



## **Jurisprudencia española de los últimos diez años relativa al delito de exceso de velocidad**<sup>1</sup>

El exceso de velocidad es la causa de aproximadamente un tercio de todos los siniestros viales con resultados de muerte en los países de ingresos altos, y de hasta la mitad de los siniestros en los países de ingresos medios y bajos, esto según los datos entregados por la OMS. Los países que han logrado reducir el número de muertes por accidente de tránsito lo han conseguido dando prioridad a la seguridad en la gestión de la velocidad (OMS, 2017, párr.1-2).

Entre los países que han logrado la reducción de siniestros de tránsito, podemos destacar especialmente el trabajo desplegado por España. En el año 2013 las estadísticas en España indicaban que fallecían en catástrofes viales 5,4 personas por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con un informe entregado por la OMS en ese mismo año, España era el duodécimo país con mayor seguridad vial en el mundo. Señalando además que se encontraba entre los 28 países que disponen de una legislación adecuada para reducir la accidentalidad viaria, contando con una normativa integral que se refiere a los cinco factores de riesgo más importantes en los siniestros viales, encontrándose entre ellos el exceso de velocidad (20 minutos, 2013, párr.1-4).

En este contexto, y teniendo a la vista la estipulación del exceso de velocidad como delito contra la seguridad vial, consagrado en el artículo 379.1 del Código Penal Español, se presentará a continuación un análisis de la jurisprudencia española desarrollada a lo largo de los últimos diez años, con la doble finalidad de: apreciar los criterios que los tribunales han ido configurando para darle aplicación concreta a la normativa anteriormente mencionada y también para entender cómo la reciente reforma a la normativa penal, ha colaborado con el ejercicio de la actividad jurisdiccional.

Las razones por las cuales se ha escogido España como modelo para analizar jurisprudencia responden a dos ideas fundamentales: por un lado, se ha señalado, que a nivel internacional España aparece como uno de los países que más éxito ha tenido en desarrollar y fomentar políticas de protección de la seguridad vial, consiguiendo disminuir notablemente sus víctimas producto de siniestros en calles y carreteras. Por otro lado, debido a que el

---

<sup>1</sup> Informe realizado por doña Sylvia Carolina Nercasseau Álvarez, estudiante de Derecho de la Universidad de Chile y Pasante Investigadora de la Asociación MEL – Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile durante el año 2020. Entregado con fecha 22 de junio de 2020. Todos los derechos reservados © Asociación MEL – Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile, 2020. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización.



ordenamiento jurídico español no dista tanto del chileno, además de que autoridades españolas ya han colaborado con autoridades de nuestro país en los esfuerzos por mejorar los estándares de seguridad vial a nivel nacional.

Previo al análisis de jurisprudencia propiamente tal, es necesario tener a la vista algunos antecedentes relevantes:

Debido a que a través de los años se ha vuelto más clara la progresiva ampliación del ámbito penal en lo que a seguridad vial respecta, se observa una objetivización cada vez mayor en la regulación de estos delitos; un aumento de los hechos tipificados y un endurecimiento de las penas y consecuencias del delito, lo que hace también cuestionable el respeto al principio de intervención mínima. (Gómez, 2012, p.120). Sin embargo, a los ojos del derecho, se ve justificada la intervención del derecho penal en el tráfico viario, debido al índice de mortalidad y los innumerables bienes jurídicos en juego.

Los denominados delitos contra la seguridad vial se introducen en la legislación española por la Ley de 9 de mayo de 1950 (Gómez, 2012, p.120), y desde entonces han sufrido diversas y constantes modificaciones. Las críticas y problemáticas que la doctrina y jurisprudencia española han expuesto en referencia a estas normas, no son propias de este trabajo, por lo que baste decir que grandes discusiones se han generado en cuanto a la constitucionalidad, así como la transgresión de algunos principios básicos del derecho penal.

