, la determinación de fallos previos al siniestro, los sistemas que se han activado con motivo de un evento, los parámetros dinámicos del vehículo, como el Delta-V aceleraciones, posición de los pedales, revoluciones del motor, o los conocer los trayectos realizados, tiempos invertidos y horas del desplazamiento.

La electrónica de los vehículos y los numerosos datos que pueden registrar y almacenar, constituyen actualmente y, con un mayor desarrollo en un futuro muy próximo, la herramienta en la que los investigadores de siniestros viales se basarán para determinar lo ocurrido en el mismo, por lo que, será necesario conocerlas e interpretarlas

Por ello, se abre una nueva línea de investigación en la que se podría analizar cuál sería, en relación con la determinación de la imprudencia y su graduación, cómo establecer la correspondencia entre el dato y la información electrónica, que puede extraerse del vehículo y la conducta imprudente en el siniestro vial, atendiendo a la metodología de MOSES y, los problemas que puede generar su uso relacionados con la protección de datos de carácter personal.



## Fuentes bibliográficas y documentales.

### Normativa.

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. BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019. Págs. 20278 a 20281.

LEY ORGÁNICA 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007. Págs. 49505 a 49509.

LEY ORGÁNICA 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm.152, de 23 de junio de 2010. Págs. 54811 a 54883.

LEY ORGÁNICA 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 77, de 31 de marzo. Págs. 27061a 27156.

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. BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019. Págs. 20278 a 20281.

LEY 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015. BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015. Págs.88476 a 88532.

REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015. Págs.103167 a 103231.

REAL DECRETO de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. BOE «Gaceta de Madrid»(Legislación consolidada), núm. 260, de 17 de septiembre de 1882. Págs. 1 a 209.

REAL DECRETO 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual. BOE, núm. 311, de 28 de diciembre de 1992 Págs. 44120 a 4413.

REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. BOE, núm. 306, de 23 de diciembre de 2003. Págs. 45684 a 45772.

REAL DECRETO 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. BOE núm. 138, de 8 de junio de 2009. Págs. 48068 a 48182.

ORDEN ITC/2664/2004, de 2 de agosto, por la que se modifica la Orden de 6 de junio de 2001, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de las ventanas laterales traseras y a los de la luneta trasera de los vehículos de motor en servicio. BOE, núm. 190, de 7 agosto 2004. Págs. 28533 a 28534.

ORDEN PRE/629/2011, de 22 de marzo, por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. BOE núm. 72, de 25 de marzo de 2011, págs. 31868 a 31870.

ORDEN FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras. BOE, núm. 83, de 5 de abril de 2014. Págs.29044 a 29295.

ORDEN INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. BOE núm. 289, de 29 de noviembre de 2014. Págs.97952 a 97967.

ORDEN INT/1676/2016, de 19 de octubre, por la que se modifica el anexo I del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. BOE núm.255, de fecha 21 de octubre de 2016. Págs. 73787 a 73792.

CIRCULAR 10/2011, de la Fiscalía General del Estado, sobre criterios para la Unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en Materia de Seguridad Vial, de 17 de noviembre de 2011.

CIRCULAR 1/2015, de la Fiscalía General del Estado, pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015, de 19 de junio de 2015.

INSTRUCCIÓN 3/2006, de la Fiscalía General del Estado, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor.

INSTRUCCIÓN 16/V-124, de la Dirección General de Tráfico, de 3 de noviembre de 2016, sobre *Vehículos de Movilidad Personal (VMP)*.

#### Documentos.

ACUERDO DE PLENO NO JURISDICCIONAL de las Secciones Primera y Tercera de la Audiencia Provincial de Badajoz, de 14 de febrero de 2017, en la que se unifican criterios en materia de imprudencias de tráfico.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES. Congreso de los Diputados. Núm. 66-2, de fecha 10 de diciembre de 2014.

DGT. *Estrategia de seguridad vial 2011-2020*. Dirección General de Tráfico. Extraído de: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf), 2011.

DICTAMEN 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, sobre la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 CP y su incidencia en la actuación especializada del Ministerio Fiscal para una efectiva protección penal de la seguridad vial, de 14 de julio de 2016.

Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Escrito a las Policías Judiciales de Tráfico con instrucciones para la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del artículo 379.2 del Código Penal, de fecha 18 de julio de 2019.

Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Escrito dirigido a las Jefaturas de las Policías Locales, de fecha 18/12/2018.

Fiscalía General del Estado. Memoria año 2016.

Fiscalía General del Estado. Memoria año 2017.

Fiscalía General del Estado. Memoria año 2018.

Fiscalía General del Estado. Memoria año 2019.

Fiscalía General del Estado. Memoria año 2020.

MAPFRE. ¿Qué tasas alcohol se permiten en otros países de la UE? El Blog de Mapfre. Seguridad. <https://blogmapfre.com/seguridad/que-tasas-alcohol-se-permiten-en-otros-paises-de-la-ue/> (última consulta 30/05/2018).

MINISTERIO INTERIOR. DGT. Datos consolidados víctimas accidentes de tráfico. <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2019/En-2018-fallecieron-1806-personas-en-accidente-de-trafico-24-menos-que-el-ano-anterior.shtml> (última consulta 15/07/2018).

MINISTERIO DE JUSTICIA. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Madrid. 2018

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO. Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional Sobre Drogas. Informe sobre alcohol. Madrid, 2014.

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO. Informe de la Comisión Clínica del Plan Nacional sobre Drogas. Febrero, Madrid, 2007.

OECD, Organisation for Economic Cooperation and Development. Safety of Vulnerable Road Users. DSTI/DOT/RTR/RST (98)1/FINAL. Paris, Francia, 1998.

OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen. Ginebra. 2004

REVISTA DGT Las distracciones son la causa de uno de cada cuatro accidentes. <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/09SEPTIEMBRE/0916-Campana-Distracciones.shtml> (última consulta 16/09/2019).

REVISTA DGT. Ciclistas, peatones y motoristas, el 50% de víctimas mortales. <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2018/10OCTUBRE/1008linea-directa-estudio-victimas-accidente-de-trafico.shtml> (última consulta 08/10/2018).

REVISTA DGT. El móvil, la principal distracción. 19 de junio 2019. <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/06JUNIO/0619-Distracciones.movil-conductor.shtml> (última consulta 19/06/2019).

### Bibliografía.

ACHINSTEIN, P. Problemas científicos y tecnológicos. Los modelos teóricos. Suplementos III/8, UNAM, México, 1967.

ACKOFF, R. L. Rediseñando el futuro. Editorial Limusa. México, 1992.

ACKOFF, R. L. Systems, Messes and Interactive Planning. En: E. E. F. Trist & H. Murray edits. The Social Engagement of Social Science: A Tavistock Anthology: The Socio-Ecological Perspective. University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1997.

ACOSTA, C. *¿Qué son los pilares A, B y C de un automóvil?* Mecánico Nitro. <https://www.nitro.pe/mecanico-nitro/que-son-los-pilares-a-b-y-c-de-un-automovil.html> (última consulta 10/10/2017).

AGUILERA J. R. Modelo Querétaro: CIIDET, Maestría en Ciencias en Enseñanza de las Ciencias, México, 2000.

ANTÓN ÓNECA, J. Derecho Penal, Parte General 2ª. Editorial Akal, Madrid, 1986.

ATKINS, P. La Segunda Ley. Editorial Prensa Científica, Barcelona, 1992.

BACIGALUPO, E. Derecho Penal. Parte General. 2ª edición. Editorial Hammurabi SRL. Buenos Aires, 1999.

BACIGALUPO, E. Derecho penal. Parte general. Ara Editores, Lima, 2004.

BAKER, J.S., FRICKE, L.B. The Traffic-Accident Investigation Manual: Traffic Accident reconstruction. Primera Edición, Northwestern University Traffic Institute, Evanston (Illinois), 1990.

BENCH, C., FRITH, C. D., GRASBY, P. M., FRISTON, K. J., PAULESU, E., FRACKOWIAK, R. S. J., DOLAN, R. J. Investigations of the functional anatomy of attention using the Stroop test. *Neuropsychologia*, 31 (9). Published by Elsevier Ltd., 1993.

BENNER, L. Accident investigation: multilinear events sequencing methods. *Journal of Safety Research*. Editorial Elsevier Vol. 7, núm.2, Chicago, 1975a.

