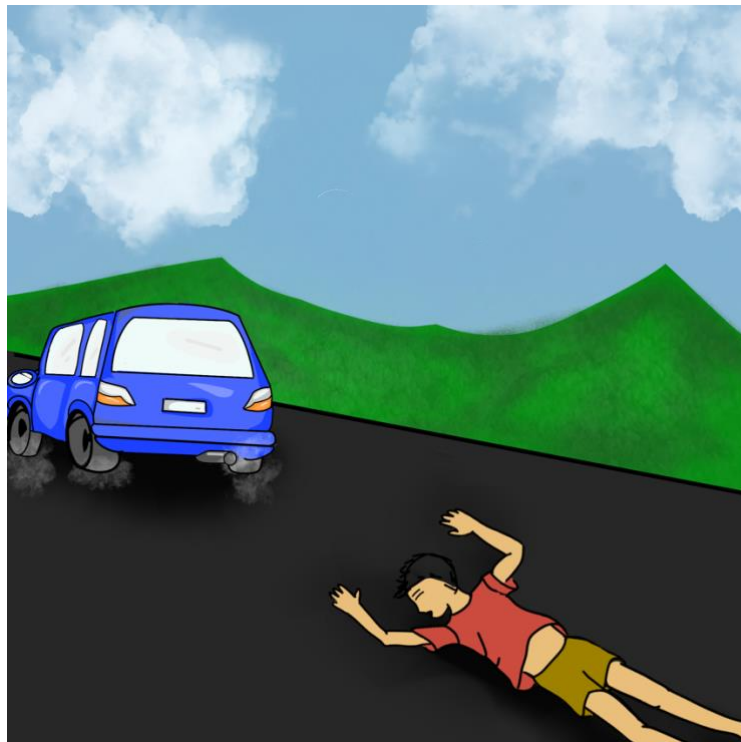


DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

ANÁLISIS Y COMPARATIVA DE LOS
ARTÍCULOS 382 BIS Y 195 DEL CÓDIGO PENAL



Autor: © JORGE GARCÍA MARTÍNEZ, 2023

Edición: Octubre 2023

Iconografía: Jorge García Meléndez



COLABORA Y DISTRIBUYE:



DEPÓSITO LEGAL: V-3830-2023

© Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor. Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

ÍNDICE

TABLA DE ABREVIATURAS

EPÍLOGO

1. DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE (ART. 382 BIS)

1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y NOTAS DE DERECHO COMPARADO

1.2. ELABORACIÓN LEGISLATIVA, ALCANCE Y JUSTIFICACIÓN.

1.3. ANÁLISIS DEL TIPO PENAL

2. DISTINCIÓN ENTRE LOS TIPOS PENALES DE LOS ARTÍCULOS 382 BIS Y 195 CP

2.1. COMPARATIVA ENTRE EL DELITO DE “FUGA” Y EL DELITO DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO

3. CONCLUSIONES

4. BIBLIOGRAFIA

5. FUENTES

6. ANEXOS

ABREVIATURAS

BJP:	Bien jurídico protegido
CE:	Constitución Española
CP:	Código penal
DCSV:	Delitos contra la seguridad vial
DGT:	Dirección General de Tráfico
FFCCSS:	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
FFJJ:	Fundamentos jurídicos
GC:	Guardia Civil
LECrim:	Ley de enjuiciamiento criminal
LO:	Ley Orgánica
LOTJ:	Ley Orgánica del Tribunal de Jurado
MF:	Ministerio Fiscal
OJ:	Ordenamiento jurídico
PPAA:	Policías Autonómicas
PPLL:	Policías Locales
PJ:	Policía Judicial
RD:	Real decreto
RDL:	Real Decreto Legislativo
STC:	Sentencia del Tribunal Constitucional
STS:	Sentencia del Tribunal Supremo
TC:	Tribunal Constitucional
TJ:	Tribunal de jurado
TS:	Tribunal Supremo
TSJ:	Tribunal Superior de Justicia

EPÍLOGO

La iniciativa del presente trabajo se centra en analizar y estudiar el delito de abandono de lugar del accidente tipificado en el artículo 382 bis del vigente código penal. Se trata de una figura delictual de reciente incorporación que nace fruto de una contundente demanda social que venía exigiendo el castigo de los conductores responsables de un accidente que abandonaban el lugar del siniestro.

El delito de abandono del lugar del accidente o como se suele decir “delito de fuga” presenta ciertas características que son analizadas de forma pormenorizada y una vez examinadas éstas se realiza una comparativa con el delito de omisión del deber de socorro tipificado en el artículo 195 del código penal. Una de las conclusiones obtenidas es que el delito de fuga solo puede ser atribuido al conductor responsable de abandonar el lugar del accidente, fuera de los casos contemplados en el delito de omisión del deber de socorro, es decir, se trata de un tipo penal subsidiario o accesorio.

1. DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE (ART. 382 BIS)

El delito de abandono del lugar del accidente o delito de fuga viene recogido en el vigente CP aprobado por la LO 10/1995 de 23 noviembre. Se regula en el artículo 382 Bis del CP y ha sido el último delito en incorporarse al título y capítulo donde se enmarca, concretamente Título XVII Capítulo IV bajo la rúbrica “delitos contra la seguridad vial”¹, en adelante DCSV. Una nota esencial de este delito y común al resto de delitos contra la seguridad vial es que para su perfección precisa que su producción se efectúe con ocasión o como consecuencia del tráfico rodado y como más adelante se estudiará con mayor abundamiento, el culpable no puede ser cualquier persona, sino que tendrá que ser necesariamente un conductor.

El delito de fuga pasó a formar parte del catálogo de DCSV tras la promulgación de la LO 2/2019 de 1 de marzo. Su aprobación se produjo fruto de numerosas reivindicaciones surgidas de una parte de la sociedad y asociaciones de víctimas de accidentes como consecuencia de la sensación de frustración sufrida por parte de muchas víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares en los procesos judiciales². En la mayoría de los casos sentían que no lograban sus pretensiones, incluso percibían una cierta impunidad sobre los responsables del accidente tras dictarse la sentencia judicial³.

Como ya se adelantó, los DCSV, artículos del 379 al 385 ter, están amparados en el título XVII del CP bajo la rúbrica “Delitos contra la seguridad colectiva”, esto significa que tienen como objetivo general la salvaguarda de la seguridad colectiva y de forma particular la protección y cuidado de la seguridad vial, al situarse dentro del título mencionado en su capítulo IV.

La gran mayoría de estos delitos -DCSV- no precisan de la producción de un resultado, debido a su naturaleza jurídica son considerados delitos de peligro. Como ejemplo, se puede citar el artículo 379 CP en sus apartados primero y segundo, que castiga la conducción con exceso

¹ Con la promulgación de la LO 15/2007 de 30 de noviembre cambió la rúbrica del título XVII Capítulo IV del CP “delitos contra la seguridad del tráfico” por la siguiente rúbrica “delitos contra la seguridad vial”.

