

ULP LAW REVIEW

REVISTA DE DIREITO DA UL-P

VOL. 17 N. 2 [2023]

DOCTRINA
SECÇÃO NÃO-TEMÁTICA

Carlos González Leon

Abandonar El Lugar Del Accidente:
¿Delito Contra La Seguridad Vial O Falta
De Solidaridad Con Las Víctimas?



ULP LR

ULP LAW REVIEW

REVISTA DE DIREITO DA UL-P

BI ANUAL | BI ANNUAL

ABANDONAR EL LUGAR DEL ACCIDENTE: ¿DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL O FALTA DE SOLIDARIDAD CON LAS VÍCTIMAS?

CARLOS GONZÁLEZ LEON¹

DOI: 10.60543/UL-PLR-RDUL-P.V17I2.9516

SUMARIO

1. A modo de introducción; 2. Antecedentes en España sobre la omisión y el abandono del lugar del accidente; 3. Regulación actual del delito de abandono del lugar del accidente; 4. Delimitación entre ilícito administrativo e ilícito penal; 5. El bien jurídico protegido en el delito de abandono del lugar del accidente; 6. Análisis comparado con otros países vecinos. 7. Conclusiones. 8. Referencias bibliográficas.

RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad realizar un análisis del delito de abandono del lugar del accidente y su evolución en España hasta su (re)incorporación al Código Penal español tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo. Además, poniendo de manifiesto su evolución – y transformación – a lo largo del siglo XXI, tanto en España como en otros países vecinos cercanos, se abordan las razones que podrían justificar – o no – una razonable regulación penal no limitadora de las principales

garantías de un Derecho penal liberal propio de Estados Democráticos de Derecho.

PALABRAS CLAVE

Delito de abandono del lugar del accidente; delito de huida; deberes de solidaridad humana; seguridad vial; Administración de Justicia.

RESUMO

O objetivo deste artigo é realizar uma análise do crime de abandono do local do acidente e da sua evolução em Espanha até à sua (re)incorporação no Código Penal espanhol após a entrada em vigor da Lei Orgânica 2/2019, de 1 de março. Além disso, destacando a sua evolução – e transformação – ao longo do século XXI, tanto em Espanha como noutros países vizinhos próximos, são abordadas as razões que poderiam justificar – ou não – uma regulação penal razoável que não limite as principais garantias de um direito penal liberal típico dos Estados Democráticos de Direito.

1 Doctor en Derecho. Universidad Rey Juan Carlos. E-mail: carlos.gonzalez.leon@urjc.es

Profesor Ayudante Doctor (acreditado como Profesor Contratado Doctor por la Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación ANECA). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2846-7580>.

PALAVRAS-CHAVE

abandono do local do acidente; o crime de fuga; deveres de solidariedade humana; segurança rodoviária; Administração da Justiça.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze the crime of leaving the scene of an accident and its evolution in Spain until its (re)incorporation into the Spanish Criminal Code after the entry into force of Organic Law 2/2019, of 1 March. Furthermore, highlighting its evolution – and transformation – throughout the 21st century and the fact that the offence of leaving the scene of the accident is currently typified by administrative regulations in various legal texts, the reasons that could justify – or not – a reasonable criminal regulation that does not limit the main guarantees of a liberal criminal law typical of democratic states governed by the rule of law are addressed. In this way, the search for a legal asset of particular gravity that shows us this is fundamental.

KEYWORDS

Abandonment crime; escape crime; duties of human solidarity; road safety; Administration of Justice.

1. A MODO DE INTRODUCCIÓN

El pasado día 14 de septiembre de 2022 se publicaba en el Boletín Oficial del Estado la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal

en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Esta es, por el momento, la última modificación del Código Penal en materia de imprudencia. Sin embargo, el delito de abandono del lugar del accidente – también conocido como delito de fuga o *hit and run* – se incorpora en la legislación española con la publicación de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

La hipótesis de partida para este análisis es si la conducta de abandonar el lugar del accidente debe contar con una regulación específica en el Código Penal, en lugar de ser absorbida por preceptos generales ya existentes. Esta hipótesis se basa en la premisa de que la especificidad de la conducta y sus graves consecuencias durante la hora de oro o dorada² para las víctimas y la sociedad en general justifican un tratamiento normativo particularizado que destaque su gravedad y las circunstancias específicas que la rodean. Ahora bien, ¿es esto cierto? ¿no es posible proteger los bienes jurídicos con la legislación actual sin necesidad de haber incorporado este precepto penal?

Para ello, los principales objetivos de la investigación son analizar la normativa legal vigente en relación con el delito de abandono del lugar del accidente; evaluar las consecuencias jurídicas y sociales de este delito; estudiar casos jurisprudenciales relevantes para entender la aplicación práctica de la ley; proponer mejoras legislativas y políticas públicas que puedan contribuir a la reducción de este delito.

El estudio del delito de abandono del lugar del accidente tiene una justificación consistente tanto desde una

2 RODRÍGUEZ, Christian. ¿Por qué se llama “hora de oro” a los primeros 60 minutos tras un accidente de tráfico? *La Vanguardia*, 11 de octubre de 2023. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/motor/consejos/20231011/9288357/llama-hora-oro-primeros-60-minutos-accidente-trafico-pvlv.html> [Última consulta: 16/07/2024].

perspectiva legal como social. En primer lugar, desde el punto de vista jurídico, el abandono del lugar del accidente constituye una conducta tipificada en el Código Penal, que no solo infringe las normas de tráfico, sino que también vulnera principios básicos de responsabilidad y solidaridad hacia las víctimas. La legislación penal en este ámbito busca sancionar y prevenir comportamientos que aumenten el riesgo y la gravedad de las consecuencias de los accidentes de tráfico, lo cual subraya la importancia de una comprensión detallada y actualizada de esta infracción.

La relevancia social del estudio radica en las graves consecuencias que el abandono del lugar del accidente puede tener para las víctimas. La inmediata atención médica puede ser crucial para la supervivencia y recuperación de los heridos en un accidente. El acto de abandonar el lugar del accidente no solo muestra una falta de empatía y responsabilidad, sino que también puede significar la diferencia entre la vida y la muerte para los afectados. Además, este comportamiento afecta negativamente la percepción pública de la seguridad vial y la confianza en el cumplimiento de la ley, generando un sentimiento de desprotección en la ciudadanía.

Asimismo, desde una perspectiva criminológica, el estudio de este delito permite identificar patrones de comportamiento y factores de riesgo asociados a esta conducta. Entender por qué algunos individuos deciden huir del lugar del accidente puede ayudar a desarrollar estrategias de prevención más efectivas y políticas públicas orientadas a reducir la incidencia de este delito.

La investigación sobre el abandono del lugar del accidente es fundamental para proponer mejoras legislativas y de políticas públicas. Evaluar las deficiencias y fortalezas del marco normativo actual y su aplicación práctica permite formular

recomendaciones que pueden conducir a una mayor eficacia en la prevención y sanción de este delito. Esto, a su vez, contribuirá a mejorar la seguridad vial y a garantizar una mejor protección para las víctimas de accidentes de tráfico.

En resumen, el estudio del delito de abandono del lugar del accidente es crucial no solo para entender y mejorar la normativa penal, sino también para promover una cultura de responsabilidad y solidaridad en la sociedad, reforzando la confianza en el sistema de justicia y protegiendo a las víctimas de accidentes viales.

Por último, la metodología empleada incluye el análisis documental y jurisprudencial, complementado con una revisión de la literatura académica y legal sobre el tema. Se utilizarán tanto fuentes primarias (legislación y sentencias judiciales) como secundarias (artículos de revistas especializadas y libros).

2. ANTECEDENTES EN ESPAÑA SOBRE LA OMISIÓN Y EL ABANDONO

La normativa administrativa promulgada en España en seguridad vial no hacía referencia a la prohibición de abandonar el lugar del accidente. Por tanto, ni en el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado de 1900 ni el Reglamento de Circulación de 1926³ recogían nada al respecto. No fue hasta años más tarde cuando, en 1934, el art. 49 a) del Código de Circulación hizo referencia a esta cuestión en los siguientes términos:

«Todo conductor de un vehículo cualquiera que, sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con 100 pesetas de multa, sin perjuicio

3 En él tan solo se hacía referencia al deber del conductor de socorrer a sus propias víctimas.

de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las leyes vigentes.

En caso de accidente con desgracias, el conductor del vehículo que lo haya causado debe proceder a prestar auxilio a las personas que hubiesen resultado lesionadas, y si fuera preciso, conducirá a éstas en su propio carruaje al lugar más próximo en que puedan ser atendidas.

Los infractores serán castigados con la multa de 500 pesetas, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pudieran incurrir.

Sin embargo, la normativa penal si tipificaba por entonces una figura similar en el Código Penal de 1928, concretamente, en el art. 537:

«El automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono sin prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien mató o lesionó por imprevisión, imprudencia o impericia, será castigado con la pena de dos meses y un día a seis meses de prisión y multa de 1.000 a 10.000 pesetas, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriere por el homicidio o por las lesiones causadas».

Sobre este tipo penal, es preciso apuntar algunas características. La primera, que solo hiciera referencia al tipo imprudente – y no al fortuito –. La segunda, la penalidad; seis meses de prisión y multa, simultáneamente, sin perjuicio del resto de delitos en que hubiera incurrido su autor.

Más tarde, en 1950, el art. 5 de la Ley de 9 de mayo, sobre uso y circulación de vehículos a motor – conocida como

ley penal especial del automóvil –, advirtiendo el progresivo aumento de la circulación con vehículos a motor y los riesgos que podrían derivarse, recogía que «el conductor de un vehículo a motor que no auxiliare a la víctima por él causada, será castigado con la pena de prisión menor y multa de mil a cien mil pesetas». De esta manera, el delito de abandono se encontraba en una ley penal especial que coexistía con el Código Penal de 1944, el cual solo preveía la falta del art. 583.7 para sancionar a los que «[...] no socorrieren o auxiliaren a una persona que encontraren en despoblado, herida o en peligro de perecer, cuando pudieran hacerlo sin detrimento propio, a no ser que esta omisión constituya delito [...]».

Meses después, la Ley de 17 de julio de 1951 solucionaba la laguna anterior y pasaba a castigar determinadas omisiones al establecer en el Código Penal de 1944 el delito de omisión del deber de socorro – sin referencia alguna al ámbito de la seguridad vial –, a través del art. 489 bis⁴ – quedando derogada la falta del art. 583.7 –. En este nuevo artículo se recogía lo siguiente:

«El que no socorriere a una persona que se encontrare desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de mil a cinco mil pesetas.

En la misma pena incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno».

En definitiva, se introducía el delito de omisión del deber de impedir determinados delitos – ya vigente en el Código Penal de 1822⁵ –, e introducía *ex novo* el Capítulo II bis dentro

4 Ubicado en el Título XII del Libro Segundo del Código Penal sobre «Delitos contra la libertad y seguridad». Para ampliar esta información, cfr. Cuello Calón, Eugenio. «La obligación de socorrer a las personas en peligro en la legislación penal española. (El nuevo artículo 489 bis del Código Penal Ley de 17 de julio de 1951), en *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales*, pp. 335-340. Disponible en: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-P-1951-20033500340#:~:text=la%20comisi%C3%B3n%20del%20deber%20de,o%20multa%20de%201.000%20a [Última consulta: 10/05/2024].