BERTALANFFY, VON L. Teoría general de los sistemas. Fundamentos, desarrollo, aplicaciones. Fondo de Cultura Económica, México, 1989.

BINAVICE, E. *Die vier Momente der Fahrlässigkeitsdelikte*, Bielefeld, 1969.

BINDING, K. Die Normen und ihre Übertretung. 2ª edición. Tomo I Bd. 1. Normen und Strafgesetze, Leipzig, 1914.

BLUMENTHAL, M. Dimensions of the Traffic Safety Problem, SAE Technical Paper 670011. Warrendale: Society of Automotive Engineers, 1967.

BORREL VIVES, J., ALGABA GARCÍA, P., MARTÍNEZ-RAPOSO PIEDRAFITA, J., La Investigación de accidentes de tráfico. Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, Madrid, 1991.

BRENAC, T. L'analyse séquentielle de l'accident de la route (méthode INRETS), comment la mettre en pratique dans les diagnostics de sécurité routière, Methodological report núm. 3, Arcueil Cedex: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), 1997.

BRUNTON LL, LAZO JS, PARKER KL. The Pharmacological Basis of Therapeutics. 11th. Editorial McGraw-Hill, New York, 2006.

BUSTOS RAMÍREZ, J. Manual de Derecho Penal Español (P.G). Editorial Ariel. Barcelona, 1984.

CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J. A.: La evolución del accidente. Cuadernos de la Guardia Civil. Revista de Seguridad Pública. 2ª Época. Núm. XXVI. Madrid, 2002.

CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El diseño de una base de datos de investigaciones en profundidad sobre atropellos a peatones. Tesis doctoral. Universidad Carlos III. Madrid, 2015.

CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. El Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro (MOSES). Revista Europea de Tráfico, Transportes y Seguridad Vial "*Securitas Vialis*" núm. 3, 2009.

CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J.A. Manual de Investigación de Siniestros Viales. Ministerio del Interior. Dirección General de la Guardia Civil. Dirección General de Tráfico, Madrid, 2019.

CANCIO MELIÁ, M. Líneas básicas de la teoría de la imputación objetiva. Editorial Jurídicas Cuyo, Mendoza, 2001.

CARO JOHN, J. A. La imputación objetiva en la participación delictiva. Editorial Grijley, Lima, 2003.

CEREZO MIR, J. Problemas fundamentales del Derecho Penal. Editorial Tecnos. Madrid, 1982.

CEREZO MIR, J. Curso de Derecho Penal español. Parte General II. Teoría jurídica del delito. 6ª edición. Editorial Tecnos, Madrid, 1998.

CEREZO MIR, J.: Traducción de El nuevo sistema del Derecho penal, de Welzel. Nota nº 4. Editorial B de F. Buenos Aires, 2004.

COBO DEL ROSAL, M. Tratado de Derecho Penal Español. Parte General, vol. II. Editorial Darro. Madrid, 1976.

COBO DEL ROSAL, M. Y VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal. Parte General 2ª. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 1987.

CORCOY BIDASOLO, M.: El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado. Editorial PPU. Barcelona, 1989.

DAURIS RODRIGUEZ, A. La imprudencia menos grave. Revista para el análisis del Derecho, julio, InDret., Barcelona, 2019.

DE VICENTE MARTÍNEZ, R. La reforma penal de 2015 y su incidencia en los accidentes de circulación. Revista Aranzadi Doctrinal, (5), 2017.

DELGADO, A. Si conduces no chatees. Revista DGT. 11 julio 2019. <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/07JULIO/0711-Campana-CEA-chatear.shtml> (última consulta 11/07/2019).

DIAZ, J., DE LA PEÑA, E., MIRALLES, E., DIAZ, L. Las infraestructuras y la Seguridad vial. INTRAS. Universidad de Valencia. Valencia, 2015.

ENGISCH, k. Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht. Editorial Scientia Verl. Berlín, 1964.