Sin perjuicio de lo anterior, y ante la necesidad de disminuir el número de muertes y lesiones a consecuencia de los siniestros de tráfico, la reforma del año 2007 introduce por primera vez como delito, la conducción que supera los límites de velocidad reglamentarios. En este orden de ideas, el exceso de velocidad solo constituye delito si se superan los sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la fijada reglamentariamente. Según el artículo 379.1 del Código Penal esto puede acarrear la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad con duración de treinta y uno a noventa días. Este tipo conlleva en todo caso, la pérdida del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores por tiempo de uno a cuatro años.

Establecido lo anterior, paso a analizar la jurisprudencia acerca del delito de exceso de velocidad.



## **I. El exceso de velocidad como delito de peligro abstracto.**

En cuanto a la naturaleza jurídica que se la ha atribuido al delito de exceso de velocidad, la jurisprudencia española ha sido conteste en señalar que se trata de un delito de peligro abstracto, es decir, no requiere un concreto peligro para la vida o la integridad física. Se consume con la conducción a una velocidad que supere la establecida reglamentariamente en los márgenes expresados en el tipo (Fiscalía General del Estado, 2011, p.11). Esto se aprecia en variados fragmentos que expongo a continuación:

En la sentencia 148/2020 del 18 de febrero del 2020 se expone en el considerando 2 del apartado Fundamentos de derecho, lo siguiente:

“Es evidente que el legislador ha seleccionado aquí una conducta de riesgo que en términos estadísticos aparece como una de las primeras causas de siniestralidad, de modo que el legislador no tiene por qué esperar a la producción de un resultado lesivo para intervenir -imprudencia-, sino que incrimina la sola infracción de la norma de cuidado, surgiendo así los delitos de peligro” (SAP 148/2020).

De igual manera en el mismo considerando y apartado la Audiencia Provincial de Barcelona sostiene:

“Debe reiterarse que en la conocida clasificación entre delitos de lesión y de peligro, el que ahora se analiza se adscribe a esta segunda categoría (aquellos en que es suficiente la puesta en peligro del bien jurídico tutelado) y, a la par, frente a aquellos delitos en que es necesaria la aparición de la situación de peligro (delitos de peligro concreto, o en mejor acepción doctrinal, efectivo) se aloja en la categoría de los que no precisan de concreción de peligro (delitos de peligro abstracto o, más certeramente, presunto). Resulta, en fin, suficiente la peligrosidad intrínseca a la acción para que aflore el injusto [...]” (SAP 14467/2013)

Según lo señaló la circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado “Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del ministerio fiscal en materia de seguridad vial”, existió una sentencia emblemática que destacó la necesidad de la creación de un tipo penal que supusiera un delito de peligro de abstracto: el fallo de la Audiencia Provincial de Burgos de 12 de marzo del 2007 repercutió con fuerza en los debates parlamentarios de la ley penal. Los hechos probados en el caso particular hacían alusión a un conductor que circulaba a 260 km/h por vías interurbanas (Fiscalía General del Estado 2011, p.8). Los tribunales de primera instancia habían condenado a la conductora del vehículo a la pena de seis de meses de prisión, la accesoria de inhabilitación especial del ejercicio del derecho de sufragio pasivo y a dos años de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. Esto a la luz de lo contemplado en el artículo 381 del Código Penal.



Sin embargo, la acusada interpuso recurso de apelación en contra de la sentencia, señalando que existió una “aplicación indebida de la norma jurídica, al considerar que no concurren los elementos del tipo penal para su aplicación” (SAP 40/2007 FJ 1).