² La propia LO 2/2019 de 1 de marzo en su preámbulo establece que “La presente Ley Orgánica 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

³ Roj: STS 5967/2012 - ECLI:ES:TS:2012:5967. En esta sentencia (STS 706/2012 de 24 de septiembre) el TS absuelve al acusado del delito del deber de omisión de socorro al no concurrir los requisitos establecidos por el propio TS. En este caso concreto el acusado atropelló a un ciclista y huyó del lugar alegando que otro vehículo le perseguía y que la víctima no estaba desamparada por encontrarse el lugar con bastante gente.

velocidad superando ciertos límites establecidos por la norma y la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes superando determinadas tasas -delitos de peligro abstracto-. Los artículos 380 y 381 CP castigan la conducción temeraria e hipertemeraria respectivamente -delitos de peligro concreto- y el artículo 383 CP que castiga la negativa al sometimiento a las pruebas legalmente establecidas para determinar el grado de impregnación alcohólico o la presencia de drogas tóxicas -delito de peligro abstracto-. Sin embargo, el delito fuga, como ya se verá más adelante, por su naturaleza no cumple este presupuesto y no puede ser considerado un delito de peligro, pudiendo, sin embargo, ser conceptualizado como en delito de mera actividad.

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y NOTAS DE DERECHO COMPARADO

Siempre ha existido una preocupación en nuestra sociedad en relación con el abandono del lugar donde se produce un accidente de circulación por parte de sus responsables. La solución aportada por los poderes públicos se materializaba castigando a los culpables en el ámbito administrativo y en determinadas ocasiones en el ámbito penal.

El código de circulación de 1934 ⁴, dedicaba un apartado bajo la rúbrica de “*Accidentes*” y ofrecía tres artículos a tal cometido. Particularmente, en su artículo 49 castigaba administrativamente a todo conductor de cualquier vehículo que habiendo ocasionado un accidente no se parase, escapara o intentara escapar. La pena de multa se agravaba para los accidentes en los que se produjeran desgracias. Dicho artículo también obligaba al conductor responsable a auxiliar a las personas que hubieran resultado lesionadas ⁵.

⁴ El Código de circulación de 1934 ha estado vigente en nuestro país de forma longeva (alrededor de 75 años). Su vigencia comprende desde su promulgación conforme establece su disposición final de fecha 26 de Septiembre de 1934. Sufrió diversas modificaciones, siendo derogados la mayor parte de sus artículos hasta que finalmente fue derogado de forma completa y definitiva con la probación del RD 818/2009 de 8 de mayo “Reglamento General de Conductores”.

⁵ Artículo 49 Del Código de circulación de 1934 a) 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 de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las leyes vigentes. b) En caso de accidente con desgracias, el conductor del vehículo que lo haya causado debe 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 asistidas. Los infractores serán castigados con la multa de 500 pesetas, sin perjuicio de las demás responsabilidades.

En el ámbito penal, el código de 1928 en su artículo 537⁶ castigaba con penas acumulativas de prisión y de multa pecuniaria, al conductor de cualquier vehículo que dejara en estado de abandono a las personas a quién matara o lesionara por imprevisión, imprudencia o impericia.

En los países de nuestro entorno también se refleja esa misma preocupación sobre la posible *fuga* de cualquier conductor que haya provocado un accidente. No obstante, analizando la legislación de países europeos se observan ciertas diferencias. En Portugal, Bélgica, Suiza o Austria no se castiga de forma singular este abandono o fuga, sancionando tal conducta mediante el delito de omisión del deber de socorro. En otros países, Alemania, Francia e Italia sí que distinguen el delito de omisión del deber de socorro del delito de fuga. Este último criterio es el que ha decidido seguir el legislador español con la incorporación del nuevo delito del artículo 382 bis del CP aprobado recientemente en España⁷.

Tanto en Alemania, Francia como en Italia ese reproche se concreta en sus distintos ordenamientos jurídicos ofreciendo determinados artículos que regulan y castigan el abandono del lugar del accidente. En el código criminal alemán -StGB- se recoge la fuga del participante de un accidente de tráfico en su artículo 142. El código penal francés, en su artículo 222-19-1, castiga al conductor que sabiendo que ha generado un accidente no se detenga y trate de eludir su responsabilidad civil o penal derivada del suceso. En Italia, sucede algo similar, diferenciando de un lado el incumplimiento del deber del conductor de detenerse en caso de accidente con muerte o lesiones en carretera -artículos 589 ter y 590 ter- con la omisión del deber de socorro -artículo 593-.⁸

⁶ Código penal de 1928 Artículo 537. El automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete q se 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.

⁷ CASTRO MORENO, A. (2019): “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, Nº 138, pp. 1-43.

⁸ LANZAROTE MARTÍNEZ, P. (2019), “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, Nº 9359.

1.2 ELABORACIÓN LEGISLATIVA, ALCANCE Y JUSTIFICACIÓN.

ELABORACIÓN LEGISLATIVA

Los orígenes legislativos del delito de fuga se sitúan en la proposición de Ley presentada por el grupo parlamentario popular en junio 2017 ⁹, a raíz de una fuerte campaña iniciada en redes sociales bajo la etiqueta o hashtag “*porunaleyjusta*”. El objeto de la proposición no era únicamente la inclusión de una nueva figura delictual que castigara el abandono del lugar del accidente sino también que se modificaran los artículos referentes a la imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor - artículos 142 y 152 del CP-.

El 22 de junio 2017 fue presentada por el citado grupo parlamentario la proposición de Ley Orgánica 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 proposición fue calificada el día 27 de ese mismo mes. El 15 de septiembre de 2017 el Pleno del Congreso de los Diputados tomó en consideración la proposición, iniciándose la maquinaria legislativa del Estado. A partir de ese momento se produjeron una serie de críticas y discusiones por las diferencias materiales existentes entre partidos políticos, expertos en la materia y por el propio fiscal coordinador de seguridad vial ¹⁰.

Como suele ser habitual, diversos grupos parlamentarios presentaron enmiendas a la proposición, entre ellos, el grupo de unidas podemos, el grupo socialista, ciudadanos y el Sr. Carles Campuzano i Canadés del grupo mixto. En total se presentaron 16 enmiendas ¹¹.

A pesar de todas las críticas y rechazos, tras cumplir con los mecanismos y plazos legislativos establecidos en el reglamento de la cámara correspondiente, finalmente se aprobó la LO 2/2019 de 1 de marzo, siendo publicada en el BOE número 53 Sección I página 20278. Conforme a su disposición final única, entró en vigor al día siguiente de su publicación, es decir, el día 2 de marzo de 2019. Esta técnica, y más tratándose de una norma de naturaleza penal, es

⁹ BOCG, “Proposición 122/000114 de Ley Orgánica de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre del CP, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 30 de junio de 2017”.

¹⁰ MARTÍNEZ CORREA, I. (2021) “El delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 del CP”, Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal, Nº 64, p. 8.

¹¹ BOCG Núm. 142-4 de 21 de marzo de 2018

perfectamente criticable. Resulta muy extraño, que habiéndose creado un nuevo delito cuya finalidad es sancionar a quién realice la conducta descrita en su enunciado no se disponga de ningún tipo de margen temporal para que la ciudadanía pueda tener conocimiento. Esta crítica tiene su respaldo, entre otras consideraciones, si se tiene en cuenta que, además de incluir la reforma la aprobación de un nuevo tipo penal, también se modifican los artículos 142 y 152 del CP y tales reformas implican que las conductas sean castigadas con penas privativas de libertad, pudiendo llegar a los 6 años de prisión en el caso de lesiones imprudentes o todavía más, 9 años en el caso del homicidio imprudente. Habida cuenta de lo anterior, algunos autores hablan incluso de desprecio por parte del legislador ya que la *vacatio legis* cumple una importante finalidad y este menosprecio pudiera suponer que se conculquen el principio de seguridad jurídica y el principio de seguridad penal.