ENGSTROM, J., MONK, C. A., HANOWSKI, R. J., HORREY, W. J., LEE, J. D., MCGEHEE, D. V., YANG, C. Y. D. A conceptual framework and taxonomy for understanding and categorizing driver inattention. European Commission. Brussels, Belgium, 2013

ESPEJO, R., HARNDEN, R. The Viable System Model: Interpretations and Applications of Stafford Beer's VSM, J. Wiley & Sons. Chichester, 1989

FEIJÓ SÁNCHEZ, B. Revista del Poder Judicial, núm. 61, 2001.

FEIJÓO SÁNCHEZ, B.J. Imputación objetiva en Derecho penal. Editorial Grijley, Lima, 2002.

FLÓREZ, O. Hacia una pedagogía del conocimiento. Editorial McGraw Hill. Caracas, 1999.

FRICKE, L. B. & BAKER, S., 1990. Traffic Accident Reconstruction. Northwestern University. Evanston, 1990.

FRICKE, LYNN B; BAKER, STANNARD: The Traffic-Accident Investigation Manual. At scene investigation and technical follow-up. Novena Edición. Northwestern University Traffic Institute. Evanston (Illinois), 1986.

GRAS PÉREZ, M.A.; PLANES PEDRA, M. Y FONT-MAYOLAS, S. La distracción de los conductores: un riesgo no percibido. Fundación RACC, Barcelona, 2009.

FYLAN, F., HEMPEL, S., GRUNFELD, B. Effective Interventions for Speeding Motorists. 206. Road Safety Research Report No. 66, Londres, 2006.

GARCÍA CAVERO, P. La prohibición de regreso en el Derecho Penal. Estudios de Derecho Penal. Ara Editores, Lima, 2005

GARCÍA, A. Manual sobre alcohol y otras drogas para integrantes de la policía judicial de tráfico. Editorial EOLAS, León, 2019

GIMBERNAT ORDEIG, E. Delitos calificados por el resultado y causalidad. Editorial Reus, Madrid, 1966.

GIMPERNAT, E. Imputación objetiva y conducta de la víctima. Anuario de Derecho Penal y ciencias Penales (DPCP), VOL. LVIII, 2005.

GONZALEZ NAVARRO, F. La Teoría General de Sistemas como matriz disciplinar y como método jurídico. Persona y derecho: Revista de fundamentación de las Instituciones Jurídicas y de Derechos Humanos, núm. 21, 1989.

GUISANDEZ JIMENEZ, A. Efecto del alcohol etílico en la conducción de vehículos a motor, dentro de la normativa vigente, con especial referencia al sistema visual. Tesis doctoral. Universidad Complutense, Madrid, 2017

HADDON Jr W. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. American Journal of Public Health, 1968, 58:1431–1438, citado por, OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen, Ginebra. 2004

HALE, A., WILPERT, B. & FREITAG, M. After the Event: From Accident to Organizational Learning. Pergamon, Emerald Book Serials and Monographs. Oxford, 1997.

HORRILLO, E. *Multan a un conductor en Gran Canaria por ir hablando y mirando a su acompañante*. SER, 15/12/2013.  
[https://cadenaser.com/emisora/2013/12/15/ser\\_las\\_palmas/1387072577\\_850215.html](https://cadenaser.com/emisora/2013/12/15/ser_las_palmas/1387072577_850215.html) (última consulta 15/12/2018).

IBÁÑEZ, A. *Causalidad e imputación objetiva. En Imputación objetiva y anti juridicidad*. Estudios de Derecho Penal. Primera edición. Editorial Jurídica Bolivariana, 2002.

JAEN VALLEJO, M. *La aplicación de la «deformidad» (art. 150 CP) a la pérdida de dientes*. Nota sobre el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo de 19 de abril de 2002. Revista Electrónica de Ciencia y Criminología (RECPC) 04-j07, 2002.

JAKOBS, G. Derecho penal. Parte general. Fundamentos y teoría de la imputación, 2ª edición (trad. de Cuello Contreras y Serrano González de Murillo). Editorial Marcial Pons, Madrid, 1997.

JAKOBS, G. La imputación objetiva en el Derecho Penal. Editorial S.L. Civitas ediciones, Madrid, 1996.

JAKOBS, G. Los pormenores del tipo objetivo mediante la acción, en Imputación objetiva y antijuridicidad, Estudios de Derecho Penal. Editorial Jurídica Bolivariana, 2002.