5 Véase el Capítulo VI. «De la obligación que todos tienen de impedir los delitos, y de noticiarlos a la autoridad; y de la persecución, entrega o remisión de los delincuentes».

del Título XII para tipificar la omisión del deber de socorro. Por tanto, ¿qué diferencias pueden analizarse entre uno y otro? La primera de ellas, en el sujeto – activo y pasivo –; la segunda, en la penalidad. A este respecto, el art. 5 de la Ley 9 de mayo de 1950 exigía para su realización un conductor de un vehículo a motor sobre la víctima a la que se le causara el daño, sin más concreción; y la penalidad era pena de prisión menor y multa de mil a cien mil pesetas. Y el art. 489 bis del Código Penal de 1944 admitía para su realización a cualquier persona que pudiera socorrer a la víctima inmersa en un peligro manifiesto y grave – sin riesgo propio ni de terceros –; y pena de arresto mayor o multa de mil a cinco mil pesetas. De ahí que, por ende, una y otra no fueran coincidentes.

Una década más tarde, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor – ley de naturaleza civil, penal y procesal –, introduce a través del art. 7 un nuevo precepto que buscaba mejorar el antiguo art. 5 de la Ley de 9 de mayo de 1950 – que quedaría derogado con la entrada de esta ley.

«El conductor de un vehículo de motor que pudiendo hacerlo no socorriese a las víctimas causadas con ocasión de la circulación, o que siendo solicitado para ello no lo hiciere, será castigado con la pena de arresto mayor y multa de cinco mil a cincuenta mil pesetas.

Se aplicará al conductor la pena de prisión menor y privación del permiso de conducir de dos a diez años en caso de que se tratara de víctima causada por él.

Las mismas penas de privación de libertad se impondrán al dueño o usuario del vehículo que no ordenase al conductor que le está subordinado la prestación de aquel socorro».

En concreto, se ampliaba el ámbito de aplicación a conductores que no hubieran causado la víctima (apartado primero), introducía un tipo agravado para aquellos que sí fueran causantes (apartado segundo) y ampliaba la responsabilidad penal a dueños y ocupantes que no ordenaran la prestación de socorro al conductor (apartado tercero). Sin embargo, este artículo – tal y como ocurría en el que resultaba derogado – no hacía referencia alguna a la situación en la que debía quedar la víctima – aspecto que sí contenía el art. 489 bis del Código Penal de 1944 –; es decir, no preveía que la víctima debiera encontrarse desamparada o en peligro manifiesto y grave, pudiendo, por tanto, estar muerta y no necesitar auxilio, estar ya siendo socorrida por terceros o, incluso, no necesitar auxilio. Esto propició que, tal y como señala Morell Aldana, parte de la jurisprudencia realizara «una interpretación laxa del delito de abandono del lugar del accidente»⁶ sin importar la situación concreta en la que quedara el accidentado o ampliando a casos en lo que solo se habían producido daños materiales.

Bajo la vigencia de esta legislación específica, la jurisprudencia consideraba delictivas situaciones en la que no existían víctimas personales – solo daños materiales –, la conducta de auxilio se hubiese prestado por terceros, la ayuda hubiese sido innecesaria al no existir riesgo para la víctima o hubiese fallecido en el acto y, cuando el autor hubiese vuelto al lugar de los hechos para prestar la ayuda si ya se había marchado de él⁷.

Ya con la entrada de la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, se introduce de

6 MORRELL ALDANA, Laura Cristina. «El delito de fuga: un «viejo» conocido de la dogmática penal. Visión doctrinal tras su reintroducción por la LO 2/2019», en *Diario La Ley*, núm. 9687, 2020, p. 2.

7 Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de febrero de 1962; Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de noviembre de 1966; Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1966.

forma primigenia en el Capítulo II los «Delitos contra la seguridad de tráfico» y empieza a desaparecer la regulación dual que había imperado hasta el momento. Estos delitos contra la seguridad del tráfico se encontraban dentro del Título V, «De los delitos de riesgo en general» y regulaban las primeras redacciones de los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas y de condición temeraria (art. 340 letra a), de generación de un riesgo a la circulación mediante la alteración de la seguridad colocando obstáculos imprevisibles o derramando sustancias deslizantes (art. 340 bis letra b) y de conducción sin haber obtenido el correspondiente permiso (art. 340 bis letra c). En este sentido, el legislador señalaba como principal motivo:

«La persistencia y continuidad con que se producen los delitos cometidos con ocasión del tránsito de automóviles y su indudable semejanza con otros previstos en el Código Penal aconsejan la conveniencia de su inserción en el principal texto punitivo, aunque sea preciso, en muy limitados casos, trasplantar al mismo algunos tipos que, configurados en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, parece necesario conservar en razón a los bienes jurídicos que protegen».

De esta manera, la nueva regulación del art. 489 bis pasaba a disponer el mismo tenor literal que hasta entonces, con un nuevo apartado tercero:

«El que no socorriere a una persona que se hallare desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de cinco mil a diez mil pesetas.

En la misma pena incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demandare con urgencia auxilio ajeno.

Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado por el que omitió el auxilio debido, la pena será de prisión menor».

A partir de ese momento, no era delictivo no auxiliar a la víctima dándose a la fuga tras la producción del accidente de tráfico, sino solo cuando la víctima se encontrase desamparada y en peligro manifiesto y grave – ambos requisitos –. O dicho de otra modo, el delito de abandono se había incorporado en el apartado tercero del artículo 489 bis del Código Penal para confeccionarlo como una modalidad agravada del delito de omisión del deber de socorro. Es en este momento cuando la jurisprudencia abandonaba la interpretación realizada hasta el momento de forma errónea. Sirva como ejemplo la Sentencia del Tribunal Supremo 5636/1989, de 24 de octubre de 1990 cuando expresaba con rotundidad que:

«La omisión de socorro a la víctima del accidente, causado por el conductor de un vehículo, constituye un subtipo agravado de la figura genérica al que son de aplicación los principios y requisitos que informan y exige la modalidad principal o tipo genérico. Por ello, si no hay peligro manifiesto y grave y desamparo de la víctima ocasionada en el accidente porque la víctima está ya muerta o porque otras personas distintas de la que ocasionó aquél atiendan a la persona lesionada, el delito no existe».

Finalmente, tras la promulgación del Código Penal de 1973 por Decreto 3036/1973, de 14 de septiembre – sin producir modificaciones a este respecto – se llega al Código Penal de 1995, aprobado por Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, en el que los delitos de omisión pasaban a ubicarse de forma independiente en el Título XI, a través de dos artículos, el art. 195 y el art. 196. O más concretamente, el antiguo párrafo tercero del art. 489 bis pasaba a ubicarse al también tercer párrafo del nuevo art. 195, en este caso ya sí, con algunos cambios. El primero, la introducción del término «fortuitamente»; y el segundo, la pena «de prisión de seis meses a un año y multa de seis a doce meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión

de seis meses a dos años y multa de seis a veinticuatro meses»⁸.

Así, lo que hasta aquí puede observarse es la evolución de la regulación del delito de abandono del lugar del accidente – entre normativa administrativa⁹, penal y especial –, y su transformación de un delito de abandono en un delito de omisión del deber de socorro causado fortuitamente o de forma imprudente cuando la víctima estuviera desamparada y en peligro manifiesto y grave. Morell Aldana afirma, con acierto, que el delito de fuga ha sufrido «una evolución dual en cuanto a su regulación y transformadora en cuanto a su naturaleza»¹⁰.

3. REGULACIÓN ACTUAL DEL DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY ORGÁNICA 2/2019, DE 1 DE MARZO

El delito de abandono del lugar del accidente reaparece en nuestra legislación como consecuencia de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Sin embargo, antes de analizar jurídicamente el delito y hacer una revisión crítica del mismo, en este apartado se pretende advertir su regulación actual, desde el nacimiento

de la norma hasta su publicación en el Boletín Oficial del Estado el 2 de marzo de 2019.

3.1. TRÁMITE PARLAMENTARIO

El 30 de junio de 2017 se publicaba en el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados la Proposición de Ley Orgánica, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, que fue presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso¹¹.

En ella se proponía derogar el artículo 382 del Código Penal e introducir en su lugar el delito de abandono. Para ello, se redactaba:

«El conductor implicado en un accidente de tráfico que abandone el lugar de los hechos, será castigado con las siguientes penas:

1.º Si se abandonare a una persona que hubiera sufrido lesiones constitutivas de delito, con la pena de tres a seis meses de prisión o con la pena de multa de doce a veinticuatro meses.

2.º Si se abandonare a una persona que falleciera a consecuencia del accidente, con la pena de seis meses a cuatro años de prisión.

8 La Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre cambia la penalidad para ampliar el límite máximo hasta los 18 meses de prisión en los casos en los que el accidente fuera ocasionado de forma fortuita y hasta los 4 años si lo fuera por imprudencia (eliminando también la pena de multa).

9 Además de la regulación señalada en el Código de Circulación de 1934, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establecía en el art. 51: «Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos».

10 MORREL ALDANA, Laura Cristina. «El delito de fuga: un «viejo» conocido de la dogmática penal. Visión doctrinal tras su reintroducción por la LO 2/2019», en *Diario La Ley*, núm. 9687, 2020, p. 3.

11 Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados. XII Legislatura. Serie B: Proposiciones de Ley, de 30 de junio de 2017, núm. 142-1, pp. 1 y ss. Disponible en:

https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-142-1.PDF

[Última consulta: 10/05/2024]

En todo caso se impondrá la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de un año y un día a cuatro años, cuando previsiblemente existan víctimas de gravedad o fallecidos».

El 12 de septiembre de 2017 se aceptaba la Proposición por el Congreso de los Diputados¹². Sin embargo, días más tarde, el 19 de septiembre, la Mesa del Congreso pactó encargar un dictamen a la Comisión de Justicia¹³ estableciendo de forma simultánea un plazo de 15 días para la presentación de enmiendas por parte de los Diputados y los Grupos Parlamentarios.

El 22 de noviembre de 2018 se aprobó en el Congreso de los Diputados la Proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal. Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 339 más 2 votos telemáticos, 341; a favor, 273 más 1 voto telemático, 274; en contra, 64 más 1 voto telemático, 65; abstenciones, 2¹⁴. El texto definitivo fue publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales¹⁵. Más adelante, el 20 de febrero de 2019, lo ratificó el Senado con la siguiente votación: 222 votos favorables, 17 votos en contra y ninguna abstención¹⁶.

3.2. PREÁMBULO

En primer lugar, conviene precisar que el Preámbulo señala que la Ley «responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor». Ante esto, son tres los ejes sobre los que pivota esta norma; el primero, la introducción de supuestos para considerar por disposición legal imprudencias graves y una interpretación auténtica de las menos graves; el segundo, el aumento de la penalidad de las conductas; y el tercero, la introducción del delito de abandono del lugar del accidente.

Sin profundizar en exceso, el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados (núm. 168, XII Legislatura) recoge la Sesión Plenaria celebrada el 22 de noviembre de 2018 en la que se aprobaba la Proposición de Ley Orgánica¹⁷. Aunque algunas pueden resultar de interés – aquí no expuestas por razones de espacio¹⁸ –, es preciso señalar que el eje principal de todas ellas es la campaña promovida especialmente por Anna González – mujer de Óscar Bautista, que falleció en 2013 atropellado por un camión – en plataformas como «Change.org» o «#PorUnaLeyJusta».

12 Cortes Generales. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Pleno y Diputación Permanente. XII Legislatura, núm. 72-1, pp. 1 y ss. Disponible en:

https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/DS/PL/DSCD-12-PL-72.PDF [Última consulta: 10/05/2024].

13 Disponible en: [https://www.congreso.es/es/#\(P%C3%A1gina1\)](https://www.congreso.es/es/#(P%C3%A1gina1)) [Última consulta: 10/05/2024].

14 Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Pleno y Diputación Permanente, núm. 168, de 22 de noviembre de 2018, p. 76. Disponible en: https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/DS/PL/DSCD-12-PL-168.PDF [Última consulta: 10/05/2024].