Ante esto, la Audiencia Provincial de Burgos, estimó que, si bien había sido probado mediante el cinemómetro de la Guardia Civil de Tráfico que la acusada conducía efectivamente a 260 km/h, esto es, a 140 kilómetros por sobre la máxima permitida en esa vía, no existió como tal, una puesta en peligro concreta de la vida o integridad física de peatones u otros conductores, lo que implicaría que no concurren todos los requisitos exigidos por el legislador para la aplicación de las penas indicadas en el artículo 381:

“Debemos coincidir con la Juez de instancia en cuanto considera que la actuación del acusado, conduciendo el vehículo a una velocidad de 260 Km./hora, constituye una conducta manifiestamente temeraria, al infringir gravemente las normas de circulación, y por ello crea un lógico sentimiento de rechazo y reproche en la mayoría de la sociedad. [...] Sin embargo para la aplicación del artículo 381 del Código Penal, la norma exige un segundo requisito: que la conducta temeraria ponga en peligro concreto la vida o integridad de las personas, y ello entendemos que no concurre en el supuesto enjuiciado, puesto que ninguna persona (el conductor o su acompañante), los agentes de la Guardia Civil, u otros usuarios de la vía, fueron sujetos pasivos de un peligro concreto” (SAP 40/2007, FJ 4).

Fue así como la Audiencia dictó sentencia absolutoria porque no se había acreditado que se pusiera en peligro ninguna vida en concreto.

El artículo 379 en sus inicios, particularmente el año 2003, no sancionaba el delito de exceso de velocidad, sino que el legislador penaba únicamente la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol o drogas. No obstante, el mismo año que se dictó el fallo de este emblemático caso, el mencionado artículo fue modificado, de modo que su inciso primero, se dedicó por completo a regular el delito de exceso de velocidad. De esta forma, el tipo penal establecido en dicho artículo, llegó a enmendar ese vacío legislativo, suprimiendo la exigencia de que exista una puesta en peligro concreta, según lo han señalado los tribunales, como ya se ha indicado antes.

## **II. Determinación del delito de exceso de velocidad.**

Aunque se trate de un delito de peligro abstracto, hay elementos en la norma que permiten hallar soluciones y sanciones objetivamente razonables para los casos que se suscitan en la realidad (Fiscalía General del Estado,



2011 p.9). Me refiero particularmente a dos elementos: por una parte, la mención de “la velocidad permitida reglamentariamente” a la que alude el artículo 379 en su inciso primero, le permite al operador jurídico tener un parámetro concreto contra el cual contrastar la conducta desplegada por el infractor. Por otra parte, se indica en la norma que el exceso de velocidad punible se cuantificará en función del tipo de vía por el cual circula el vehículo transgresor (Fiscalía General del Estado, 2011, p.9), esto es, dependerá de si la vía es urbana, el exceso estará dado por la superación de los 60 km/h o interurbana se deberán superar los 80 km/h. Esto pues, el legislador no ha pretendido castigar cualquier exceso de velocidad, sino aquel que resulta jurídicamente relevante y socialmente reprochable.

Es bajo esta idea que la jurisprudencia ha sido reiterativa en sus modos de determinar la comisión efectiva del delito descrito en la norma mencionada. A modo de ejemplo, podemos citar el fallo 148/2020 de la Audiencia Provincial de Salamanca del 18 de febrero del 2020 que expone en el considerando 2 del apartado Fundamentos de derecho que:

“Resultaría ilusorio, amén de contrario al principio de fragmentariedad y subsidiariedad incriminar - penalmente- todo exceso antirreglamentario de velocidad. Como esto resulta inviable, el legislador tiene que establecer un límite añadido. Un límite penal de velocidad, que cumple una función puramente comunicativa, en cuanto expresión de la necesidad de formular un reproche social a la "velocidad", pues el exceso de velocidad es la causa de muchos accidentes y es preciso configurar una infracción que "comunique" socialmente el aludido reproche.

Tales excesos, como se dijo, dependerán de la naturaleza de la vía: urbana o interurbana.

En segundo lugar, el precepto, por razones obvias sólo será aplicado previa captación por parte de un radar -fijo o móvil- del aludido exceso o, subsidiariamente, a partir de una pericial que en el caso concreto de un accidente haya podido determinar la velocidad a la que podría circular el vehículo. Sin la prueba mecánica que representa el cinemómetro, una condena por el art. 379.1 resulta casi impensable” (SAP 148/2020).