JAKOBS, G. Strafrecht, Allgemeiner Teil, 2ª edición. Editorial De Gruyter, Berlín, 1991.



JESCHECK, H.H; WEIGEND, T. Tratado de Derecho Penal. Parte General, 5ª edición. (trad. Olmedo Cardenete). Editorial Comares, Granada, 2002.

JESCHECK, H.H. Tratado de Derecho Penal (trad. y adiciones de derecho español Mir Puig-Muñoz Conde). Editorial Bosch, Barcelona, 1981.

JOHANSEN BERTOGLIO, O. Introducción a la Teoría General de Sistemas. Editorial Limusa. México DF, 1993.

KAHRS, H.J. Das Vermeidbarkeit Prinzip und die conditio-sine-qua-non-Formel im Strafrecht. Hamburg, 1968.

KINNEAR, N., STEVENS, A. The battle for attention: Driver distraction—a review of recent research and knowledge. The Institute of Advanced Motorists. Londres, 2015.

KLAUER, S.G., DINGUS, T.A., NEALE, V.L., SUDWEEKS, J.D. Y RAMSEY, D.J. The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: an analysis using the 100-car naturalistic driving study data. Washington: National Highway Traffic Safety Administration. Springfield, Virginia, 2006.

LANZAROTE MARTINEZ, P. La imprudencia: el concepto de imprudencia menos grave. Ponencia Fiscalía General del Estado, 2015.

LANZAROTE MARTINEZ, P. La imprudencia: el concepto de imprudencia menos grave. Diario La Ley núm. 8.600, de 08 de junio de 2015.

LANZOTE MARTINEZ, P. El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia. Revista Asociación de Fiscales. Febrero 2019, <http://asociaciondefiscales.es/index.php/general/actividades-a-f/noticias/item/314-el-nuevo-delito-de-abandono-del-lugar-del-accidente-y-otras-importantes-novedades-de-la-inminente-reforma-del-codigo-penal-en-materia-de-imprudencia-por-pablo-lanzarote-martinez> (última consulta 20/09/2019).

LEAL, R. Este invento hace transparentes los pilares del coche. Motor1.com. <https://es.motor1.com/news/380199/pilares-coche-transparentes-invento-video/> (última consulta 05/11/2019).

LECTURAS SELECTAS DE INGENIERÍA DE SISTEMAS. Fundamentos y conceptos básicos de sistemas. Departamento de Ingeniería industrial y sistemas. ITESM. Fascículo 1.3.4. Monterrey N.L. México, 1992.

LISZT, F. Tratado de Derecho Penal (trad. de la 20ª edición alemana por Jiménez de Asúa), Tomo I y II, 3ª. Editorial Reus, Madrid, 1929.

MAQUEDA ABREU, M.L.; LAURENZO COPELLO, P. El Derecho Penal en casos prácticos. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2017.

MARAVÉR GÓMEZ, M. Riesgo permitido por legitimación histórica. Editorial Montealegre Lynett, El funcionalismo en Derecho penal, Libro Homenaje al profesor Günther Jakobs, II, Bogotá, 2003

MARTÍ-BELDA, A. Procesos Psicológicos Básicos: El Procesamiento de la Información en el tráfico. INTRAS. Universidad de Valencia. Alfa Delta Digital S.L. Valencia, 2015.



MARTÍ-BELDA, A; ESCAMILLA, C; LIJARCIO, I; PUCHADES, R.; BOSÓ, P. Factores que alteran las capacidades para conducir. INTRAS. Universidad de Valencia. Alfa Delta Digital S.L. Valencia, 2015.

MARTIN MAZA, JM. La imprudencia y otras infracciones penales cometidas con ocasión de la circulación de vehículos a motor. Cuestiones de interés judicial. Cuadernos de Derecho Judicial. Madrid, 1993.

MARTÍNEZ ESCAMILLA, La imputación objetiva del resultado, Edersa, Madrid, 1992.

MATSON, T.M; SMITH, W.S.; HURD, F.W.; BOTTARO, A.; QUARANTA, U.: SPATARO, G.; ROGANO, A. Técnica del Traffico Stradale. Cedam. Padova, 1961.