15 Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados. XII Legislatura. Serie B: Proposiciones de Ley, de 22 de noviembre de 2018, núm. 142-5, pp. 1 y ss. Disponible en:

https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-142-5.PDF [Última consulta: 10/05/2024].

16 Senado de España. Recorrido y vida parlamentaria de la norma. Disponible en:

<https://www.senado.es/web/actividadparlamentaria/iniciativas/detalleiniciativa/index.html?legis=12&cid1=624&cid2=000014#BOE8> [Última consulta: 10/05/2024].

17 Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Pleno y Diputación Permanente, núm. 168, de 22 de noviembre de 2018, p. 76. Disponible en: https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/DS/PL/DSCD-12-PL-168.PDF [Última consulta: 10/05/2024].

18 BUSTOS RUBIO, Miguel. «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)», en *La Ley Penal*, núm. 138, 2019, pp. 3 y 4.

Ahora bien, ¿es esta demanda social cierta y está justificada? Bustos Rubio advierte sobre la certeza o no de estos datos que esta modificación del Código Penal «no obedece a un repunte significativo de la llamada “criminalidad vial”»¹⁹. También Lanzarote Martínez señala que «el número de diligencia previas seguidas por el delito de omisión del deber de socorro, que el marco procedimental donde se persiguen estas conductas, según la memoria de la Fiscalía General del Estado de 2018, ha descendido en un 12,35% en el año 2017 respecto del año anterior»²⁰. Y añade un dato más que interesante según números de la Dirección General de Tráfico del año 2016. De los 174.679 conductores implicados en accidentes con víctimas solo se dieron a la fuga 1.028, es decir, un 0.6%, produciéndose 10 fallecidos (de un total de 1810 ese año) y 72 heridos (de un total de 9744 ese año)²¹.

Además, según se puede observar en el Balance de las Cifras de Siniestralidad de 2022, el número de personas fallecidas en siniestro vial en función del medio de desplazamiento utilizado entre los años 2013 y 2022 no ha variado en exceso, ni antes de la entrada en vigor de la modificación, ni después. En bicicleta, por ejemplo, se puede incluso advertir un ligero aumento pasando de 58 fallecidos en 2018, 80 en 2019, 71 en 2020, 63 en 2021 y 81 en 2022²². Esto, sin tener en cuenta el progresivo aumento del parque

de bicicletas y una mayor utilización en España, como señala Castro Moreno²³.

En línea contraria, otro autores, como el Magistrado Magro Servet advierte en un reciente estudio que lo que motivó la reforma de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, «fue el volumen de absoluciones que existían antes de esta reforma por delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP cuando se alegaba que la víctima ya estaba muerta»²⁴.

Es el caso de la Sentencia del Tribunal Supremo 761/2022, de 15 de septiembre, en la que se confirma la sentencia absolutoria anterior por entender que, si hay múltiples personas situacionalmente en el lugar y tienen obligación de dispensar el deber de socorro, esta decae cuando la persona que requiere ayuda ya está recibiendo por parte de otra. El tenor literal de la misma señala:

«Se exige que la persona tributaria de auxilio se encuentre en una situación de peligro manifiesto y grave, que además se encuentre desamparada, que la persona obligada a prestar el auxilio conozca que se da dicha situación y que tenga capacidad, sin riesgo propio o ajeno, para prestar socorro personalmente o demandar el socorro a terceros».

También la Sentencia del Tribunal Supremo 167/2022, de 24 de febrero, donde se absuelve por inidoneidad absoluta por fallecimiento instantáneo de la víctima del atropello,

19 BUSTOS RUBIO, Miguel. «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)», en *La Ley Penal*, núm. 138, 2019, p. 3.

20 LANZAROTE MARTÍNEZ, Pablo. «El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia», en *Diario La Ley*, núm. 9359, 2019, p. 2.

21 LANZAROTE MARTÍNEZ, Pablo. «El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia», p. 2.

22 Balance de las cifras de siniestralidad vial, 2022. Disponible en: <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Avance-de-las-cifras-de-siniestralidad-vial-2022.pdf> p. 11.

23 CASTRO MORENO, Abraham «Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente», *La Ley Penal*, núm. 138, p. 2019, p. 4.

24 MAGRO SERVET, Vicente. «Praxis del delito de fuga del lugar del accidente del art. 382 bis CP (LO 2/2019, de 1 de marzo y LO 11/2022, de 13 de septiembre)», en *Logos Guardia Civil: Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, núm. 2, 2024, pp. 54-55.

aquí, un ciclista. En ella se señala, entre otras cuestiones, que no es posible el socorro de una persona que ya no puede socorrerse porque está fallecida, debiendo favorecer al reo la duda sobre el fallecimiento instantáneo o a los 20 minutos del atropello. De forma literal, además, advierte que:

«No se puede castigar la omisión de una acción esperada cuando, se haberse realizado esa acción, en nada habría afectado a la indemnidad del bien jurídico protegido, sea éste la seguridad de la vida e integridad física, sea la solidaridad».

Así como la Sentencia del Tribunal Supremo 420/2023, de 31 de mayo, en la que se considera la absolución por fallecimiento prácticamente inmediato y, por ende, la falta del elemento objetivo del delito de omisión del deber de socorro, es decir, persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, que podría producirse tanto en el caso de que la víctima está siendo ya auxiliada o se ha producido ya el fallecimiento inmediato.

Además, este mismo autor recuerda en su artículo que en el momento de tramitar la reforma:

«De los 174.679 conductores implicados en un accidente de tráfico en 2016, 1.028 (el 0,6 % del total) se dieron a la fuga, según datos de la Dirección General de Tráfico que ha hecho públicos el fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas en la Comisión de Justicia del Congreso donde se estudia la proposición de ley propuesta por el Partido Popular para endurecer las penas a los conductores por imprudencias y abandono del lugar»²⁵.

Dicho esto, sobre su justificación, ¿deben ser suficientes las demandas sociales de las víctimas y sus familiares

– totalmente entendibles – para considerar necesaria su transposición – con poca reflexión – a un texto legal como el Código Penal? La respuesta debe ser negativa salvo que se quiera conseguir una política criminal deficiente que cercene los principios más básicos de un Derecho penal liberal que incluso pueda llegar a fragmentar el sistema. Y esta afirmación no es solo realizada como investigador de la problemática existente sobre este tipo penal sino también como ciclista – concedor de las complicaciones que la propia carretera puede llegar a suponer.

En segundo lugar, conviene recordar que el delito de abandono del lugar del accidente se incorpora en el art. 382 bis, con el siguiente tenor literal, por cierto, entrando en vigor, además, al día siguiente de su publicación²⁶:

«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 fallecieron 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 tuvieren 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

25 Más de 1.000 conductores se dieron a la fuga en un año. *Ponle freno*. Disponible en: https://compromiso.atresmedia.com/ponlefreno/noticias/mas-mil-conductores-dieron-fuga-ano_201802225a8e91f10cf267492bfa9812.html [Última consulta: 10/05/2024].

26 SÁNCHEZ-BENITEZ, Cristián. «Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código Penal Español), en Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal, núm. 58, 2020.

a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años»²⁷.

Años más tarde, con la entrada en vigor de la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, se produce una corrección para cambiar «se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2» por «se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150», es decir, se concreta que las lesiones que pueden ocasionarse tras la causación del accidente ya no deben ser las del art. 152.2, que por entonces – y ahora – hacían referencia a las lesiones causadas por imprudencia menos grave con resultados de los arts. 147.1, 149 y 150, sino las de los resultados del art. 147.1, 149 y 150. ¿Quiere esto decir que las lesiones también pueden causarse ahora a título de imprudencia grave – y que antes parecían quedar extramuros de la tipificación por error y deficiente técnica legislativa –?²⁸

Conviene precisar que – tal y como redacta el art. 195 del Código Penal – no socorrer a una persona en peligro manifiesto y grave resultaba – y resulta – ya punible – como se ha visto ad supra – como delito de omisión del deber de socorro. A este respecto, el Preámbulo de la Ley señala que la incorporación autónoma del tipo se produce «por entender que se trata de una conducta diferente y, esta vez sí, dolosa e independiente de la conducta previa imprudente y fortuita». Y, además, añade:

«Lo que se quiere sancionar es la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la

implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendido en caso de accidente de tráfico»²⁹.

En sentido similar, el Tribunal Supremo señala que:

«Vendría a cubrir supuestos de difícil encaje en el delito de omisión del deber de socorro por faltar el elemento objetivo de la existencia de una persona desamparada y en peligro grave y manifiesto. Y ello puede ocurrir tanto poque el sujeto activo se ha cerciorado de que la víctima está siendo auxiliada como en el caso de que se haya producido su fallecimiento inmediato».

A este respecto, apunta que se «pretende cubrir supuesto de difícil encaje en el delio de omisión del deber de socorro por faltar el elemento objetivo de la existencia de una persona desamparada y en peligro y manifiesto y grave». En esta línea, la Fiscalía General del Estado precisaba que:

«Estos comportamientos no deben pasar, después de más de 50 años, de la sanción de multa de escasa cuantía actual a la de delito con las penas reseñadas en el art. 382 sin hacer una rigurosa depuración de la respuesta penal a la luz del principio de intervención mínima».

4. DELIMITACIÓN ENTRE ILÍCITO ADMINISTRATIVO E ILÍCITO PENAL

El tráfico de vehículos a motor y ciclomotor es una actividad de riesgo regulada a través del Real Decreto

27 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. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2973 [Última consulta: 10/05/2024].

28 Cfr. BUSTOS RUBIO, Miguel. “El delito de abandono del lugar del accidente: críticas e interrogantes subsistentes tras su reforma en el año 2022”, en TEIJÓN ALCALÁ, Marco. *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos*, Ed. La Ley, 2024, pp. 226–249.

29 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. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2973 [Última consulta: 10/05/2024].

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. Y algunos artículos son de interés para el delito objeto de análisis en este artículo.

En este sentido, el art. 51.1 recoge las obligaciones en caso de accidente o avería señalando en el apartado primero:

«El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos».

Ya dentro del régimen sancionador del Título V, se recogen las infracciones. Por ejemplo, como infracción grave, el art. 76 en su letra q) establece la sanción⁸ por:

«No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo».

O, como infracción muy grave, el art. 77 en su letra d) por:

«Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo».

Sin olvidarse tampoco, por lo que a continuación se expone, del art. 129, letra e) del 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. En dicho artículo, encuadrado en el Capítulo VI bajo el título «Comportamiento en caso de emergencia», se regula como obligación de auxilio:

«Avisar a la autoridad o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita».

¿Y esta no es prácticamente la misma conducta que regula el art. 382 bis del Código Penal? Ciertamente, sí, y aunque un sector doctrinal se ha mostrado disconforme con la introducción de ilícitos administrativos al Código Penal, lo que sin duda debe al menos ocurrir para que esto pueda realizarse es la búsqueda de alguna finalidad que pueda considerarse digna de protección desde la óptica del Derecho penal, o dicho de otra forma, la obligatoria e ineludible defensa de los bienes jurídicos más importantes que el legislador debe tratar de salvaguardar – y que desde el Derecho administrativo, siendo su principal finalidad la ordenación del tráfico rodado bajo la amenaza de una sanción, no se puede lograr³⁰.

30 FEIJOO SÁNCHEZ, Bernardo José. «Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto (Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999)», en *Diario La Ley*, núm. 6, 1999. También GARCÍA ALBERO, Ramón Miguel. «La relación entre ilícito penal e ilícito administrativo. Texto y contexto de las teorías sobre la distinción de ilícitos» en MORALES PRATS, Fermín, QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (Coord.). *El nuevo derecho penal español: estudios penales en memoria del profesor José Manuel Valle Muñiz*, Monografías Aranzadi, Navarra, 2001, pp. 295 y ss.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha señalado en este sentido lo siguiente:

«Parece obvio que cuando una misma acción está contemplada sancionadoramente por las disposiciones administrativas y por las disposiciones penales, la condena penal requerirá que en la acción sea de apreciar un elemento más de peligrosidad, de afectación sobre el bien jurídico protegido, de culpabilidad, de desvalor de la acción o de desvalor del resultado, que la requerida para imponer la sanción administrativa»³¹.