A este respecto, cabe destacar la relevancia de los radares y/o cinemómetros que se encuentran dispuestos en diversas autopistas y vías urbanas a lo largo de España. “El despliegue de radares supone un aumento de la seguridad vial porque conlleva un incremento sustancial del cumplimiento de los límites; una reducción de la velocidad media y de las extremas; y un descenso del número de accidentes y de su gravedad” (El País, 2017, párr.7). En este sentido, la administración, mediante la instalación e implementación de estos artefactos, no solamente ha conseguido mantener el control de la velocidad en las carreteras, sino que también les ha otorgado



herramientas esenciales a los jueces, dado que estas les han facilitado el trabajo de evaluar objetivamente si concurren los elementos del tipo penal y de este modo, determinar la efectiva comisión del delito descrito en el artículo 379.1.

Así se desprende igualmente de la sentencia 972/2016 de la Audiencia Provincial de Murcia cuando el acusado, ya condenado en primera instancia por el delito de exceso de velocidad, recurre de apelación reclamando un error en el cinemómetro:

“Cabe indicar que no existe elemento probatorio alguno que pruebe una posible falta de calibración suficiente en el cinemómetro utilizado, pues se ha aportado a los autos certificado de su verificación en vigor, junto con las fotografías efectuadas por el radar al coche del acusado. Por tanto, no hay duda alguna de que el acusado circulaba con un exceso de velocidad tan superior, que puede integrarse en el ámbito del apartado primero del art. 379.1 del Código Penal.

No resulta ocioso recordar, en relación con los datos obtenidos mediante el funcionamiento de cinemómetros, que el ATC 193/2004, de 26 de mayo estableció: "gozan de una presunción iuris tantum de veracidad siempre que dichos aparatos hayan sido fabricados y hayan superado los controles establecidos por la normativa técnica vigente en cada momento, y así resulte acreditado, además, mediante las correspondientes certificaciones de naturaleza técnica ". La referida presunción puede, lógicamente, ser destruida mediante la práctica de las pertinentes pruebas: " Ahora bien, dada la peculiar naturaleza de este tipo de aparatos, caracterizados por su gran precisión y fiabilidad desde un punto de vista técnico, y los exhaustivos controles técnicos a los que reglamentariamente están sometidos para asegurar su satisfactoria operatividad [...] es necesario, para que la práctica de la prueba solicitada resulte pertinente, que existan unas dudas mínimamente razonables sobre la corrección de su funcionamiento [...]. No constituye, sin embargo, una duda razonable para poner en cuestión la fiabilidad de este tipo de dispositivos la simple apreciación del conductor, sin ningún tipo de corroboración mínima objetiva, de que según el velocímetro de su vehículo circulaba a una velocidad inferior a la señalada en el cinemómetro" (FJ 5 del mencionado ATC 193/2004, de 26 de mayo )" (SAP 972/2016, FJ 2)

Los citados fallos nos permiten concluir, que la determinación del delito de exceso de velocidad viene dada, por una parte, por lo establecido de antemano por el legislador, esto es, la verificación del exceso en función de si la vía constituye una vía urbana o interurbana. Y, por otra parte, por las herramientas que la Dirección General de Tráfico de España ha implementado con el objeto de incrementar la fiscalización del cumplimiento de los límites de velocidad, y que, a su vez, ha resultado en una herramienta altamente útil para quienes deben



juzgar la infracción a dichos límites. En este mismo orden de ideas, la Fiscalía General del Estado ha apuntado que: “en efecto, el tipo penal solo exige el exceso de velocidad, sin indicar el modo de constatación. En cualquier caso, son los instrumentos de captación y reproducción de imágenes, los denominados radares, los que ofrecen el material probatorio en casi la totalidad de los procedimientos incoados” (Fiscalía General del Estado, 2011, p.15-16).