MAURACH, R. Tratado de Derecho Penal, Vol II. Traducción y notas de Derecho español por J. Córdoba Roda. Editorial Ariel, Barcelona, 1962.

MIR PUIG, Derecho penal. Parte general, 7ª. Editorial Reppertor. Barcelona, 2004.

MIR PUIG, S. Derecho Penal. Parte General. 2ª. Editorial PPU, Barcelona, 1985.

MIR PUIG, S. Función de la pena y teoría del delito en el estado social y democrático de Derecho 2ª edición. Editorial Casa Editorial. Barcelona, 1982.

MIR PUIG, S. Introducción a las bases del derecho Penal. Editorial Ariel. Barcelona, 1976.

MONTORO, L.; TOLEDO, F.; LIJARCIO, J.I.; ROCA, J.; LLORET, M.C.; MARTÍ-BELDA, A. Y PUCHADES, R. Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador, 5ª edición revisada. Dirección General de Tráfico. Madrid, 2012.

- Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador, 9ª edición revisada. DGT. Madrid, 2012.

- Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador, 6ª edición. DGT. Madrid, 2014.

MONTORO, L., BOSÓ, P., ESCAMILLA, C., LIJARCIO, J., MARTÍ-BELDA, A., PUCHADES, R. Manual del formador. Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial, 6ª edición. DGT. Madrid, 2014.

MONTORO, L.; LIJARCIO, J.I.; MARTÍ-BELDA, A.; BOSÓ, P.; LOPEZ, C. Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial. Vol. 1. Manual Alumno. 11ª edición. DGT. Madrid, 2017.

NUÑEZ BARBERO, R. El delito culposo. Editorial Salamanca Universidad. Salamanca, 1975.

OLSON, P. L. Driver Perception-Response time. Dewar edits. Human Factors in Traffic Safety. Lawyers & Judges Publishing Company. Tucson, 2002.

ONECA ANTÓN, J. Derecho Penal, Parte General. 2ª edición, Madrid, 1986.

ORTS BERENGUER, E Y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., Compendio de Derecho Penal. Parte general y parte especial. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2004.

ORTS BERENGUER, E Y GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. MATALLÍN EVANGELIO.A y ROIG TORRES. M. Esquemas de Derecho Penal. Parte General. Tomo VI. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2010.

ORTS/CORCINO BARRUETA, Imputación objetiva e imputación subjetiva en Derecho penal, Editorial Grijley, Lima, 2009.

OTTO, H. Grundkurs Strafrecht: Allgemeine Strafrechtslehre. 2ª edición. Editorial de Gruyter, Berlín-Nueva York. 1982.

PANNAIN. R. Manuale di Diritto penale, I, Editorial Unione tipografico-editrice torinese (UTET), Torino, 1967.

PAREDES CASTAÑÓN, J.M.: El riesgo permitido en Derecho penal. Régimen jurídico-penal de las actividades peligrosas. Edt. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia e Interior. Madrid, 1995.

PARSEGAN, V. L. "This Cybernetic World of Men, Machines and Earth Systems", Doubleday Co. Inc., Nueva York, 1973.

PASANEN E. Ajonopeudet ja jalankulkijan turvallisuus [Driving speeds and pedestrian safety]. Espoo, Teknillinen korkeakoulu, Liikennetekniikka, 1991. citado por, OMS. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: Factores de riesgo e intervenciones. Ginebra. 2004.

PIGNATARO, L.J. Traffic Engineering, Theory and Practice. 1st edition. Prentice Hall. Englewood Cliffs. USA, 1973.

POLAINO-ORTS, M. Imputación objetiva: esencia y significado, en KINDHÄUSER/POLAINO ORTS/CORCINO BARRUETA, Imputación objetiva e imputación subjetiva en Derecho penal, Editorial Grijley, Lima, 2009.

PRIETO, A. ¿Y si pudieras ver a través del molesto pilar 'A' de tu coche? Toyota está trabajando en ello. Autonoción.com. <https://www.autonocion.com/y-si-pudieras-ver-a-traves-del-molesto-pilar-a-de-tu-coche-toyota-esta-trabajando-en-ello/>. (última consulta 21/08/2017).