Suele ser habitual que la *vacatio legis* de las normas penales ostenten un plazo de seis meses, aunque ese periodo ha ido aminorando en la actualidad. Es cierto que estos plazos han ido disminuyendo con demasiada frecuencia y puede que una de sus razones sea por la aparición de las nuevas tecnologías de la información. Para el resto de las normas de naturaleza no penal, con carácter general, los plazos son de 20 días, tal y como reseña el artículo 1.2 del Código Civil. No obstante, lo que hubiera sido deseable en el caso de la reforma penal operada por las LO 2/2019 de 1 de marzo, y más conforme con el principio de legalidad penal, es que el periodo de *vacatio legis* hubiera sido más amplio ¹².

ALCANCE Y JUSTIFICACIÓN

En la propia exposición de motivos de la proposición de Ley Orgánica (LO) se establecen cuales son los tres ejes sobre los que se asienta la iniciativa, y son:

1. La tipificación de un nuevo delito llamado abandono del lugar del accidente.
2. El aumento del castigo de las conductas imprudentes según la gravedad del hecho y el número de personas lesionadas o fallecidas.
3. La introducción de tres supuestos que se van a considerar siempre imprudencia grave.

Al final de la exposición de motivos se menciona cual es la finalidad o la justificación de la reforma propuesta que no es otra que la mayor sanción o punibilidad de determinadas conductas

¹² CASTRO MORENO, A. (2019): “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, N° 138, pp. 1-43.

particularmente graves con resultado de muerte, en particular cuando el conductor del vehículo a motor o ciclomotor conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o exceso de velocidad. Con ello se reconoce que existen determinadas circunstancias que son indicativas de una especial negligencia por parte del conductor y han de tener consideración inequívoca en las consecuencias penales.

Sin embargo, esta justificación ha sido objeto de numerosas críticas por parte de muchos juristas, entre otros, por el fiscal de seguridad vial y Doctor en Derecho, el Sr. Pablo Lanzarote Martínez. En palabras del propio Lanzarote y analizando los datos estadísticos ofrecidos por la Dirección General de Tráfico sobre la siniestralidad vial se puede comprobar que los accidentes se reducen si se comparan los años 2016 y 2017. Esos mismos datos estadísticos arrojan el resultado que, aunque si bien es cierto que los ciclistas muertos en carretera han aumentado un 11%, los heridos hospitalizados han descendido en un 6%. Todos estas referencias y estadísticas oficiales demuestran que no hay datos cualitativos ni cuantitativos relacionados con los accidentes y la siniestralidad que hagan necesaria la reforma penal que se ha llevado a cabo ¹³.

El Sr. Lanzarote concluye que la motivación del legislador sobre esta reforma ha sido la de actuar mediante impulsos por ser un caso especialmente mediático, y obedece al único fin de dar respuesta a una importante demanda social.

No es el único autor que critica la reforma, el catedrático de Derecho Penal D. Miguel Olmedo Cardenete afirma que ni tan siquiera en la propia proposición de modificación de LO, el legislador hace referencia alguna a que fuentes recurre para acreditar esa “demanda social” que justifique el nuevo incremento punitivo emprendido por la reforma, pareciendo que se deja llevar por el interesado protagonismo informativo que en muchos casos los medios de comunicación dan a estos supuestos ¹⁴.

Para otros autores, la tipificación del delito de abandono del lugar del accidente obedece a la fuerte influencia de las víctimas de accidentes de tráfico, sobretodo de ciclistas. De esta forma queda demostrada la influencia que pueden llegar a ejercer estas personas sobre el legislador penal, cediendo este último en muchos casos a las pretensiones formuladas por las víctimas y olvidándose y por tanto despreciando los principios rectores del derecho penal, refiriéndose a

¹³ LANZAROTE MARTÍNEZ, P. (2019), “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, N° 9359.

¹⁴ OLMEDO CARDENETE, M. (2021) “El delito de abandono del lugar del accidente, introducido por la reforma de la LO 2/2019 de 1 de marzo” en Actualidad Penal 2021. Tirant lo Blanch. Valencia. 2021, pp. 508

los principios de intervención mínima y el de proporcionalidad ¹⁵. Apoyándose en el criterio de otros autores, afirma que estos principios podrían estar colisionando con el denominado autoencubrimiento impune ¹⁶.

1.3 ANÁLISIS DEL TIPO PENAL

Para comenzar con el análisis, veamos lo que dice el propio artículo 382 bis del CP:

1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieron una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

Es un precepto que tiene una técnica criticable. En su primer punto establece el supuesto de hecho y en los dos siguientes -números dos y tres- fija las penas en función de si la causación del accidente ha sido por imprudencia del conductor o de origen fortuito.

De su lectura detallada se pueden extraer rápidamente los presupuestos o requisitos del tipo penal y son:

- Que haya un abandono **voluntario del lugar de los hechos y que no exista riesgo propio ni de terceros** (en caso de riesgo la conducta sería atípica)
- Que el **autor del accidente** haya sido causado por el **sujeto que huye**.

¹⁵ MUÑOZ CONDE, F. (2022) Derecho Penal. Parte especial 24ª edición, pp. 705

¹⁶ BUSTOS RUBIO, M. (2019) “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente” en La ley penal. Revista de derecho penal, procesal y penitenciario, N° 138

- **Que no sea aplicable la omisión del deber de socorro del artículo 195.3**
- **Que en el accidente se origine como resultado el fallecimiento de una o varias personas o lesiones** ¹⁷

Antes de continuar con el análisis del delito del artículo 382 bis, considero necesario dar respuesta a dos preguntas básicas relacionadas con esta figura delictiva, tales preguntas son: ¿Qué es un accidente? y ¿Quién instruye el atestado o qué fuerza y cuerpo de seguridad tiene la competencia para la investigación de este delito?

Referente a la primera de ellas, podría ser conveniente consultar la definición de accidente ofrecida por J. Stannard Baker que dice así “un accidente de circulación es un hecho, suceso o acontecimiento inesperado o imprevisto, que contiene un elemento de azar o probabilidad y cuyos resultados son indeseables o infortunados.” ¹⁸. Actualmente, también se debería acudir a la definición ofrecida en la orden INT/2223/2014 por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico ¹⁹.

Referente a la segunda de las cuestiones, el legislador ha querido incorporar el delito de fuga en el capítulo IV del Título XVII en el marco de los delitos contra la seguridad vial y este posicionamiento es de vital importancia para responder a la pregunta planteada. Los dos cuerpos policiales que principalmente se ocupan de la investigación de accidentes de circulación e instrucción de atestados en materia de delitos contra la seguridad vial son las denominadas policías de tráfico. Las policías con funciones en materia de tráfico son la Guardia Civil y las Policías Locales o municipales. La Guardia civil centrará su actuación en materia de tráfico en vías interurbanas y las Policías Locales lo harán en el casco urbano de sus respectivas poblaciones. Tales atribuciones, vienen establecidas en la propia legislación sobre fuerzas y

¹⁷ Tras la reforma del artículo 382 bis operada por la LO 11/2022 de 13 Septiembre, las lesiones sufridas únicamente deberán ser las reflejadas en los tipos 147.1, 149 y 150 CP. Por tanto, si se produjeran lesiones de carácter leve -147.2 y 147.3- no aplicaría este tipo penal.