A pesar de lo conveniente y eficaz que resulta el uso de los radares para la determinación del delito del artículo 379.1 del Código Penal, aparece un problema importante: la prueba de la autoría. En el ámbito del Derecho Administrativo la no colaboración facilitando el nombre del conductor, hace que se entienda como tal al titular del vehículo o ciclomotor, lo que se ha estimado puede ser extensible al Derecho Penal, la negativa a identificar al conductor no permite en caso alguno la condena del titular del vehículo en ausencia de otra prueba. Mantener lo contrario significaría una vulneración del principio de presunción de inocencia, así como igualmente supone hasta cierto punto la generación de riesgos para la seguridad jurídica (Gómez, 2012, p.131).

### **III. Intensidad de la pena aplicada al delito de exceso de velocidad.**

El legislador, ha contemplado en la norma que sanciona el delito de exceso de velocidad, tres tipos de penas alternativas y una obligatoria, a saber:

1. pena de prisión de tres a seis meses,
2. multa de seis a doce meses,
3. trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años, es la sanción obligatoria que el legislador ha determinado para este tipo de delitos.

Con todo, es menester destacar que la Ley Orgánica española 5/2010 del 22 de junio de dicho año, que modificó por última vez el artículo 379, señaló en una de sus partes: “*se concede un mayor grado de arbitrio al Juez a la hora de decidir sobre la imposición de cualquiera de las tres penas previstas, permitiendo reservar la pena de prisión, como la de mayor gravedad*”. Se contempló de este modo, una mayor flexibilidad para el operador jurídico, dejando a su criterio la intensidad de la pena a aplicar, de conformidad con los hechos concretos de cada caso. Es así, como los tribunales han optado por evitar la aplicación de la pena de prisión, dejándola para





los casos de máxima gravedad y se han decantado normalmente por alguna de las otras dos penas. Lo ha señalado igualmente un artículo de un periódico español llamado Las Provincias, el cual menciona:

“No obstante, la normativa da la posibilidad de sustituir la entrada en prisión por una multa económica con una cuota diaria de seis a doce meses o bien por trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Una decisión que siempre va en función del criterio judicial, que valora la gravedad de cada caso, y que normalmente, como demuestran los casos, se suele decantar por la multa o los trabajos, en lugar de la prisión. Aunque en cualquier circunstancia conllevan siempre la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años con la retirada del carnet” (Las Provincias, 2019, párr.3).

Basta con tener a la vista dos o tres fallos de diversos años para corroborar esta tendencia. En este sentido podemos citar a modo de ejemplo, la sentencia 11275/2015 de la Audiencia Provincial de Barcelona, que condenó a un conductor por desplazarse a 133 km/h en una vía que contemplaba como límite los 50 km/h, aplicando la siguiente pena:

"Debo condenar y condeno a Hugo como autor responsable de un delito contra la seguridad vial, en su modalidad de conducción en velocidad superior a la reglamentariamente establecida, previsto y penado en el artículo 379.1 del CP (...) a la pena de seis meses de multa con cuota diaria de seis euros, con responsabilidad personal subsidiaria en caso de impago, y a la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores por tiempo de un año y un día con responsabilidad personal subsidiaria en caso de impago y a las costas" (SAP 11275/2015).

Asimismo, otro fallo el año 2019, esto es, cuatro años más tarde mantiene esta decisión de no aplicar prisión, esta vez, a quien conducía a 154 km/h por una vía cuyo límite máximo era 70 km:

"Condeno al acusado Mario como autor penalmente responsable de un delito contra la seguridad vial del art. 379.1 CP, a las penas de 9 meses de multa con cuota diaria de 4 euros, con responsabilidad personal subsidiaria de un día de privación de libertad por cada dos cuotas de multa no satisfechas, y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de 2 años. Le condeno al pago de las costas procesales devengadas en el presente procedimiento" (SAP 15047/2019)