RAMÍREZ, M., DÍAZ, V., SAN ROMAN, J.L., FERNÁNDEZ, G. Causas y consecuencias de la velocidad en la conducción. Instituto de Seguridad de los Vehículos Automóviles. Universidad Carlos III. Madrid, 2003.

RAVANI, B., BROUGHAM, D. & MASON, R.T. Pedestrian post-impact kinematics and injury patterns, Warrendale: Society of Automotive Engineers (SAE), num. 811024. 1981.

REHBERG. J. Zur Lehre vom "erlaubten Risiko. Schulthess und Co. Zurich, 1962.

REYES ALVARADO, Y. Imputación objetiva. Editorial Temis, Bogotá, Colombia, 1994.

REYES ALVARADO, Y. Fundamentos teóricos de la imputación objetiva, en ADPCP, T. XLV, Fasc. III, Septiembre-Diciembre, 1992.

RODRIGUEZ DEVESA, J.M. Derecho Penal español. Parte General, 9ª edición. Editorial Dykinson, Madrid, 1985.

ROPOHL, G. Some Methodological Aspects of Modelling Socio-Technical Systems. In Progress in Cybernetics and Systems Research, vol. 10, Washington, DC: Hemisphere, 1982.

ROXÍN, C. Derecho Penal, Parte general, tomo I (Fundamentos. La estructura de la teoría del delito), traducción y notas: Luzón Peña, Díaz y García Conlledo y De Vicente Remesal. Editorial Civitas. Madrid, 1997.

RUDOLPHI, H. Causalidad e imputación objetiva. Traducido por López Díaz. Colección de Estudios nº 13. Editorial Universidad Externado de Colombia, 1998.

SAGASPE P, TAILLARD J, BAYON V, LAGARDE E, MOORE N, BOUSSUGE J. I. Sleepiness, near-misses and driving accidents among are presentative population of French drivers. J Sleep Res, 2010

SESENTO GARCÍA, L. Tesis doctoral "Modelo sistémico basado en competencias para instituciones educativas públicas". Centro de Investigación y Desarrollo del Estado de Michoacán, México, 2008.

SIMON F.B., STIERLIN, H. y WYNNE, L.C. Vocabulario de terapia familiar. Editorial Gedisa. Barcelona, 1988.

STRATENWERTH. G. Derecho penal. Parte General I. El hecho punible (trad. de la 4ª edición, a cargo de Cancio Meliá y Sancinetti). Editorial Hammurabi, Buenos Aires, 2005.

TEJEIDA PADILLA, R. Los conceptos de entropía y evolución en la administración: la teoría exelíxica de las organizaciones. Instituto Politécnico Nacional. Revista núm. 2. México, 2005.

TERÁN, J., ALONSO, M.L. Somnolencia y conducción de vehículos. Revista de Neurología. Vol. 63, Supl. 2, Octubre 2016.

TRIST, E.L. The Evolution of Socio-Technical Systems, Quality of Work Life Center, Toronto, Ontario, 1981.

TORIO LOPEZ, A. El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales. ADPCP, 1974.

WELZEL, H. El nuevo sistema del Derecho penal. Traducción y notas de Cerezo Mir, J. Editorial Ariel, Barcelona, 1964.

WELZEL, H. Das deutsche Strafrecht. Eine systematische Dartellung, 6.ª edición. Walter de Gruyter, Berlín, 1958.

WELZELH. Derecho penal. Parte General. Traducido por C. Fontán Balestra y E. Friker. Editorial Roque de Palma. Buenos Aires, 1956.

WELZEL, H. Studien zum System des Strafrechts, en ZStW 58,1939.

ZAJACZKOWSKI, R.E. Manual de Criminalística. Ediciones Ciudad Argentina, Buenos Aires, Argentina, 1998.