¹⁸ STANNARD BAKER, J. (2002) Manual de investigación de accidentes de tráfico.

¹⁹ 17 Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Definición: 1. Accidente de tráfico con víctimas. Deben reunir las circunstancias siguientes: a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. b) Resultar a consecuencia de estos, una o varias personas fallecidas o heridas. c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. La definición de vehículo será la recogida en el punto 4 del anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

cuerpos de seguridad ²⁰. Además, determinadas policías autonómicas ejercen funciones relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, todo ello en virtud de sus estatutos de autonomía. Tres comunidades autónomas son las que han adquirido estas competencias y los tres cuerpos policiales que las ejercen son, los mossos *d'escuadra* en Cataluña, la policía foral en Navarra y la *Ertzaintza* en el País Vasco.

Una prueba irrefutable sobre lo anteriormente indicado referente a que las policías locales, la Guardia Civil y determinadas policías autonómicas son los cuerpos que se dedican casi de forma exclusiva a la investigación e instrucción de atestados en materia de delitos contra la seguridad vial es el dictamen emitido por el Sr. Bartolomé Vargas Cabrera, fiscal coordinador de sala de seguridad vial del Tribunal Supremo ²¹. Este dictamen va dirigido a las policías de tráfico del territorio español y tiene como objetivo principal la misión de unificar criterios, dotar de seguridad jurídica a los supuestos en los que se instruya atestado por delito del artículo 382 bis CP y para evitar desigualdades.

A pesar de lo anteriormente apuntado, sobre que cuerpos de seguridad son los que habitualmente instruyen atestados relacionados con DCSV, determinados autores consideran que, a pesar de tener estos cuerpos policiales –GC, PPLL y determinadas PPAA- atribuidas tales funciones en sus respectivas legislaciones y estatutos, el resto de FFCCSS, nos referimos a la policía nacional y el resto de las policías autonómicas, también son competentes para actuar ante tales delitos. Esto es así por la sencilla razón de que la función nuclear de cualquiera de estos cuerpos de seguridad es la obligación de actuar ante la comisión de cualquier hecho delictivo. No debemos olvidar que el artículo 282 de la LECrim establece que la Policía Judicial tiene por objeto y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial. Además, conforme con el artículo 104 de nuestra carta magna, las FFCCSS tienen como misión la protección y el libre ejercicio de derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana.

²⁰ Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. En virtud del artículo 12 apartado c le corresponde a la GC la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas. En virtud del artículo 53 apartados b y c, les corresponde a las policías locales, Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación e instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.

²¹ Dictamen 1/2021 sobre la reforma operada por lo 2/2019 emitido por el Sr. Fiscal Coordinador de Seguridad vial.

Amén de lo anterior y conforme lo estipulado en el artículo primero del Real Decreto 769/1987, de 19 de junio, sobre regulación de la Policía Judicial, las funciones generales de policía judicial corresponden a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cualquiera que sea su naturaleza y dependencia, en la medida en que deben prestar la colaboración requerida por la Autoridad Judicial o el Ministerio Fiscal en actuaciones encaminadas a la averiguación de delitos o descubrimiento y aseguramiento de delincuentes. Por tanto, se puede concluir que en sentido genérico todos los cuerpos de seguridad son considerados como policía judicial, sin perjuicio de las unidades orgánicas de PJ creadas al efecto en sentido estricto.

De todo esto se podría aseverar que, tal y como afirman determinados autores y confirma la doctrina mayoritaria, agentes de la Policía Nacional así como policías autonómicos sin competencias transferidas en materia de tráfico, ante un delito de abandono del lugar del accidente tienen la obligación legal y serían perfectamente aptos para la práctica de las diligencias oportunas e instrucción del atestado pertinente, todo ello al amparo de sus funciones como PJ y puesto que los DCSV son igual que el resto de delitos recogidos en el CP ²².

BIEN JURÍDICO PROTEGIDO

No resulta pacífica la determinación de cual es el bien jurídico protegido en el delito del artículo 382 bis del CP. Por un lado, en la propia exposición de motivos de la proposición de LO de modificación del CP que introdujo esta nueva figura delictiva se indica que se pretende castigar la *maldad intrínseca* que supone la fuga, referencia absolutamente inaceptable como justificación del precepto ²³. Puede parecer que el BJP aquí no es la solidaridad humana, a diferencia de lo que sucede en el delito de omisión del deber de socorro (art. 195.3). Lo que se castiga en el artículo 382 bis no es la omisión de auxilio a quién necesita socorro, sino que se **castiga la fuga en si misma**, es decir la acción de fugarse o el abandono espacial del lugar del accidente. Es independiente si las víctimas están siendo atendidas o no por otras personas o si han fallecido en el acto. Lo que parece que el legislador pretendía es asegurar un deber de permanencia en el lugar de los hechos, de permanecer junto a la víctima, aunque no se haga nada y con independencia de la eficacia que pueda tener el auxilio ²⁴. Todo ello hace pensar

²² CÁMARA ARROYO, S, TEIJÓN ALCALÁ, M (2022) “La negativa a someterse a las pruebas de alcohol y drogas. Un análisis de las cuestiones más controvertidas”, en Anuario de derecho penal y ciencias penales. pp 218

²³ MUÑOZ CONDE, F. (2022) Derecho Penal. Parte especial 24ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. pp. 704

²⁴ LANZAROTE MARTÍNEZ, P. (2019), “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, N° 9359.

que lo que se quiere castigar es la intención de eludir la posible responsabilidad penal, lo que relaciona este tipo más con un delito contra la Administración de Justicia que con un delito contra la seguridad vial ²⁵.

No resulta extraño que un sector amplio de la doctrina haya criticado con dureza el BJP que el legislador ha determinado que se debe proteger con esta figura porque, aunque si bien es cierto la conducta de abandonar el lugar del accidente es reprochable por ser algo que “está mal”, está totalmente desconectado de la misión propia del derecho penal, que es la tutela de verdaderos bienes jurídicos ²⁶.

Para muchos autores no resulta sencillo la identificación nítida del bien jurídico protegido, que, de acuerdo con las exigencias constitucionales, trate de proteger esta nueva figura penal. Es cierto que no dejarán de plantearse dudas acerca de si la conducta descrita en el nuevo art. 382 bis posee el suficiente contenido de injusto material para conformar la infracción penal, al menos en el supuesto de la huida tras la causación fortuita del accidente donde la frontera sobre la procedencia de uno u otro tipo de respuesta sancionadora, penal o administrativa, no se perfila demasiado clara ²⁷.

SUJETO ACTIVO DEL DELITO

El sujeto activo no puede ser cualquier persona, será en todos los casos un conductor, pero no el conductor de cualquier vehículo sino tal y como se desprende del propio precepto penal será el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor que habiendo causado un accidente abandone el lugar dejando allí personas fallecidas o heridas de cierta gravedad. Esto hace que se trate de un delito especial. El instrumento típico para la comisión de este delito será un vehículo a motor o un ciclomotor ²⁸.

²⁵ DE VICENTE MARTÍNEZ, R. (2019), “Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga” Madrid

²⁶ BENÍTEZ ORTÚZAR, I. (2018) “Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 BIS CP. El nuevo delito “de fuga””, en Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS), Nº 13, p. 69.

²⁷ LANZAROTE MARTÍNEZ, P. (2019), “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, Nº 9359.