Es decir, para poder condenar penalmente, se debería exigir en todo caso la existencia de un peligro – concreto o hipotético – para un bien jurídico individual de especial consideración.

Veamos pues cuál puede ser si está fundamentada hoy su incorporación penal tras su entrada en 2019 y si responde a una mayor peligrosidad o a un peligro de especial consideración.

5. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN EL DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE. REVISIÓN CRÍTICA

El bien jurídico protegido puede ser definido como el valor o interés social que resulta lesionado o puesto en peligro con la realización de la conducta típica. Su delimitación resulta fundamental en el Derecho penal, no solo por las funciones que se le asocian – mencionadas a continuación –, sino por limitar principios fundamentales del Derecho penal, entre los que destacan, el principio de proporcionalidad, el principio de mínima intervención, el principio de ofensividad o menor lesividad, y el principio de última *ratio*, entre otros.

Entre sus principales funciones, se destacan las siguientes:

La primera está conectada con la política criminal. Así, permite ofrecer un programa al legislador en el que se indiquen aquellos bienes jurídicos que resulten de interés su protección penal y con qué intensidad.

La segunda es sobre la interpretación de la norma, es decir, se indica qué conductas están comprendidas o no en ella, considerando únicamente aquellas que pongan en peligro – delitos de peligro – o lesionen – delitos de lesión – dicho bien. De esta manera se pretende relacionar el tenor literal de la norma con la finalidad perseguida.

La tercera, para la sistematización, agrupación y ordenamiento de los diferentes tipos penales, según los Títulos y Capítulos de los distintos Códigos Penales.

La cuarta, para la legitimación de la norma. O, dicho de otra forma, de fundamentación material de la prohibición.

Sin embargo, conviene preguntarse, ¿qué bien jurídico resulta aquí protegido con la incorporación de este delito en el Código Penal español? En caso de considerar de importancia para su protección, ¿el tipo penal se encuentra agrupado en el lugar más adecuado del Código Penal? Y, por último, entre otras, ¿queda legitimado la norma que castiga la fuga o el abandono del lugar del accidente en base a la importancia del valor o interés que se pretende tutelar?

5.1. LA SOLIDARIDAD HUMANA

¿Se puede entender la solidaridad humana como el bien jurídico que el legislador pretende proteger con la incorporación del delito de abandono del lugar del accidente? En este sentido, aunque la solidaridad humana ya aparecía en 1951 como objetivo de protección jurídico-penal,

31 Sentencia del Tribunal Supremo 647/2017, de 3 de octubre.

debería resultar cuestionable que pueda en la actualidad ser objeto de tutela penal. En este sentido, tal y como reflexiona Bustos Rubio, la solidaridad no es más que un valor ético –social, así como un juicio de valor que es llevado a cabo por el legislador presuntamente y «carece de todo límite jurídico»³². Es contundente, a este respecto, las palabras de Ferrajoli:

«El estado, en suma, no debe inmiscuirse coercitivamente en la vida moral de los ciudadanos ni tampoco promover coactivamente su moralidad, sino sólo tutelar su seguridad impidiendo que se dañen unos a otros»³³.

O lo que es aún más llamativo: si después de causar el delito, no se abandona el lugar, pero tampoco se hace absolutamente nada, ¿sería esto una conducta solidaria? El hecho de permanecer sería suficiente para no cumplir con la conducta típica prevista por el tipo. Sin embargo, muchas más dudas generan poder afirmar que sea una conducta solidaria, al menos, con las posibles víctimas del delito, es decir, personas humanas.

Sobre esta cuestión, la jurisprudencia – y la doctrina mayoritaria – se ha encargado de precisar que la solidaridad humana es el valor o bien jurídico que resulta protegido en un delito de omisión de socorro cuando la víctima queda en peligro manifiesto y grave. En cambio, algunas posiciones han advertido que lo que realmente subyace en esta tipología de delitos es la protección de los bienes jurídicos individuales – la vida y la salud, principalmente –, bien sea a través de la solidaridad humana – de forma indirecta – o bien sea a

través de la seguridad – de forma directa –. Sin embargo, no parece que esto mismo, con sus salvedades, pueda ser reproducido para un delito como el que pretende analizarse en este artículo cuando el mismo tipo se comete con independencia de que las víctimas estuvieran incluso ya fallecidas.

5.2. LA SEGURIDAD VIAL

De no ser la vida, la salud o la integridad de las propias víctimas, los bienes jurídicos individuales protegidos desde la óptica de la solidaridad humana, ¿es posible que sea la seguridad vial el bien jurídico protegido en este tipo penal? Recuérdese también que el precepto se ubica en el Capítulo IV «De los delitos contra la Seguridad Vial»³⁴. En dicho apartado se trata de proteger la seguridad vial como bien jurídico autónomo. En esta línea, Gómez Pavón argumenta que:

«Es el conjunto de condiciones normativamente garantizadas para hacer que la circulación de vehículos a motor por vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos»³⁵.

La autora, señala que se pretende salvaguardar la seguridad vial como bien jurídico colectivo de forma independiente de la posible lesión de bienes jurídicos individuales y concretos que pudieran resultar lesionados. Otros autores, entre los que destacan Orts Berenguer, advierten que de ser esto cierto – la seguridad vial como bien jurídico autónomo protegido en estos delitos –, «se nos escurriría entre las manos, por la dificultad de concretarlo»³⁶, indicando pues

32 BUSTOS RUBIO, Miguel. «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)», en *La Ley Penal*, núm. 138, 2019, p. 7.

33 FERRAJOLI, Luigi. *Derecho y razón: teoría del garantismo penal*. Madrid: Trotta, 2000, p. 223.

34 Dentro del Título XVII: «De los delitos contra la seguridad colectiva».

35 GÓMEZ PAVÓN, Pilar. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, y análisis del art. 383 del Código Penal*, 4.ª ed. Ed. Bosch, Barcelona, 2010.

36 SÁNCHEZ DOMINGO, Belén. «El bien jurídico protegido en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP» en *Revista General de Derecho Penal*, núm. 36, 2021, p. 39.

que se protege la vida e integridad de las propias personas de forma inmediata.

Como posición intermedia – y más extendida –, aquellos que argumenta que se pretende la protección de la seguridad vial no como fin en sí mismo sino como un medio para la salvaguarda de los bienes jurídicos individuales. Por ejemplo, Carmona Salgado, cuando asevera que:

«El tráfico seguro no es un fin en sí mismo, sino un mero instrumento para evitar riegos y ulteriores lesiones a la vida e integridad de las personas que conforman la colectividad»³⁷.

El Tribunal Supremo³⁸ o el Tribunal Constitucional³⁹ también han expresado esta corriente de pensamiento. Así pues, sobre esta cuestión, se puede afirmar que la seguridad vial es un bien jurídico colectivo intermedio con una clara connotación individual al ser medio sobre el que proteger la vida e integridad corporal de las personas. En esta línea, González Rus precisa que la importancia de estos:

«Justifica que la intervención penal se adelante a un momento en el que se desarrolla una actividad que rompe con los parámetros de seguridad establecidos para controlar los riesgos que le son inherente, lejos aún del instante en el que se produce una concreta lesión de los mismos»⁴⁰.

Por todo lo expuesto, no puede considerarse tampoco que el bien jurídico protegido con este delito sea la seguridad

vial. Con el tipo penal del abandono aquí analizado no se protege ningún bien jurídico individual ni tampoco la seguridad vial en sí misma, dado que tampoco es un delito de peligro – concreto o abstracto – que está próximo a lesionar a ningún bien jurídico, no siendo por tanto un delito que se configure en el normal desarrollo de la propia actividad del tráfico rodado. Es más bien un delito de acción que se ocasiona cuando el sujeto causante del accidente imprudente o fortuito decide abandonar y alejarse físicamente del lugar de los hechos. Pero, en ningún caso, dándose los riesgos propios que entrañan la conducción de vehículos a motor y ciclomotor.

Así las cosas, ¿qué relación guarda entonces con los delitos de seguridad vial para estar ubicado en el mismo lugar? La respuesta es sencilla: únicamente el sujeto activo, pues el abandono o huida del lugar del accidente debe ser realizado por el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor⁴¹. Aun siendo así, no parece que su ubicación en este lugar del Código sea la más adecuada⁴².

5.3. LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

Un sector de la doctrina advierte que lo que se sanciona con la incorporación del tipo de abandono es la no colaboración del sujeto que causa el accidente con la Justicia en el

37 SÁNCHEZ DOMINGO, Belén. «El bien jurídico protegido en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP», p. 45.

38 Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo 419/2017, de 8 de junio; Sentencia del Tribunal Supremo 794/2017, de 11 de diciembre.

39 «No cabe duda de que la protección de la seguridad en el tráfico rodado forma parte de las finalidades esenciales del art. 380 CP. La propia expresión de esta finalidad inmediata lleva a la constatación de otra mediata: el riesgo que se trata de evitar – la seguridad que se trata de proteger – lo que es fundamentalmente para “la vida o la integridad de las personas” (art. 381), bienes que se integran así en el ámbito de protección de la norma». Cfr. Sentencia del Tribunal Constitucional 161/1997, de 2 de octubre.

40 GONZÁLEZ RUS, Juan José. «Delitos contra la seguridad colectiva. Delitos de riesgo catastrófico. Incendios», en COBO DEL ROSAL, Manuel (Coord.). Derecho penal español: parte especial, 2.ª ed. Dykinson, Madrid, 2005, p. 4 y ss.

41 En todos los delitos del Capítulo IV, a excepción del art. 385, la conducta debe ser cometido por el conductor del vehículo a motor o ciclomotor.

42 En este mismo sentido, BUSTOS RUBIO, Miguel. «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)», en La Ley Penal, núm. 138, 2019, p. 8. También TRAPERO BARREALES, María Asunción. «Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos», en Revista electrónica de ciencia penal y criminología, núm. 21, 2019, p. 40.

esclarecimiento de los hechos haciendo que puedan quedar «en peligro las pretensiones o intereses económicos de los involucrados en el accidente». De esta opinión es DeVicente Martínez cuando señala que:

«El propio nomen iuris da a entender que, sintomáticamente, que lo punible es el atentado de la Administración de Justicia perpetrado por quien trata de rehuir la posible responsabilidad del accidente por él causado, más que la infracción del deber de solidaridad social dimanante de la situación de peligro originada previamente»⁴³.

También Sánchez Domingo destaca que «la relación más directa del tipo penal de abandono del lugar del accidente es con los delitos contra la Administración de Justicia» en la medida en que se hace más complicado su correcto funcionamiento para la obtención de todas las pruebas pertinentes para la incoación del proceso. Asimismo, la Fiscalía General del Estado ha seguido esta línea al señalar que;

«El bien jurídico protegido es aquí la Administración de Justicia o las potestades de la Administración y de la Policía para el control e investigación de accidentes del ámbito específico del tráfico rodado»⁴⁴.

No obstante, ¿es suficiente con guardar relación más directa con la Administración de Justicia para incorporarlo en los delitos contra la seguridad vial? Afirmarlo supondría lo siguiente: el sujeto que causa un accidente de forma imprudente o fortuita debe quedarse en el lugar hasta que se produzca la llegada de los agentes para así contribuir al esclarecimiento de los hechos y facilitar su correspondiente

investigación. ¿Acaso no le corresponde a la Administración de Justicia la averiguación y enjuiciamiento de los hechos que se hayan producido de forma independiente a la actuación que haya llevado a cabo el posible causante del accidente?