## Anexo I. Información y datos a obtener, entre otros, a través del modelo secuencial MOSES.

MODELO MOSES		F A S E S				
		PREVIAJE	VIAJE	PREIMPACTO	IMPACTO	POSTIMPACTO
Subsistemas del Sistema Vial	Humano	<p>Trabajo realizado: Duración, clase, actividad física o sedente. Tiempos de actividad y descanso. Tiempos en ida y regreso al trabajo, medio de desplazamiento. Tiempos de descanso desde finalización laboral, horas de sueño. Patologías relacionadas con el sueño. Actividades deportivas previas al descanso. Otras enfermedades e ingesta de alcohol, drogas o medicamentos.</p>	<p>Lugar de inicio y destino. Hora de inicio y llegada prevista. Tiempo conducción ininterrumpida, desde el inicio o último descanso. Descansos efectuados y tiempos. Periodicidad de los descansos efectuados. Ingesta de alimentos, tipo y cantidad. Ingesta de líquidos (agua, alcohol, azucarados, café...) Conoce el itinerario seguido. Ingesta de alcohol, drogas o medicamentos. Sufrido episodios de fatiga, cansancio o sueño. Ha parado, en su caso. Motivo del viaje, necesidad de llegar a una hora determinada.</p>	<p>Momento en que ha percibido el riesgo. Distancia a la que se encontraba. Realizó alguna maniobra evasiva. Por qué eligió esa maniobra. Que hizo el vehículo contrario, el peatón o el animal. Señalizó su maniobra o el contrario. Disminuyó la velocidad. Señalización que le afectaba. Velocidad de circulación. Huellas, restos, vestigios o indicios.</p>	<p>Velocidad de impacto. Tipología de siniestro. Ángulo de impacto. Tipo de atropello a peatón. Dinámica del atropello (daños-lesiones) Punto de impacto y su ubicación y determinación.</p>	<p>Posibles maniobras evasivas. Trayectorias y posiciones finales de las personas.</p>
	Tecnológico	<p>Revisión previa del estado del vehículo (iluminación, limpiaparabrisas, visibilidad, reparaciones anteriores, inspecciones técnicas. Estado neumáticos (presión, anomalías y banda rodamiento). Cadenas para nevadas u otros dispositivos.</p>	<p>Anomalías detectadas en la conducción o comportamientos extraños. Carga que transporta, tipo y estiba.</p>	<p>Sistema iluminación activado. Sistemas seguridad activa y ADAS. Comportamiento neumáticos en maniobra evasiva.</p>	<p>Sistemas seguridad pasiva activados. Uso elementos seguridad.</p>	<p>Trayectorias seguidas por el vehículos y posición final. Vuelcos, giros, caídas y choques. Huellas y restos en la trayectoria.</p>

MODELO MOSES		F A S E S				
		PREVIAJE	VIAJE	PREIMPACTO	IMPACTO	POSTIMPACTO
Subsistemas del Sistema Vial	Estructural	Conocimiento sobre el estado de las vías del itinerario, posible meteorología adversa (nieve, lluvia, viento, etc.).	Diseño y trazado de la vía, tipo de pavimento, estado del mismo. Señalización.	Diseño y trazado de la vía, tipo de pavimento, estado del mismo. Señalización, vertical, horizontal, obras, balizamiento. Guías sonoras, bandas transversales de alerta. Adherencia, estado de limpieza y humedad. Posibles anomalías (baches, ondulaciones, bordillos, etc.)	Elementos de seguridad, barreras de seguridad. Amortiguadores de impacto.	Estado del pavimento que posibilite vuelcos, deslizamientos, caídas a precipicios o choques con objetos u otros elementos fijos.
	Socionormativo	Además de incluir toda la normativa vial, otras normas relativas al mantenimiento del vehículo, y cualquier otra en la que se requiera una mayor prudencia ante situaciones previas de fatiga o falta de descanso. Estado del vehículo.	Cumplimiento de normas relacionadas con las condiciones generales de conducción, atención, descansos y moderación de velocidad.	Restricciones en autorizaciones de conducción y circulación. Drogas, alcohol, medicamentos. Obligaciones normas viales, generales y específicas. Presencia de peatones, limitaciones de visibilidad, estado de la vía. Cumplimiento de las normas de seguridad vial. Vehículos. Normativa de carreteras, señalización de obras.	Normativa del funcionamiento de sistemas de seguridad pasiva del vehículo, estado del mismo, posibles reformas de importancia. Normas de carreteras relacionadas con la instalación o ausencia de elementos de seguridad.	Después de la finalización: Comprobación de Inspecciones Técnicas de Vehículos. Seguros obligatorios. Autorizaciones especiales de circulación.