²⁸ En el Anexo I del RDL 6/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se definen los conceptos básicos y entre ellos se recoge la definición de conductor “Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”. También se recoge la definición de vehículo a motor “Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida”

El comportamiento típico consiste por tanto en conducir, pero eso sí conducir un vehículo a motor o un ciclomotor. Quedaría por tanto fuera de este precepto el ciclista, el conductor de un vehículo de movilidad personal o cualquier otro vehículo no considerado vehículo a motor o ciclomotor, que tras causar un accidente abandona el lugar del accidente, aunque deje a personas heridas graves o fallecidas. Para conocer que se considera vehículo a motor o ciclomotor se tiene que acudir al anexo I del RDL Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

NATURALEZA

Como ya se adelantó el delito de fuga no es un delito de peligro ni de resultado, más bien nos encontramos ante un delito de actividad. Es un delito de acción, no de omisión, requiere la realización de una conducta consistente en el abandono del lugar del suceso donde se produjo el accidente. Tampoco se sanciona no hacer algo o conducta pasiva, no auxiliar, como en el delito de omisión pura u omisión propia del deber de socorro del art. 195 CP. Se podrá permanecer en el lugar sin prestar ayuda alguna y no se incurrirá en responsabilidad por este tipo penal. Si la víctima está debidamente asistida, o sin estarlo no se encuentra en peligro grave y manifiesto, si se permanece en el lugar del accidente, aunque no se lleve a cabo ninguna actividad de auxilio, la conducta será atípica.

La consumación, como realización de todos los elementos comprendidos en la descripción típica, no se producirá solo con la acción del alejamiento del conductor, sino que es preciso que se produzca, a resultas de la acción fortuita o imprudente de quien lleva a cabo la huida, la muerte de una persona o lesiones de las reseñadas en el art. 382 bis, lo que podrá ocurrir y ser constatado pasado algún tiempo de los hechos. La existencia del delito dependerá en muchas

y por último también se define un ciclomotor “Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación: a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico. b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos. c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.”

ocasiones de la evolución de las lesiones de las víctimas del accidente. En todo caso, el alejamiento no agota por sí solo el contenido del injusto penal.

Aun siendo un delito de mera conducta, cabrían formas imperfectas de ejecución, cuando comenzada la fuga, ésta es neutralizada, impedida o evitada por circunstancias ajenas a la voluntad del autor.

Al igual que en el resto de DCSV, es un delito exclusivamente doloso, tratándose de delitos de peligro o de mera actividad el dolo solo debe abarcar desde la creación del riesgo. Aunque llegado el caso de producir un resultado, éste será calificado como homicidio o lesiones imprudentes, quizás con la excepción del tipo previsto en el artículo 381 CP ²⁹.

El delito de fuga entrará en concurso de delitos real con cualquier otro delito contra la seguridad vial o contra la vida o la salud que haya podido cometerse con la conducta previa. Además, es un delito de tipo subsidiario con el delito de omisión del deber de socorro, aplicándose el artículo 195. 3 cuando haya una víctima desamparada y en peligro manifiesto y grave, y sólo entrará en juego el artículo 382 bis cuando no la hay ³⁰.

2. DISTINCIÓN ENTRE LOS TIPOS PENALES DE LOS ARTÍCULOS 382 BIS Y 195 CP

2.1 COMPARATIVA ENTRE EL DELITO DE “FUGA” Y EL DELITO DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO

Como introducción a este punto que tiene por finalidad la comparación entre dos figuras delictivas íntimamente relacionadas, y porque no decirlo, con naturaleza de subsidiariedad la una de la otra, me parece oportuno comenzar reseñando que el delito de omisión del deber de socorro constituye una de las figuras más tradicionales de nuestro derecho. Desde su tipificación en el código de 1822 poco ha variado en su redacción hasta nuestros días ³¹.

²⁹ ARMENDÁRIZ LEÓN, C. (Dir.), BUSTOS RUBIO, M. (Coord.). Parte especial del derecho penal a través del sistema de casos (2022). 2ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. pp. 360

³⁰ MUÑOZ CONDE, F. (2022) Derecho Penal. Parte especial 24ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia pp. 706

³¹ Artículo 698 del CP de 1822. Todo el que pudiendo hacerlo sin perjuicio ni riesgo suyo no prestare el socorro que esté en su arbitrio á cualquiera persona que halle herida, maltratada, acometida por un agresor injusto, constituida en otro conflicto que requiera los auxilios de la humanidad, será reprendido, y sufrirá un arresto de uno

En cuanto al BJP del delito de omisión del deber de socorro, aunque la doctrina mayoritaria ha considerado que es la solidaridad humana, postura todavía mantenida por la jurisprudencia, en sede doctrinal ha cobrado mayor fuerza la tesis de que, mediante estos tipos penales, el legislador protege directa e inmediatamente bienes individuales de los sujetos en peligro, tales como la vida, la integridad física o su salud. En efecto, la concepción de la solidaridad humana como bien jurídico fue criticada por estos movimientos doctrinales posteriores por ser, en sí misma considerada, un auténtico valor ético-social que poseería, por tanto, una realidad que sería anterior a la realidad jurídica, y que carecería de límites jurídicos por lo que difícilmente se podría estimar como objeto de protección penal. La opción de señalar que los bienes jurídicamente tutelados son directamente bienes individuales permite, al contrario, sacar a la luz el verdadero núcleo del comportamiento típico ³². En definitiva, es el deber que tenemos todas las personas de prestar ayuda o socorrer a quien se hallare en una situación de peligro.

En virtud de los anterior, ya podemos encontrar una diferencia clara entre un delito y otro – 195 y 382 bis-. Por un lado, el delito de omisión del deber de socorro tiene de forma nítida identificado el bien jurídico que se protege con dicho precepto, sin embargo, y como ya pudimos comprobar anteriormente no se dispone de esa misma nitidez a la hora de identificar el BJP en el delito de fuga. Tanto la jurisprudencia como la dogmática mayoritaria, teniendo en cuenta el contenido del Preámbulo de la LO que introdujo el delito de fuga, hablan de la infracción de un deber de solidaridad humana que se eleva al rango de deber jurídico ³³.

Una vez analizado el BJP del delito de omisión del deber de socorro veamos donde se ubica tal figura delictiva. Pues. Bien, el artículo 195 del CP se enmarca en el título IX de la parte especial del CP, en su libro II, bajo la rúbrica “de la omisión del deber de socoro.” Dicho título noveno está compuesto por dos artículos, el 195 y el 196, no obstante, por exceder del objeto del presente trabajo nos centraremos en el artículo 195 y particularmente en sus apartados primero y tercero.

á seis días, pagará una multa de diez reales de vellón á tres duros ; observándose lo prevenido en el artículo 128 del título preliminar respecto del que desempeñare esta obligación como allí se expresa

³² ARMENDÁRIZ LEÓN, C. (Dir.), BUSTOS RUBIO, M. (Coord.). Parte especial del derecho penal a través del sistema de casos (2022). 2ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. pp. 184

³³ STS 1/2023 de 18 de enero. ECLI:ES:TS:2023:145. Esta sentencia pone de manifiesto la crítica sobre la determinación del BJP en el delito de fuga.

Aquí resulta obvia otra de las diferencias entre los delitos de fuga y de omisión del deber de socorro, tanto es así, que el propio legislador los ubica en títulos distintos, título IX para los delitos de omisión y título XVII capítulo IV para el delito de fuga. Esta diferencia, aunque lo parezca, no es una cuestión baladí y como más adelante profundizaremos puede acarrear determinados problemas procesales.