¿Podría decirse entonces que va esto en contra – o supone una excepción – a la regla del autoencubrimiento impune? La jurisprudencia del Tribunal Supremo precisa que:

«La existencia de un derecho a la huida ha sido reivindicada desde algunas posiciones doctrinales, que afirman la ausencia de culpabilidad por no exigibilidad de una conducta distinta, de un comportamiento conforme a la norma [...] admitiendo limitadamente el principio de autoencubrimiento impune, como manifestación del más genérico de inexigibilidad de otra conducta, pero cons-triñéndolo a los casos de mera huida (delitos de desobediencia) con exclusión de las conductas que en la fuga pongan en peligro o lesionen a otros bienes jurídicos»⁴⁵.

Algunos autores admiten que puede suponer una vulneración de los derechos a no declarar en contra de sí mismo y a no confesarse culpable, recogidos en los arts. 17.3 y 24.2 de la Carta Magna española, así como en otros textos internacionales importantes⁴⁶. En esta misma idea, el Tribunal Constitucional precisa que:

«Tanto uno como otro son garantías o derechos instrumentales del genérico derecho de defensa, al que prestan cobertura en su manifestación pasiva, esto es, la que se ejerce precisamente con la inactividad del sujeto sobre el que recae o puede recaer una imputación, quien en

43 DEVICENTE MARTÍNEZ, Rosario. Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga, Ed. Reus Madrid, 2019, p. 135.

44 Memoria Elevada al Gobierno de S. M. presentada al inicio del año judicial por la Fiscal General del Estado Excm. Sra. Doña María José Segarra Crespo. Memoria 2018, p. 656. Disponible en: <https://www.fiscal.es/documents/20142/133838/MEMORIA+-+2018.pdf/b1b10006-1758-734a-e3e5-2844bd9e5858?t=1536823985957> [Última consulta: 10/05/2024].

45 Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo 670/2007, de 17 de julio.

46 El art. 14 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos recoge el «derecho a la igualdad ante la ley; el derecho a la presunción de inocencia hasta que se pruebe la culpabilidad y a un juicio justo y público por un tribunal imparcial».

consecuencia, puede optar por defenderse en el proceso en la forma que estime más conveniente para sus intereses, sin que en ningún caso pueda ser forzado o inducido, bajo constricción o compulsión alguna, a declarar contra sí mismo o a confesarse culpable»⁴⁷.

Bustos Rubio, por ejemplo, se pregunta – con acierto – si se admitiría un tipo penal que castigara al asesino que después de matar a otro abandona el lugar de los hechos sin esperar la llegada de la policía⁴⁸. Y es verdad que en este ejemplo la comisión del delito es dolosa. Pero entonces, por qué hacerlo cuándo su comisión es imprudente o fortuita – es decir, menos grave su desvalor de acción – y no se castiga el abandono del lugar del accidente cuando la causación del accidente sea dolosa. ¿Es tal vez la razón una mayor penalidad a la que no se puede llegar en los otros dos supuestos – culposa y fortuita –? ¿Tiene esto algún sentido si lo que aquí se está planteando es el deber de colaborar con la Administración de Justicia?

Otros autores, en cambio, no consideran que proporcionar los datos para facilitar la investigación suponga una limitación del derecho a no declararse culpable y el derecho a la presunción de inocencia dado que son los Tribunales los que deben estudiar las circunstancias del caso y resolver sobre la culpabilidad del acusado. Y, además, señalan que la punición del delito «supone una excepción a la regla de la impunidad del autofavorecimiento impune – *nemo tenetur se ipsum accusare* – o autoencubrimiento como expresión del más genérico de inexigibilidad de otra conducta si realmente lo que hace el sujeto es alejarse del lugar del accidente para eludir la acción policial

con su consiguiente detención y enjuiciamiento» que quedaría aceptada «por la necesidad de dispensar una más rigurosa tutela a cuantos están expuestos a los peligros de la circulación»⁴⁹.

Magro Servet, por ejemplo, menciona que un aspecto de interés a este respecto es el Dictamen 1/2021 de la Fiscalía General del Estado, por el que:

«En el caso de homicidio doloso, el abandono del lugar y la huida ante la presencia de los agentes está justificada por el autoencubrimiento impune reconocido, entre otras, en la STS 670/2007, de 17 de julio, y también podría estarlo en los delitos imprudentes como, en vía de ejemplo, en el caso del art. 358 CP cuando el autor es sorprendido y se da a la fuga desobedeciendo las órdenes de los agentes. No en cambio en los casos de homicidios y lesiones imprudentes en el ámbito del tráfico viario. Es conocido en EEUU el caso *People vs Rosenheimer* en que el citado embistió a un carro en que viajaban tres personas, falleciendo una, y se dio a la fuga, siendo identificado y finalmente acusado. Apeló a la Quinta Enmienda frente a la Ley de 1910, que obligaba a quedarse en el lugar del accidente, sosteniendo que violaba su derecho a no declarar contra sí mismo. El fallo dijo “El uso de estos automotores ha creado serio peligro (...) para proteger a los heridos y para que aquellos que causan tales daños puedan ser individualizados ha hecho que sea el deber del causante del accidente de permanecer y notificar a la policía (...) ciertamente la humanidad impondría tal obligación y no puedo creer que una ley que la

47 Cfr. Sentencia del Tribunal Constitucional 197/1995, de 21 de diciembre.

48 BUSTOS RUBIO, Miguel. «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)», en *La Ley Penal*, núm. 138, 2019.

49 El autor pone de manifiesto que el autoencubrimiento impune más bien debería ser denominado «autoencubrimiento atípico». GARCÍA SAN MARTÍN, Jerónimo. «Una aproximación a la impunidad del autoencubrimiento», en *Diario La Ley*, núm. 8609, 2015.

impone y hace cumplir violara la Constitución de este Estado (...)»⁵⁰.

5.4. LA INDIFERENCIA POR LA VIDA O LA INTEGRIDAD DE LOS DEMÁS

El Tribunal Supremo ha señalado en alguna sentencia que lo que el legislador trata de castigar es la indiferencia del omitente frente a la situación de peligro de la propia víctima⁵¹. Algo parecido a lo que ocurre en los delitos dolosos, cuando sin saber muy bien si decantarse por una u otra teoría para diferenciar el dolo eventual de la imprudencia consciente, se habla de indiferencia.

Aquí, con ciertas similitudes, lo que interesa es que se pretende castigar la indiferencia por la situación creada, en la que se incumplen los deberes que señalábamos *ad supra* recogidos en el art. 51 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de noviembre. Y, no tanto así, por manifiesto desprecio por la vida de los demás.

5.5. LA CIRCUNSTANCIA MODIFICATIVA POR CONFESIÓN DEL CULPABLE

También se ha discutido que este delito guarda cierta conexión con la circunstancia modificativa genérica de la responsabilidad que permite atenuar la responsabilidad penal del sujeto tras confesarse culpable – que se encuentra regulada en el art. 21.4 del Código Penal español –. Sobre esta cuestión, el Tribunal Supremo ha admitido que:

«El fundamento de la circunstancia atenuante se encuentra en la utilidad que la confesión de la propia culpabilidad

representa para una más fácil investigación de lo ocurrido [añadiendo además que] Si se produce una conducta voluntaria del sujeto culpable que, aunque propiamente no sea una confesión, favorece la investigación de lo ocurrido, si realmente ello tiene alguna significación o relevancia en ese favorecimiento, es posible aplicar esta circunstancia atenuante»⁵².

Por ello, lo anterior podría suponer que, sin que se diera la confesión *per se*, en cuyo caso se podría vulnerar los principios apuntados *ad supra*, el favorecimiento de la propia investigación y la colaboración con ella sería motivo suficiente para aplicar la atenuación, siempre y cuando no sea falsa, se produzca de forma *ex ante* de que el procedimiento se dirija en contra y la misma sea de utilidad.

5.6. VALORACIÓN PERSONAL DEL AUTOR

Para dar respuesta a los interrogantes advertidos al inicio de este apartado, es preciso señalar lo siguiente. Por un lado, no queda del todo claro – o nada – cuál es el bien jurídico que resulta de protección en el art. 382 bis del Código Penal español. En todo caso, de forma independiente al interés que tuviera el legislador al incorporar esta norma penal, resulta importante advertir que si lo que se pretende es proteger uno u otro de los arriba señalados, la ubicación o el lugar en el que el tipo penal debería quedar recogido no debería ser la misma.

En el primer caso, sobre la solidaridad humana, aunque ya se señaló, no parece de utilidad perseguir comportamientos moralmente inaceptables y, mucho menos, en mi opinión, la falta de solidaridad de un sujeto con una persona que yace muerta. Cuestión distinta sería, si la víctima no ha fallecido

50 MAGRO SERVET, Vicente. «Praxis del delito de fuga del lugar del accidente del art. 382 bis CP (LO 2/2019, de 1 de marzo y LO 11/2022, de 13 de septiembre)», en *Logos Guardia Civil: Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, núm. 2, 2024, p. 70.

51 Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo 167/2022, de 24 de febrero.

52 Cfr. Sentencia del Tribunal Supremo 167/2022, de 24 de febrero.

– o no todavía, con las dificultades que eso plantea –, o incluso, queda gravemente lesionada. Pero, para esos casos, en España (y en otras legislaciones europeas – *ad infra*) se dispone de los delitos de omisión del deber de socorro, tanto pura, como impropia, o si se prefiere para una mayor concreción, delitos de comisión por omisión⁵³.

En segundo lugar, en cuanto a la seguridad vial, parece razonable advertir que si por ella se entiende un conjunto de condiciones que permiten la circulación de vehículos con unos niveles de riesgos socialmente razonables no tendría excesiva coherencia aquí su incorporación. Incluso así, admitiendo tal suposición – como un medio en lugar de como un fin –, no considero que produzca un anormal desarrollo del tráfico rodado y, por ende, eleve los riesgos inherentes que no deben admitirse dentro de la conducción de vehículos a motor y ciclomotor. Como ya señalé, parece que la única conexión para entender este bien – y su ubicación – es la identidad del sujeto activo, como conductor de un vehículo a motor o ciclomotor.

En tercer lugar, de entender la Administración de Justicia y la no prestación de colaboración para aclarar los hechos y circunstancias en las que se desarrollo al accidente, sea este imprudente o fortuito se abre algunas cuestiones de interés para su reflexión. ¿Se obligaría a permanecer en el lugar de los hechos a un sujeto que mata de forma imprudente utilizando un arma? La respuesta, parece clara, no. Sin embargo, se puede contrarrestar señalando que las posibilidades que esto ocurran son mucho menores que de que se den, como ocurre en la práctica, en el ámbito de la seguridad vial, o más concretamente, en el atropello de peatones y ciclistas. En mi opinión, si se entiende no contrario a la presunción de inocencia o al derecho a no declararse culpable, dado

que una cosa es permanecer y otra declararse culpable, su inclusión, desde luego, no sería aquí sino allá, es decir, en el Título II, bajo la rúbrica, “Delitos contra la Administración de Justicia”.

En conclusión, no parece que se concrete de manera exacta por parte del legislador el bien o valor que pretende con su protección, pero sí considero que el lugar en el que lo hace resulta erróneo. Prueba de ello es que, otra opción, además de la señaladas, sería – en mi opinión – su incorporación en los delitos de omisión, para otorgar especial consideración a la conducta de aquel que abandona y, por tanto, omite el socorro de una persona que, aunque no esté en peligro manifiesto, grave y se halle desamparada cuando se le han causado lesiones de especial consideración. Desde luego, con alguna que otra precisión, opción a considerar con más coherencia que la que se contempla en la actualidad. Más difícil sería traerlo aquí estos casos cuando se hubiera producido el fallecimiento de manera inmediata.