Artículo 195 CP

1. El que no socorriere a una persona que se halle **desamparada y en peligro manifiesto y grave**, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.

2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.

3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.

Referido artículo - 195 CP- distingue cuatro elementos fundamentales del tipo penal, tres de naturaleza objetiva y uno de naturaleza subjetiva. Tales elementos son:

- Que una persona se encuentre desamparada y en peligro manifiesto y grave.
- Que el sujeto activo no realice la acción impuesta por el tipo.
- Que el sujeto activo tenga la capacidad para realizar la acción debida “sin riesgo propio ni de terceros”

Por último, referente al elemento subjetivo sería que el sujeto activo tenga conocimiento de la situación de desamparo y peligro manifiesto y grave de la víctima ³⁴.

Según la doctrina dominante, se entiende por persona desamparada aquella que ni puede prestarse ayuda a si misma, ni cuenta con otras personas que la auxilién. No se encuentra en

³⁴ GÓMEZ MARTIN, V. (2008) “Omisión del deber de socorro y seguridad del tráfico”, en Seguridad Vial y Derecho penal. CARDENAL MONTRAVETA, S. (Coord.). Tirant o Blanch. Valencia. pp. 285

desamparo quien recibe efectivamente el auxilio de otros. No basta por tanto la mera presencia de simples curiosos que no prestan ayuda alguna ³⁵.

En relación con el *peligro*, la doctrina dominante entiende que debe consistir en la probabilidad que se produzca un daño para la vida o la integridad corporal ³⁶. Debe tratarse de un peligro manifiesto y grave. El primer elemento se refiere a la necesidad de que la situación de riesgo para un tercero sea perceptible para el sujeto activo por medio de signos externos, sin ulteriores exigencias. El segundo, el relativo a la gravedad del peligro, debe ser valorado teniendo en cuenta tres aspectos: el grado de probabilidad de que se produzca un resultado lesivo; la mayor o menos inminencia con que pueda preverse que va a producirse el daño para la vida o la salud individual; y, por último, la naturaleza del mal amenazante, en atención, sobre todo, a la entidad de los bienes jurídicos afectados ³⁷.

Definidos todos estos elementos se observan nuevamente claras diferencias entre un delito y otro -195 y 382 bis-. Como se puede comprobar forma parte de los elementos del tipo del artículo 195 que las víctimas estén desamparadas y en peligro manifiesto y grave, por el contra, en el delito de fuga no precisa de ninguno de estos requisitos.

Otras dos diferencias serían, por un lado, en el delito del artículo 195 CP el sujeto activo no debe realizar la acción impuesta por la norma, es decir se trata de una conducta omisiva, sin embargo, en el delito de fuga requiere de una acción inmediata del sujeto activo, es decir, el abandono espacial del lugar del accidente por parte del causante del accidente.

A mayor abundamiento, en el artículo 195 apartado primero el sujeto activo puede ser cualquier persona y en el artículo 382 bis únicamente será responsable el causante del accidente. Matizaré que en el supuesto del artículo 195 apartado tercero, también castiga al responsable de un accidente ocasionado de forma fortuita.

Sobre las penas aplicables en uno y en otro delito también se observan ciertas diferencias. La más evidente, a juicio de la persona que suscribe, sería que, en el delito de fuga, en cualquiera de sus formas, por imprudencia o de forma fortuita, además de imponer al culpable una pena

³⁵ QUERAL JIMENEZ, JJ. (2002). Derecho Penal Español. 4ª Edición. Tirant lo Blanch. Valencia. pp. 148

³⁶ GÓMEZ MARTIN, V. (2008) "Omisión del deber de socorro y seguridad del tráfico", en Seguridad Vial y Derecho penal. CARDENAL MONTRAVETA, S. (Coord.). Tirant o Blanch. Valencia. pp. 285

³⁷ REBOLLO VARGAS, R. (2004) Comentarios al Código Penal, CÓRDOBA RODA, J. (Coord.) GARCÍA ARÁN, M (Coord.). Marcial Pons. Madrid. pp. 432

de prisión se le condena también con la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un cierto tiempo. Esto se produce, como suele ser habitual en los delitos contra la seguridad vial, por la imposición de penas acumulativas de diferente naturaleza, normalmente pena privativa de libertad junto a la privación de conducir vehículos a motor o ciclomotores. Cuando el delito se comete por imprudencia, en ambos casos 382 bis y 195.3 CP, la pena abstracta abarca desde los seis meses de prisión hasta los 24 meses, sin embargo, cuando la causa es de origen fortuita, en el caso del delito de omisión del deber de socorro la pena impuesta es de prisión de 6 a 18 meses y en el delito de fuga se reduce considerablemente el castigo imponiendo una pena que oscila desde los 3 meses de prisión hasta el límite máximo de 6 meses.

3. CONCLUSIONES

El delito de abandono del lugar del accidente ha sido incorporado al catálogo de delitos contra la seguridad vial del código penal en el artículo 382 bis. Durante su tramitación legislativa, hasta alcanzar su aprobación definitiva mediante LO 2/2019 de 1 de marzo, fue objeto de numerosas críticas desde diversos sectores; partidos políticos, expertos en la materia y el propio fiscal coordinador de seguridad vial, Sr. D. Bartolomé Vargas Cabrera.

Incluso tras su entrada en vigor, al día siguiente de su publicación en el BOE, no cesaron las críticas y rechazos, esta vez centradas en el mínimo plazo temporal del periodo de *vacatio legis*, siendo éste prácticamente inexistente, sobretodo tratándose de una norma penal con reproche punitivo que castiga determinadas conductas con la privación de libertad. También fue objeto de cierta censura debido a la imprecisión sobre la determinación del BJP para este delito. Un sector amplio de la doctrina se postuló declarando que pudiera ser reprochable la conducta de abandonar el lugar de un accidente por parte de sus responsables, pero este castigo debiera ser ejecutado en vía administrativa y no por la vía penal, puesto que esta última debe actuar bajo el principio de intervención mínima y tutelar verdaderos bienes jurídicos. Referente a aquellas conductas que traspasaran la línea administrativa y alcancen al ámbito penal nada impide que puedan ser castigadas en aplicación del delito de omisión del deber de socorro o en aplicación de aquellos otros que corresponda, según cada caso concreto. Sobre la justificación de la reforma, el legislador se amparó, entre otras cosas, en el aumento de la siniestralidad vial, pero

verificando las estadísticas oficiales ofrecidas por la DGT -tablas que se adjuntan en los anexos primero, segundo y tercero- no se aprecia ningún aumento sino más bien todo lo contrario.

Desde el punto de vista del derecho comparado, en ciertos países de nuestro entorno -Portugal, Bélgica, Suiza o Austria- no se castiga de forma explícita el abandono del lugar del accidente, sancionando únicamente mediante el delito de omisión del deber de socorro, tal y como se venía haciendo en España antes de que entrara en vigor este nuevo delito de fuga. No obstante, hay otros estados que sí recogen en sus ordenamientos penales la punición del abandono del lugar del accidente de forma exclusiva, tales como, Alemania, Francia e Italia. En nuestro ordenamiento jurídico se ha cambiado el criterio seguido hasta ahora y se ha decidido seguir el ejemplo de estos tres últimos países citados, aunque si bien es cierto y remontándonos a los primeros códigos penales, en el código penal español de 1928 sí que se contemplaba como delito el abandono del lugar del accidente y se castigaba a los responsables mediante penas acumulativas de prisión y de multa.