6. ANÁLISIS COMPARADO CON OTROS PAÍSES VECINOS

Alemania e Italia son dos países de la Europa occidental en los que encontramos ordenamientos jurídicos con una tipificación similar a la del caso español. Francia, Portugal y Reino Unido también disponen de normativa similar. Sin embargo, conviene hacer matizaciones para observar así sus diferencias con el tipo penal en comparación.

6.1. EL CASO DE ALEMANIA

En Alemania, el § 142 StGB, bajo el título de «alejamiento no permitido del sitio del accidente», se establece lo siguiente:

53 Cfr. DELGADO GIL, Andrés. “Omisión del deber de socorro (nuevo delito de abandono del lugar del accidente) y denegación de asistencia sanitaria”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, núm. 21, 2019, pp. 189-232.

«(1) Un partícipe en un accidente de tráfico que luego de un accidente se aleje del sitio del accidente, antes de que él,

1. haya facilitado a favor de los otros partícipes y de los damnificados la identificación de su persona, de su automóvil y la manera de su participación por medio de su presencia y de la manifestación de que él ha participado en el accidente, o

2. haya esperado un tiempo adecuado según las circunstancias, sin que nadie haya estado dispuesto a efectuar las identificaciones

será castigado con pena privativa de la libertad hasta tres años o con multa.

(2) De acuerdo con el inciso 1 también será castigado un partícipe en el accidente que se haya alejado del sitio del accidente y no facilite inmediatamente las identificaciones posteriormente

1. después de haber vencido el plazo de espera (inciso 1, numeral 2) o lo haga

2. con justificación o con excusa.

(3) La obligación de facilitar posteriormente la identificación la cumple el partícipe del accidente al manifestarle al beneficiario (§ inciso 1 numeral 1) o a una inspección de policía cercana, que él ha estado involucrado en el accidente y si él indica su dirección, su residencia así como las placas y la localización de su vehículo y que él se mantiene a disposición por un tiempo razonable para él para la identificación sin demora. Esto no tiene validez cuando él con su comportamiento intencionalmente impida las identificaciones.

(4) El tribunal atenúa el castigo en los casos de los incisos 1 y 2 (§ 49 inciso 1) o puede prescindir de una pena según estos preceptos cuando el partícipe en el accidente facilite voluntaria y posteriormente (inciso 3) la identificación dentro de las 24 horas después de un accidente fuera del tráfico rodado, que tiene como consecuencia exclusivamente daño material insignificante

(5) Partícipe en un accidente es toda persona cuyo comportamiento según las circunstancias pueda haber contribuido a la causación del accidente»⁵⁴.

Así pues, en el apartado primero se señala que, tras la comisión del accidente, alejarse del lugar presupone no cumplir con los deberes para lograr las identificaciones correspondientes de los participantes. Así como también, que, si no se encontraran personas individualizables en el lugar del accidente, se requiere deber de espera prudencial, para en caso de no respetarlo, imponer su sanción⁵⁵.

De su redacción se desprende una configuración clara de abandono o fuga del lugar del accidente, es decir, tiene como principal objetivo «el interés privado de los participantes en el accidente en la realización de sus pretensiones civiles» y no tanto la solidaridad con las víctimas involucradas en el accidente⁵⁶. Por tanto, el bien jurídico que se pretende aquí proteger es la Administración de Justicia. No se pretende salvaguardar ni la solidaridad humana ni la seguridad vial. Y, además, con una clara separación del delito de omisión de socorro del § 323 c).

En esta línea, la jurisprudencia alemana ha señalado si es preciso o no castigar la causación de un accidente sin darse cuenta de ello tras abandonar el lugar del accidente

54 Strafgesetzbuch (StGB). Disponible en: <https://www.wipo.int/wipolex/es/legislation/details/21692> [Última consulta: 10/05/2024].

55 Cfr. ESCUDERO GARCÍA CALDERÓN, Beatriz. «El nuevo delito de abandono del lugar del accidente en el espejo del delito de fuga alemán», en *Diario La Ley*, núm. 139, 2019.

56 F. KUHNEN, L., «Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial», en *InDret. Revista para el Análisis del Derecho*, núm. 2, 2013, p. 16.

y continuar el viaje hasta una estación de servicio cercana, donde ya sí, se entera de lo ocurrido y abandona esta sin regresar al lugar del accidente. En una interpretación restrictiva, y aunque con anterioridad, se había condenado tal conducta como huida del lugar, se estima que el conductor había abandonado de forma dolosa la estación de servicio, pero no el lugar del accidente⁵⁷.

6.2. EL CASO DE ITALIA

En Italia, es el art. 189 del Código de la Carretera⁵⁸, bajo el título «comportamiento en caso de accidente», donde se recoge lo que a continuación se expone:

«1. El usuario de la carretera, en el caso de un accidente, relacionado de cualquier manera con su comportamiento, tiene la obligación de detenerse y brindar asistencia a quienes hayan sufrido daños a la persona.

...

5. Cualquier persona, en las condiciones mencionadas en el párrafo 1, no cumple con la obligación de detenerse en caso de accidente, solo con daños a las cosas, está sujeta a la sanción administrativa de pago de una suma de € 294 a € 1,174. En este caso, si el evento causa daños graves a los vehículos involucrados en la determinación de la aplicación de la revisión a que se refiere el Artículo 80, párrafo 7, se aplicará la sanción administrativa de la suspensión del permiso de conducir de quince días a dos meses. De acuerdo con el Capítulo I, Sección II, del Título VI.

6. Toda persona que, en las condiciones mencionadas

en el párrafo 1, en el caso de un accidente con lesiones personales, no cumpla con la obligación de detener, será castigada con prisión de seis meses a tres años. La sanción administrativa de la suspensión del permiso de conducir de uno a tres años se aplicará, de conformidad con el Capítulo II, Sección II, del Título VI. En los casos mencionados en este párrafo, las medidas previstas en los artículos 281, 282, 283 y 284 del código de procedimiento penal son aplicables, incluso fuera de los límites establecidos por el artículo 280 del mismo código, y es posible proceder a la detención; de conformidad con el artículo 381 del código de procedimiento penal, incluso fuera de los límites de penalización establecidos en el mismo.

7. Cualquier persona que, en las condiciones mencionadas en el párrafo 1, no cumpla con la obligación de proporcionar la asistencia necesaria a las personas lesionadas, será castigada con prisión de uno a tres años. La sanción administrativa de la suspensión del permiso de conducir se aplicará por un período no inferior a un año y seis meses y no más de cinco años, de conformidad con el Capítulo II, Sección II, del Título VI».

Lo importante del artículo es observar como el Código Penal italiano hace una separación del deber de detenerse y no abandonar el lugar del accidente – delito de huida – dependiendo de si se causen o no lesiones, de los supuestos de omisión del deber de socorrer a la víctima o víctimas del accidente y, además, con penas distintas. Es decir, por un lado, en los apartados 5 y 6 se observa la obligación de permanecer y detener el vehículo que causa el accidente con la diferencia de que se hayan causado o no víctimas personales.

57 El lugar del accidente solo pertenece al ámbito espacial cercano al sitio del accidente. Cfr. GEPPERT, Klaus, «§ 142», en Heinrich Wilhelm LAUFHÜTTE/Ruth RISSING-VAN SAAN/Klaus

TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. 5, 12^a ed., De Gruyter Recht, Berlin, 2009.

58 Codice della Strada. Disponible en: <https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-189-comportamento-in-caso-di-incidente.html> [Última consulta: 10/05/2024].

El delito de fuga podrá darse sin causar lesiones personales, en cuyo caso está prevista sanción administrativa de multa y suspensión del carnet de conducir; y podrá cometerse con causación de lesiones, con pena de prisión de seis meses a tres años, además de la correspondiente suspensión del permiso. Y, además, en el apartado 7, el delito de omisión del deber de asistir a las víctimas del accidente con pena de prisión de uno a tres años – y la correspondiente suspensión.

En conclusión, este tipo penal italiano tipifica de forma mixta el abandono del lugar del accidente y la omisión del deber de socorro tratando tanto el castigo de la huida como la omisión de socorro en las víctimas ocasionadas tras el accidente, no privando así de la asistencia sanitaria a las personas que hayan resultado lesionadas⁵⁹.

6.3. EL CASO DE FRANCIA

En Francia, el Código penal francés regula en su art. 222-19-1 la acción del conductor que, con conocimiento de que acaba de originar un accidente, no se hubiera parado, evitando así la responsabilidad penal o civil en que hubiera podido incurrir.

«Las penas se elevan a cinco años de prisión y 75.000 euros de multa cuando:

1º El conductor haya cometido una infracción manifiestamente deliberada de un deber particular de atención o seguridad u obligación de seguridad prevista por una ley o un reglamento distintos de los mencionados a continuación;

2º El conductor estuviera manifiestamente ebrio o bajo los efectos del alcohol caracterizada por una concentración de alcohol en la sangre o en el aire espirado igual o superior a la fijada por las disposiciones legislativas o

reglamentarias del Código de la Circulación, o se negó a someterse a los controles sometido a los controles previstos por el presente código y destinados a establecer la existencia de un estado alcohólico;

3º Un análisis de sangre demuestra que el conductor ha consumido sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes, o ha consumido sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes, o se ha negado a someterse a los controles previstos por el Código destinado a establecer si conducía bajo la influencia de estupefacientes;

4º El conductor no estaba en posesión del permiso de conducción exigido por las disposiciones legales o reglamentarias, o su permiso había sido anulado, invalidado, suspendido o retenido;

5º El conductor superaba la velocidad máxima autorizada en al menos 50km/ h;

6º El conductor, a sabiendas de que acaba de causar o está causando un accidente, no se ha detenido y ha intentado así intentar eludir su responsabilidad penal o civil.

Las penas se elevan a siete años de prisión y 100.000 euros de multa cuando el delito se haya cometido en dos o más de las circunstancias mencionadas en 1º y siguientes de este artículo»⁶⁰.

Cuando la torpeza, el descuido, la falta de atención, la negligencia o el incumplimiento de una obligación legal o reglamentaria obligación de cuidado o seguridad prevista en el artículo 222-19 sea cometida por el conductor de un vehículo terrestre vehículo a motor, la lesión involuntaria de la persona que tenga como consecuencia una incapacidad laboral total de más de que dé lugar a una incapacidad laboral total superior a tres meses se castiga con tres años de prisión multa de 45.000 euros.

59 BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio. F. «Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP. El nuevo delito de fuga», en *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad*, núm. 13, 2018, p. 65.

60 Code pénal. Disponible en: <https://www.wipo.int/wipolex/es/legislation/details/14297> [Última consulta: 10/05/2024].

«Causar daños a otra persona, en las condiciones y según las distinciones previstas en el artículo 121-3, por descuido, negligencia o incumplimiento de una obligación de prudencia o seguridad obligación impuesta por la ley o los reglamentos, una incapacidad laboral total superior a tres meses. La infracción de esta norma se castiga con dos años de prisión y multa de 30.000 euros.

En caso de incumplimiento manifiestamente deliberado de un deber particular de diligencia o de una obligación de seguridad impuesta por una ley o un reglamento, las penas se elevarán a tres años de prisión y 45.000 euros de multa»⁶¹.

Esta conducta, se diferencia del delito tipificado en el art. 223-6 conectado a quien se abstenga de forma voluntaria de prestar asistencia a una persona en peligro que, sin riesgo propio de terceros, pudiera proporcionarle bien por su acción personal, o bien demandando auxilio.