Una vez analizada esta figura delictiva del artículo 382 bis, entre otros aspectos su naturaleza, el bien jurídico protegido y sujeto activo del delito, se concluye que los elementos del tipo son cuatro y éstos son;

1. Voluntariedad y no debe suponer un riesgo propio o de terceras personas
2. El conductor que abandone el lugar del siniestro debe ser el responsable del accidente.
3. Que no sea aplicable el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3 CP
4. Que del accidente resulten personas lesionadas graves o fallecidas.

Vistos los presupuestos, conviene remarcar las principales diferencias que existen entre este delito y el delito de omisión del deber de socorro, concretamente en el tipificado en el artículo 195 apartados primero y tercero. La primera de ellas y más notoria es que el delito de omisión del deber de socorro es una figura tradicional en nuestro derecho y el delito de fuga ha sido reciente incorporado a nuestro OJ. En relación con los bienes jurídicos tutelados conviene destacar que el delito de omisión del deber de socorro protege la solidaridad humana cuando afecte o cause peligro a bienes jurídicos individuales y concretos, como la vida o la integridad de las personas, y en el delito de fuga no queda todavía de forma clara cual es el bien jurídico tutelado, por lo que siendo prudente lo mejor será esperar a ciertos pronunciamientos jurisprudenciales y doctrinales. No obstante, el criterio seguido hasta el momento es rechazar “la maldad intrínseca”, definición recogida en la exposición de motivos de la LO 2/2019 de 1

de marzo, e inclinarse bien por la protección de la solidaridad humana o bien por el correcto funcionamiento de la administración de justicia.

Referente a los presupuestos entre un delito y otro, se confirma que en el delito del artículo 195 CP se requiere que las víctimas del accidente se encuentren desamparadas y en peligro manifiesto y grave, sin embargo, en el delito del artículo 382 bis CP se precisa que las víctimas del siniestro resulten lesionadas de carácter grave -no leve- o fallecidas. Sin olvidar que las conductas del sujeto activo en cada uno de los casos son totalmente distintas, en el primer delito mencionado nos encontramos ante una conducta omisiva y en el segundo ante una conducta activa de abandono espacial del lugar del accidente. En último lugar, señalaré que tampoco son iguales las penas aplicables en cada una de estas figuras delictivas. La diferencia principal, al margen de los límites para la graduación de la pena cuando el accidente es producido de forma fortuita, es que, en el delito de fuga, al estar situado en el marco de los delitos contra la seguridad vial, además de castigarse mediante pena privativa de libertad -prisión- también se sanciona con la privación de conducir vehículos a motor o ciclomotores.

4. BIBLIOGRAFÍA

ARMENDÁRIZ LEÓN, C. (Dir.), BUSTOS RUBIO, M. (Coord.). Parte especial del derecho penal a través del sistema de casos (2022). 2ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia

BENÍTEZ ORTÚZAR, I. (2018) “Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 BIS CP. El nuevo delito “de fuga””, en Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS), N° 13

BUSTOS RUBIO, M. (2019) “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente” en La ley penal. Revista de derecho penal, procesal y penitenciario, N° 138

CÁMARA ARROYO, S, TEIJÓN ALCALÁ, M (2022) “La negativa a someterse a las pruebas de alcohol y drogas. Un análisis de las cuestiones más controvertidas”, en Anuario de derecho y ciencias penales.

CASTRO MORENO, A. (2019): “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, N° 138.

CEREZO CANO, S. (2020): “Análisis de la sentencia del Tribunal Constitucional 47/2020, de 15 de junio: vulneración del principio acusatorio”. <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-publico/derecho-constitucional/analisis-de-la-sentencia-del-tribunal-constitucional-47-2020-de-15-de-junio-vulneracion-del-principio-acusatorio-2020-09-30/>

DE VICENTE MARTÍNEZ, R. (2019), Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga. Editorial REUS. Madrid

GÓMEZ MARTIN, V. (2008) “Omisión del deber de socorro y seguridad del tráfico”, en Seguridad Vial y Derecho penal. CARDENAL MONTRAVETA, S. (Coord.). Tirant o Blanch. Valencia.

LANZAROTE MARTÍNEZ, P. (2019), “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, N° 9359.

MARTÍNEZ CORREA, I. (2021) “El delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 del CP”, Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal, N° 64.

MUÑOZ CONDE, F. (2022) Derecho Penal. Parte especial 24ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia.

OLMEDO CARDENETE, M. (2021) “El delito de abandono del lugar del accidente, introducido por la reforma de la LO 2/2019 de 1 de marzo”, en Actualidad Penal 2021. Tirant lo Blanch. Valencia.

STANNARD BAKER, J. (2002) Manual de investigación de accidentes de tráfico. Sicra Ibérica. Gijón.

QUERAL JIMENEZ, JJ. (2002). Derecho Penal Español. 4ª Edición. Tirant lo Blanch. Valencia.

REBOLLO VARGAS, R. (2004) Comentarios al Código Penal, CÓRDOBA RODA, J. (Coord.) GARCÍA ARÁN, M (Coord.). Marcial Pons. Madrid

TODOLÍ GOMEZ, A. “Aspectos procesales por la falta de correlación de la sentencia con la acusación: comentarios a varias sentencias del Tribunal Supremo”. <https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4727-aspectos-procesales-por-la-falta-de-correlacion-de-la-sentencia-con-la-acusacion:-comentarios-a-varias-sentencias-del-tribunal-supremo/>

5. FUENTES

Código Penal de 1822. (Artículo 698).

Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

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.

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.

Real decreto-ley aprobando el proyecto de Código Penal, que se inserta, y disponiendo empiece a regir como Ley del Reino el día 1º de Enero de 1929. (Código penal de 1928. Artículo 537)

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (Anexo I).

Decreto de 25 de septiembre de 1934 aprobando el Código de la Circulación y sus Anexos. (artículo 49)

Proposición 122/000114 de Ley Orgánica de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre del CP, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

DICTAMEN 1/2021 sobre la reforma operada por lo 2/2019 en los artículos 142, 142 bis, 152, 152 bis, 382 y 382 bis CP referida al nuevo concepto de imprudencia menos grave, imprudencia grave, agravaciones de penalidad en la pluralidad de resultados, modificación penológica, criterios para la incoación de diligencias policiales y judiciales, derechos de las víctimas de accidentes y nuevo delito de abandono del lugar en relación con el tráfico viario.

STC 53/1989, de 22 de febrero.

STC 35/2004, de 8 de marzo.

STC 47/2020, de 15 de junio.

STS 3251/1991, de 14 de junio.

STS 1210/2005, de 28 de octubre.

STS 706/2012, de 24 de septiembre.

STS 1/2023, de 18 de enero.