«Toda persona que pueda impedir mediante una acción inmediata, sin riesgo para sí misma ni para terceros un delito o un atentado contra la integridad corporal de la persona se abstenga voluntariamente de hacerlo será castigado con cinco años de prisión y multa de 75.000 euros.

Las mismas penas se aplicarán a quien voluntariamente se abstenga de prestar a una persona en peligro el auxilio que, sin riesgo para sí o para terceros, hubiera podido prestar bien por su propia acción personal, o provocando el auxilio»⁶².

Por tanto, la intervención del Derecho penal queda prevista para aquellos casos en los que se observen víctimas

personales, separando entre el delito de fuga, cuando no sea necesario su auxilio, del delito de omisión del deber de socorro, cuando sí sea necesaria la ayuda a la víctima que sufre las lesiones personales – sin que se haya producido la muerte o se haya asistido a la víctima y no sea pertinente la intervención del obligado.

En ninguno de los casos, parece observarse una regulación de un delito similar desde la maldad intrínseca del que actúa de forma dolosa tras provocar un daño por un accidente ocasionado de forma fortuita o imprudente, como afirma y señala el legislador en el Preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019, por la que se introdujo este delito en nuestra legislación.

6.4. EL CASO DE PORTUGAL

En Portugal, el Código portugués regula en el art. 10 la comisión por acción u omisión cuando, en caso de omisión, exista un deber jurídico que obligue de forma personal a evitar el resultado⁶³. El tenor literal señala:

«Cuando un delito de tipo jurídico incluye un resultado determinado, el hecho incluye no sólo la acción apropiada para producirlo, sino también la omisión de la acción apropiada para evitarlo, a menos que la intención de la ley sea otra. 2. La comisión de un resultado por omisión sólo será punible cuando el omitidor tenga un deber jurídico que le obligue personalmente a evitar dicho resultado. 3. En el caso previsto en el párrafo anterior, la pena puede ser especialmente atenuada»⁶⁴.

61 Code pénal. Disponible en: <https://www.wipo.int/wipolex/es/legislation/details/14297> [Última consulta: 10/05/2024].

62 Code pénal. Disponible en: <https://www.wipo.int/wipolex/es/legislation/details/14297> [Última consulta: 10/05/2024].

63 Para comprender mejor la regulación de la omisión en el Derecho penal portugués, cfr. DE FARIA COSTA, José. Omissão (reflexões em Redor da Omissão Imprópria), in: BFDUC, LXXII, 1996, pp. 391- 402.

64 Código Penal – Decreto-Ley n.º 48/95 Disponible en: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/1995-34437675> [Última consulta: 10/05/2024].

Además, la sección IV en el art. 101, establece las medidas de seguridad no privativas de libertad en caso de condena por un delito cometido durante la conducción de un vehículo a motor, o con incumplimiento grave de los deberes que le son inherentes como conductor o piloto. A este respecto, se le revocará el permiso de conducir. El tipo penal, señala literalmente en esta línea:

«1. En caso de condena por un delito cometido durante la conducción de un vehículo de motor o en relación con él, o en el pilotaje de una aeronave con o sin motor, o con incumplimiento grave de los deberes que incumben a un conductor o piloto, o de absolución únicamente por falta de imputabilidad, el tribunal ordenará la revocación del permiso de conducción o del permiso de piloto cuando: Habida cuenta del acto cometido y de la personalidad del agente: a) Exista un temor fundado de que pueda cometer otros actos de la misma naturaleza; o (b) debe considerarse no apto para conducir un vehículo de motor o pilotar una aeronave con o sin motor. 2 – La incapacidad a que se refiere el inciso b) del párrafo anterior podrá revelar la imposibilidad de cometer, entre otros, actos que comprendan los delitos de: a) Omisión de auxilio, en los términos del artículo 200, si es previsible que pueda resultar en graves daños a la vida, integridad física o salud de cualquier persona; b) La conducción peligrosa de un vehículo de carretera o la conducción peligrosa de un medio de transporte aéreo, de conformidad con los artículos 291 y 289, respectivamente; c) Conducir un vehículo de circulación o pilotar una aeronave en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes, sustancias psicotrópicas o productos de efecto similar, de

conformidad con los artículos 292 y 292-A; o d) una ilegalidad típica cometida en estado de embriaguez, de conformidad con el artículo 295, si el acto cometido es uno de los mencionados en los párrafos anteriores [...]»⁶⁵.

Y, avanzado lo anterior, llegamos al art. 138 sobre el abandono. En él se señala que poner en peligro la vida de otra persona abandonándola sin defensa, cuando el agente tuviera el deber de custodiarla, vigilarla o auxiliarla se impondrá pena de 1 a 5 años. Sin embargo, no se deduce del tenor literal que un conductor de un vehículo a motor esté en tal situación. La pregunta, en cambio, podría ser: ¿queda el conductor en caso de injerencia en deber de garantizar la seguridad de la víctima por haber causado él el peligro? ¿Está regulando aquí el abandono o huida tras causar el fallecimiento de la víctima? La literalidad del artículo recoge:

«1) El que ponga en peligro la vida de otra persona: a) exponiéndola en un lugar que la someta a una situación de la que ella sola no podría defenderse; o b) abandonarla sin defensa, cuando el agente tuviera el deber de custodiarla, vigilarla o auxiliarla; Se castiga con pena privativa de libertad de 1 a 5 años. 2. Si el hecho es cometido por un ascendiente o descendiente, adoptante o adoptado de la víctima, el infractor será sancionado con pena privativa de libertad de 2 a 5 años. 3 – Si el acto resulta: a) Lesiones corporales graves, el agente será sancionado con pena privativa de libertad de 2 a 8 años; b) el infractor será castigado con pena privativa de libertad de 3 a 10 años.»⁶⁶

Por último, el art. 200 regula la omisión para quien no preste asistencia en caso de grave necesidad, causado por

65 Código Penal – Decreto-Ley n.º 48/95 Disponible en: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/1995-34437675> [Última consulta: 10/05/2024].

66 Código Penal – Decreto-Ley n.º 48/95 Disponible en: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/1995-34437675> [Última consulta: 10/05/2024].

cualquier situación de peligro común que pudiera poner en peligro la vida, la integridad física o la libertad de otra persona, sin prestar asistencia necesaria para eliminar el peligro⁶⁷. La pena, en tal caso, prisión de hasta un año o multa de hasta 120 días. Y aquí, lo más importante, si la omisión fuera creada por quien omitiera la ayuda debida, la sanción pasa a ser de privación de libertad de hasta dos años o multa de hasta 240 días. Aún así, nada que sea diferente a lo regulado en la legislación española con el delito de omisión en el art. 195 porque se sigue aquí desprendiendo encontrar a una persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, no ya fallecida. El tenor literal es el siguiente:

«1. El que, en caso de grave necesidad, en particular causado por una catástrofe, un accidente, una calamidad pública o una situación de peligro común, que ponga en peligro la vida, la integridad física o la libertad de otra persona, no le preste la asistencia necesaria para eliminar el peligro, ya sea por acción personal o por ayuda, será castigado con pena de prisión de hasta 1 año o multa de hasta 120 días. 2. Si la situación a que se refiere el párrafo anterior ha sido creada por la persona que omite la ayuda debida, será sancionada con pena privativa de libertad de hasta 2 años o multa de hasta 240 días. 3. La falta de asistencia no será punible cuando exista un riesgo grave para la vida o la integridad física de la persona omitida o cuando, por otra razón pertinente, la ayuda no se le corresponda»⁶⁸.

Para comprender un poco más la regulación de esta conducta según la legislación portuguesa, conviene señalar las diferencias entre omisiones puras e impropias⁶⁹. Y es

que, como ocurre en España, la omisión puede ser propia o pura, es decir, omisión de no actuar conforme exige la norma, siempre y cuando haya una capacidad real de acción y no suponga un grave peligro para ello, en cuyo caso, la ausencia de tal conducta exigida, supondrá la comisión de un delito de omisión del deber de socorro que no se extenderá al resultado que pueda ocasionarse de dicha conducta omisiva. Y, los delitos de omisión impropia o comisión por omisión, en los que un deber especial de garante con respecto al necesitado, otorgan un plus de desvalor que será tenido en cuenta para imponer la pena más grave, o incluso, como si se hubiese causado por acción⁷⁰. En España, el deber de garantía se extiende según el art. 11 del Código Penal español a la ley, al contrato y a la injerencia. Y es en esta última donde reside tal cuestión. Si la situación a la que se refiere el precepto portugués se hubiese causado o creado por la persona omitente, es decir, su injerencia o, dicho de otra forma, su actuación precedente peligrosa no fuera auxiliada o socorrida, la pena podría alcanzar hasta los 2 años de prisión o la multa de hasta 240 días.

7. CONCLUSIONES

Las apreciaciones previas realizadas a lo largo del presente trabajo nos permiten afirmar que no resulta sencillo encontrar un bien jurídico digo de protección penal que resulte lesionado o puesto en peligro con la tipificación del delito de abandono del lugar del accidente – según su regulación actual tras la reforma llevada a cabo según

67 Cfr. TAIPA DE CARVALHO, Américo. Comentário Conimbricense do Código penal, Parte especial. Tomo I, 1999, p. 846-863.

68 Código Penal – Decreto-Ley n.º 48/95 Disponible en: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/1995-34437675> [Última consulta: 10/05/2024].

69 El autor hace una distinción interesante. Cfr. A distinção entre crimes puros (ou próprios) e impuros (ou impróprios) de omissão en DE FIGUEIREDO DIAS, Jorge. Direito penal. Parte geral, vol. 1, Ed. Gestlegal, 2019, p. 1069.

70 El autor reflexiona sobre ello de forma extensa. Cfr. A posição de garante nos tipos de ilícito impróprios de omissão en DE FIGUEIREDO DIAS, Jorge. Direito penal. Parte geral, vol. 1, Ed. Gestlegal, 2019, p. 1087.

Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo –. En opinión de Ferrajoli, «el derecho penal no tiene la misión de imponer o de reforzar la (o una determinada) moral, sino sólo la de impedir la comisión de acciones dañosas para terceros».

Asimismo, tampoco los datos estadísticos mencionados por la Dirección General de Tráfico muestran datos alarmantes al respecto que sustenten los señalados en la Exposición de Motivos de la Ley.

Además, el delito objeto aquí de análisis muestra una clara evolución dual en su regulación, que llega hasta nuestros días – tal y como se ha visto en la Ley y Reglamento del Derecho administrativo y otras disposiciones penales especiales –, y de transformación con respecto a su naturaleza – dado que inicialmente lo era de huida o fuga según la Ley de 9 de mayo de 1950 hasta que caminando hacia el Código Penal español de 1995 se convierte en un delito de omisión del deber de socorro.

Ahora bien, si lo empezó siendo y dejó de serlo, ¿por qué la regulación lo ha vuelto a (re)incorporar? O si se prefiere, si desde 1950 hasta 1995 el Derecho penal evolucionaba, ¿qué explicación puede darse para volver atrás de nuevo? Bustos Rubio, en este sentido, advierte que la involución no solo se produce porque suponga una limitación del principio de ofensividad o menor lesividad – entre otros –, sino también porque traspasa al ámbito del Derecho penal infracciones que únicamente deberían ser reguladas en el ámbito administrativo⁷¹.

Todo esto, sin entrar en cuestiones de igual compleja interpretación por la deficiente técnica legislativa empleado en la elaboración del tipo penal entre las que pueden destacarse si cabría o no versión imprudente del tipo – al quedar previsto únicamente «voluntariamente» –; si aun

siendo un delito de mera actividad, habría o no tentativa – a raíz de la reciente STS 1/2023, de 18 de enero –; el concepto de «accidente» utilizado por el legislador – y no de siniestro –, la inclusión de causación «fortuita», aspectos concursales, etc.