6. ANEXOS

Fuente: Anuario estadístico de accidentes en España de 2021. Dirección General de Tráfico (disponible en: <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00834>; fecha de la última consulta: 02-05-2023)

ANEXO PRIMERO

- Accidentes con víctimas

Años	TOTAL	Variación respecto al año anterior	Vías interurbanas	Variación respecto al año anterior	Vías urbanas	Variación respecto al año anterior
1993	79.925	-7.368	35.814	-3.307	44.111	-4.061
1994	78.474	-1.451	34.354	-1.460	44.120	9
1995	83.586	5.112	37.217	2.863	46.369	2.249
1996	85.588	2.002	37.434	217	48.154	1.785
1997	86.067	479	36.551	-883	49.516	1.362
1998	97.570	11.503	44.388	7.837	53.182	3.666
1999	97.811	241	44.784	396	53.027	-155
2000	101.729	3.918	44.720	-64	57.009	3.982
2001	100.393	-1.336	45.483	763	54.910	-2.099
2002	98.433	-1.960	44.871	-612	53.562	-1.348
2003	99.987	1.554	47.567	2.696	52.420	-1.142
2004	94.009	-5.978	43.787	-3.780	50.222	-2.198
2005	91.187	-2.822	42.624	-1.163	48.563	-1.659
2006	99.797	8.610	49.221	6.597	50.576	2.013
2007	100.508	711	49.820	599	50.688	112
2008	93.161	-7.347	43.831	-5.989	49.330	-1.358
2009	88.251	-4.910	40.789	-3.042	47.462	-1.868
2010	85.503	-2.748	39.174	-1.615	46.329	-1.133
2011	83.027	-2.476	35.878	-3.296	47.149	820
2012	83.115	88	35.425	-453	47.690	541
2013	89.519	6.404	37.297	1.872	52.222	4.532
2014	91.570	2.051	35.147	-2.150	56.423	4.201
2015	97.756	6.186	34.558	-589	63.198	6.775
2016	102.362	4.606	36.721	2.163	65.641	2.443
2017	102.233	-129	37.493	772	64.740	-901
2018	102.299	66	37.892	399	64.407	-333
2019	104.080	1.781	37.339	-553	66.741	2.334
2020	72.959	-31.121	26.611	-10.728	46.348	-20.393
2021	89.862	16.903	31.780	5.169	58.082	11.734

ANEXO SEGUNDO

- Fallecidos en vías urbanas e interurbanas por meses

Años	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	TOTAL
1993	519	424	509	528	511	521	650	660	552	538	442	524	6.378
1994	492	341	437	402	417	431	591	621	504	460	403	516	5.615
1995	435	359	459	503	438	455	610	574	547	438	449	484	5.751
1996	357	409	411	423	439	499	520	548	486	485	433	473	5.483
1997	413	352	480	430	447	445	569	639	480	442	439	468	5.604
1998	414	410	458	391	503	523	545	636	522	531	500	524	5.957
1999	435	393	430	444	467	425	561	570	531	525	485	472	5.738
2000	462	394	440	455	450	468	623	544	491	502	457	490	5.776
2001	403	413	418	422	442	487	525	576	453	432	459	487	5.517
2002	472	377	429	360	406	471	505	558	437	448	435	449	5.347
2003	407	380	398	410	395	490	524	595	444	435	453	468	5.399
2004	373	335	361	388	400	428	459	459	364	455	345	374	4.741
2005	344	341	365	340	372	402	443	414	363	372	324	362	4.442
2006	375	282	339	368	367	352	380	331	350	317	319	324	4.104
2007	286	264	351	303	324	313	385	363	361	337	239	297	3.823
2008	265	235	241	247	265	261	311	302	229	268	241	235	3.100
2009	222	208	233	201	237	244	259	274	205	223	193	215	2.714
2010	197	148	174	172	211	202	251	258	221	242	206	196	2.478
2011	159	142	142	156	185	148	222	216	186	169	173	162	2.060
2012	147	141	154	144	157	174	161	190	202	147	135	151	1.903
2013	131	137	124	124	105	138	163	171	159	154	130	144	1.680
2014	113	99	132	141	123	153	153	156	162	143	158	155	1.688
2015	119	113	113	116	157	129	174	164	178	130	150	146	1.689
2016	147	136	153	132	132	145	191	188	155	141	146	144	1.810
2017	122	131	140	141	130	169	182	152	163	193	157	150	1.830
2018	148	137	124	119	127	161	190	181	159	174	129	157	1.806
2019	132	136	161	115	142	116	195	150	146	165	143	154	1.755
2020	127	130	91	40	72	85	159	139	149	144	100	134	1.370
2021	77	93	123	108	143	162	147	141	157	147	107	128	1.533

ANEXO TERCERO

- Heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas por meses

Años	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	TOTAL
1993	2.935	2.506	2.739	3.019	3.251	3.111	3.766	3.887	3.073	3.083	2.584	2.874	36.828
1994	2.647	2.317	2.489	2.500	2.782	3.009	3.504	3.462	2.916	2.735	2.629	3.001	33.991
1995	2.618	2.449	2.689	3.087	2.997	2.935	3.713	3.465	3.120	2.812	2.761	2.953	35.599
1996	2.457	2.494	2.761	2.679	2.683	2.768	3.283	3.371	2.992	2.946	2.741	2.724	33.899
1997	2.379	2.251	2.953	2.677	2.923	2.952	3.280	3.603	2.747	2.761	2.750	2.639	33.915
1998	2.450	2.367	2.732	2.684	2.801	2.888	3.354	3.609	2.927	3.029	2.915	2.908	34.664
1999	2.542	2.516	2.764	2.583	2.726	2.738	3.187	3.040	2.567	2.505	2.262	2.453	31.883
2000	2.274	2.206	2.484	2.312	2.239	2.303	2.707	2.615	2.228	2.206	1.984	2.206	27.764
2001	1.968	1.812	2.118	2.194	2.097	2.248	2.490	2.556	2.314	2.349	2.136	2.284	26.566
2002	1.878	1.763	2.277	2.016	2.212	2.402	2.470	2.599	2.253	2.136	2.115	2.035	26.156
2003	1.799	1.736	2.105	2.142	2.228	2.407	2.648	2.722	2.259	2.213	2.014	2.032	26.305
2004	1.796	1.786	1.764	1.762	1.879	1.930	2.067	1.993	1.716	1.793	1.635	1.684	21.805
2005	1.501	1.512	1.723	1.756	2.047	2.010	2.148	1.996	1.760	1.902	1.757	1.747	21.859
2006	1.659	1.639	1.869	1.895	1.936	1.864	1.961	1.842	1.691	1.640	1.669	1.717	21.382
2007	1.371	1.344	1.712	1.639	1.578	1.662	1.969	1.834	1.657	1.621	1.523	1.385	19.295
2008	1.398	1.254	1.397	1.349	1.324	1.456	1.593	1.533	1.317	1.400	1.271	1.196	16.488
2009	1.164	1.078	1.185	1.158	1.284	1.298	1.389	1.255	1.075	1.029	1.016	992	13.923
2010	833	812	935	980	1.043	1.096	1.223	1.140	1.011	1.081	941	900	11.995
2011	891	805	918	930	991	998	1.158	1.010	1.001	998	869	778	11.347
2012	742	718	846	827	935	924	1.091	954	916	868	790	833	10.444
2013	810	653	703	787	828	883	920	960	917	904	872	849	10.086
2014	617	661	819	786	873	927	886	890	800	836	791	688	9.574
2015	715	644	729	697	901	941	932	902	807	739	750	738	9.495
2016	682	669	754	818	814	894	995	922	856	870	758	723	9.755
2017	666	665	843	827	810	903	901	792	774	869	805	691	9.546
2018	739	677	660	706	756	847	907	746	760	736	660	741	8.935
2019	651	660	737	682	773	828	802	719	665	745	669	682	8.613
2020	647	665	327	104	472	629	772	697	661	638	501	568	6.681
2021	417	484	596	579	704	673	756	730	711	811	684	639	7.784