En definitiva, se puede concluir que, tras valorar la evolución de este delito en España, el análisis comparado con países de su entorno, y el hipotético bien jurídico que el legislador considera de importancia proteger – incluso sin llegar a valorar aspectos de su defectuosa redacción –, la incorporación del delito responde a un criterio populista propio de una política criminal deficiente que acude de forma recurrente al castigo penal como única forma de solucionar los males sociales, más como reclamo para los votantes que, por razones de utilidad y coherencia, asistiendo así a un cada vez más recurrente proceso de administrativización del Derecho penal.

Así, aunque se produzca una relación directa entre el accidente y la muerte, no parece que el abandono del lugar deba ser constitutivo de un delito adicional. Es por todo ello por lo que considero que, *de lege ferenda*, es pertinente una propuesta que evalúe seriamente su derogación por no cumplir con las exigencias y principios del Derecho penal.

O, en todo caso, si lo anterior no fuera deseable, advertir más adecuado con una política criminal coherente y acorde a los principios rectores del Derecho penal, la incorporación de la huida del lugar del accidente como una circunstancia agravante y no como un delito individual propio. Parece tener sentido que en un supuesto donde hubiera personas fallecidas, sean estas peatones o ciclistas, o incluso lesionadas, se pudiera agravar el abandono del lugar del accidente, pero nunca, como un tipo autónomo.

71 Para ampliar esta cuestión: BARBER BURUSCO, María Soledad. «El delito de abandono del lugar del accidente: cuestionable lesividad y clara desproporción», en GÓMEZ MARTÍN, Víctor et al., *Un modelo integral de Derecho penal: Libro homenaje a la profesora Mirentxu Corcoy Bidasolo*, Boletín Oficial del Estado, BOE, 2022, pp. 1001-1010.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8.1. LIBROS, CAPÍTULOS DE LIBRO Y ARTÍCULOS

- BARBER BURUSCO, María Soledad. «El delito de abandono del lugar del accidente: cuestionable lesividad y clara desproporción», en GÓMEZ MARTÍN, Víctor et al., *Un modelo integral de Derecho penal: Libro homenaje a la profesora Mirentxu Corcoy Bidasolo*, Boletín Oficial del Estado, BOE, 2022.
- BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio. F. «Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP. El nuevo delito de fuga», en *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad*, núm. 13, 2018.
- BUSTOS RUBIO, Miguel. «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)», en *La Ley Penal*, núm. 138, 2019.
- BUSTOS RUBIO, Miguel. *Delitos acumulativos*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2017.
- BUSTOS RUBIO, Miguel. «El delito de abandono del lugar del accidente: críticas e interrogantes subsistentes tras su reforma en el año 2022», en TEIJÓN ALCALÁ, Marco. *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos*, Ed. La Ley, 2024, pp. 226-249.
- CASTRO MORENO, Abraham. «Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente», *La Ley Penal*, núm. 138, 2019.
- CUELLO CALÓN, EUGENIO. «La obligación de socorrer a las personas en peligro en la legislación penal española. (El nuevo artículo 489 bis del Código Penal Ley de 17 de julio de 1951)», en *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales*, pp. 335-340.
- DE FARIA COSTA, José. Omissão (reflexões em Redor da Omissão Imprópria), in: BFDUC, LXXII, 1996, pp. 391-402.
- DE FIGUEIREDO DIAS, Jorge. *Direito penal. Parte geral*, vol. 1, Ed. Gestlegal, 2019.
- DELGADO GIL, Andrés. «Omisión del deber de socorro (nuevo delito de abandono del lugar del accidente) y denegación de asistencia sanitaria», *Revista de Derecho Penal y Criminología*, núm. 21, 2019, pp. 189-232.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Ed. Reus Madrid, 2019.
- ESCUADERO GARCÍA CALDERÓN, Beatriz. «El nuevo delito de abandono del lugar del accidente en el espejo del delito de fuga alemán», en *Diario La Ley*, núm. 139, 2019.
- F KUHLEN, L., «Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial», en *InDret. Revista para el Análisis del Derecho*, núm. 2, 2013.
- FEIJOO SÁNCHEZ, Bernardo José. «Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto (Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999)», en *Diario La Ley*, núm. 6, 1999.
- FERRAJOLI, Luigi. *Derecho y razón: Teoría del garantismo penal*, Ed. Trotta, 1989.
- FERRAJOLI, Luigi. *Derecho y razón: teoría del garantismo penal*, Ed. Trotta, 2000.
- GARCÍA ALBERO, Ramón Miguel. «La relación entre ilícito penal e ilícito administrativo. Texto y contexto de las teorías sobre la distinción de ilícitos» en MORALES PRATS, Fermín, QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (Coord.). *El nuevo derecho penal español: estudios penales en memoria del profesor José Manuel Valle Muñiz*, Monografías Aranzadi, Navarra, 2001.
- GARCÍA SAN MARTÍN, Jerónimo. «Una aproximación a la impunidad del autoencubrimiento», en *Diario La Ley*, núm. 8609, 2015.

- GEPPERT, Klaus, «§ 142», en Heinrich Wilhelm LAUFHÜTTE/Ruth RISSING-VAN SAAN/Klaus TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. 5, 12.^a ed., De Gruyter Recht, Berlin, 2009.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupeficientes, y análisis del art. 383 del Código Penal*, 4.^a ed. Ed. Bosch, Barcelona, 2010.
- GONZÁLEZ RUS, Juan José. «Delitos contra la seguridad colectiva. Delitos de riesgo catastrófico. Incendios», en COBO DEL ROSAL, Manuel (Coord.). *Derecho penal español: parte especial*, 2.^a ed. Dykinson, Madrid, 2005.
- LANZAROTE MARTÍNEZ, Pablo. «El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia», en *Diario La Ley*, núm. 9359, 2019.
- MAGRO SERVET, Vicente. «Inexistencia de tentativa en el delito de fuga del lugar del accidente de tráfico del art. 382 bis CP», en *El Derecho*, 2023.
- MAGRO SERVET, Vicente. «Praxis del delito de fuga del lugar del accidente del art. 382 bis CP (LO 2/2019, de 1 de marzo y LO 11/2022, de 13 de septiembre)», en *Logos Guardia Civil: Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, núm. 2, 2024.
- MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, Elena Blanca. «El delito de abandono del lugar del accidente del nuevo artículo 382 bis CP: Una reforma inadecuada e innecesaria» en *Cuadernos de Política Criminal*, núm. 129, 2019.
- MORREL ALDANA, Laura Cristina. «El delito de fuga: un «viejo» conocido de la dogmática penal. Visión doctrinal tras su reintroducción por la LO 2/2019», en *Diario La Ley*, núm. 9687, 2020.
- MORREL ALDANA, Laura Cristina. «Revisión de la última jurisprudencia del Tribunal Supremo en materia de seguridad vial», en *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 273, 2022.
- RODRÍGUEZ MORO, Luis. «La última nueva figura delictiva en materia de seguridad vial incorporada en el Código Penal por la LO 2/2019, de 1 de marzo: Aplicabilidad y valoración crítica del delito de abandono del lugar del accidente tras causarlo del art. 382 bis CP», en *Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad*, núm. 7, 2020.
- RODRIGUEZ MOURULLO, Gonzalo., «El delito de omisión de auxilio a la víctima y el pensamiento de la injerencia», en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 1973.
- SÁNCHEZ DOMINGO, Belén. «El bien jurídico protegido en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP» en *Revista General de Derecho Penal*, núm. 36, 2021.
- SÁNCHEZ-BENITEZ, Cristián. «Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código Penal Español)», en *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, núm. 58, 2020.
- TAIPA DE CARVALHO, Américo. *Comentário Conimbricense do Código penal, Parte especial. Tomo I*, 1999, p. 846-863.
- TORÍO LÓPEZ, Ángel. Aspectos de la omisión especial de socorro, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 1967.
- TRAPERO BARREALES, María Asunción. «Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos», en *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, núm. 21, 2019.

8.2. NORMATIVA Y LEGISLACIÓN

Código Penal – Decreto-Ley n.º 48/95
Disponibile en: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/1995-34437675>

Code pénal. Disponible en: <https://www.wipo.int/wipolex/es/legislation/details/14297>

Codice della Strada. Disponible en: <https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-189-comportamento-in-caso-di-incidente.html>

Constitución Española. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>

Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-21538>

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. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2973

Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Boletín Oficial del Estado. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-14965>

Strafgesetzbuch (StGB). Disponible en: <https://www.wipo.int/wipolex/es/legislation/details/21692>

8.3. JURISPRUDENCIA

Sentencia del Tribunal Constitucional 197/1995, de 21 de diciembre

Sentencia del Tribunal Constitucional 161/1997, de 2 de octubre

Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de febrero de 1962

Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de noviembre de 1966

Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1966

Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de octubre de 1990

Sentencia del Tribunal Supremo 647/2017, de 3 de octubre

Sentencia del Tribunal Supremo 419/2017, de 8 de junio

Sentencia del Tribunal Supremo 670/2007, de 17 de julio

Sentencia del Tribunal Supremo 794/2017, de 11 de diciembre

Sentencia del Tribunal Supremo 167/2022, de 24 de febrero

Sentencia del Tribunal Supremo 761/2022, de 15 de septiembre

Sentencia del Tribunal Supremo 1/2023, de 18 de enero

Sentencia del Tribunal Supremo 420/2023, de 31 de mayo

8.4. OTRAS FUENTES CONSULTADAS

Balance de las cifras de siniestralidad vial, 2022. Disponible en: <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Avance-de-las-cifras-de-siniestralidad-vial-2022.pdf>

Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados. XII Legislatura. Serie B: Proposiciones de Ley, de 30 de junio de 2017, núm. 142-1, pp. 1 y ss. Disponible en:

https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-142-1.PDF

Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados. XII Legislatura. Serie B: Proposiciones de Ley, de 22 de noviembre de 2018, núm. 142-5, pp. 1 y ss. Disponible en: https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/BOCG/B/BOCG-12-B-142-5.PDF

Cortes Generales. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Pleno y Diputación Permanente. XII Legislatura, núm. 72-1, pp. 1 y ss. Disponible en:

https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/DS/PL/DSCD-12-PL-72.PDF

Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Pleno y Diputación Permanente, núm. 168, de 22 de noviembre de 2018, p. 76. Disponible en: https://www.congreso.es/public_oficiales/L12/CONG/DS/PL/DSCD-12-PL-168.PDF

Más de 1.000 conductores se dieron a la fuga en un año. *Ponle freno*. Disponible en: https://compromiso.atresmedia.com/ponlefreno/noticias/mas-mil-conductores-dieron-fuga-ano_201802225a8e91f10cf267492bfa9812.html [Última consulta: 10/05/2024].

Memoria Elevada al Gobierno de S. M. presentada al inicio del año judicial por la Fiscal General del Estado Excm. Sra.

Doña María José Segarra Crespo. Memoria 2018. Disponible en: <https://www.fiscal.es/documents/20142/133838/MEMORIA+-+2018.pdf/b1b10006-1758-734a-e3e5-2844bd9e5858?t=1536823985957>

RODRÍGUEZ, Christian. ¿Por qué se llama “hora de oro” a los primeros 60 minutos tras un accidente de tráfico? *La Vanguardia*, 11 de octubre de 2023. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/motor/consejos/20231011/9288357/llama-hora-oro-primeros-60-minutos-accidente-trafico-pvlv.html> [Última consulta: 16/07/2024].

Senado de España. Recorrido y vida parlamentaria de la norma. Disponible en:

<https://www.senado.es/web/actividadparlamentaria/iniciativas/detalleiniciativa/index.html?legis=12&id1=624&id2=000014#BOE8>