A este respecto, cabe recalcar la intensa crítica social que esta tendencia ha recibido de parte de los ciudadanos que consideran que en más de alguna ocasión la aplicación de la pena de prisión se volvía necesaria y los tribunales evitan a toda costa imponerla. Este sentimiento de frustración que ha llenado a los habitantes de





España puede comprenderse si se tiene en cuenta, por ejemplo, las sentencias indicadas anteriormente, donde se contemplan dos excesos de velocidad notablemente graves: el primero que circula a una velocidad que casi triplica el máximo permitido y el segundo, que circula a más de 70 kilómetros por sobre el máximo señalado.

De igual manera ha sido manifestado por el mismo periódico Las Provincias:

“Los delitos por velocidad excesiva conllevan condenas de cárcel, según establece el Código Penal, pero ninguno de los casos contra la seguridad del tráfico que se han producido en la Comunitat en los dos últimos años ha acabado en prisión. En total han sido 83 delitos entre 2017 y 2018 por conducción que superaba ampliamente los límites establecidos en las carreteras, pero en ningún caso se adoptaron medidas de prisión contra los autores, según los datos de la Fiscalía sobre las peticiones que hizo el ministerio público. Un hecho que se extiende por el resto de España, ya que en este pasado año ninguna autonomía impuso penas de cárcel por este motivo” (Las Provincias, 2019, párr.1).

Sin perjuicio de ello, los tribunales suelen aplicar la privación de libertad como pena subsidiaria, en caso de que el condenado no pague las multas impuestas en la sentencia que lo ha declarado culpable.

A continuación, me corresponde referirme ya no exclusivamente al delito de exceso de velocidad, sino que a la imprudencia en relación con el exceso de velocidad. De la conducción a velocidad superior a la reglamentaria, se han derivado muchas tragedias, se han provocado lesiones y muertes. Es por ello, que es a mi parecer relevante, no finalizar este trabajo sin antes mencionarlo.

#### **IV. Exceso de velocidad e imprudencia.**

Cada año se producen en España en torno a 14.000 atropellos de peatones, de los cuales unos 300 mueren a consecuencia del siniestro vial y casi dos mil, requieren hospitalización (Tráfico y seguridad vial, 2019, p.25).

En atención a esto, la última reforma del Código penal español que entró en vigor el 3 de marzo del año 2019, contempló la repenalización de las lesiones ocasionadas por imprudencias al volante, que el año 2015 habían sido despenalizadas, obligando a las víctimas de siniestros viales a recurrir única y exclusivamente a la vía civil como una forma de reclamar por las lesiones ocasionadas. A su vez, la reforma contempló la introducción de tres supuestos que se consideraran como imprudencia grave por expresa disposición legal, dentro de estos supuestos encontramos el exceso de velocidad. En este sentido, el exceso de velocidad sería tenido como imprudencia grave cuando produzca heridos o muertos, con el fin de castigarlo como lesiones u homicidios



imprudentes. A partir de la reforma, el código penal consideró este tipo de conductas como indicativas de particular negligencia por parte del conductor, permitiendo de este modo que los jueces se vean forzados a tener a la vista este tipo de hechos que permitan aplicar una sanción apropiada en atención al bien jurídico lesionado, en este caso la vida o integridad física de las personas (Tráfico y seguridad vial, 2019, p.22-23).

No puede pasarse por alto que esta reforma penal, en lo que respecta a la seguridad vial, fue impulsada por una mujer: Anna González quien había perdido a su esposo el año 2013, luego de que fuera atropellado por un camión y este se diera a la fuga, abandonándolo en la calle, lugar donde murió rápidamente. A partir de estos trágicos hechos, Anna inició una campaña denominada “Por una ley justa” cuyo principal objetivo era, en palabras de la propia Anna: “honrar la memoria de mi marido” más adelante en la misma entrevista añade que se reunió con varios políticos para explicarles “cómo estaba el tema de la omisión del deber de socorro y la despenalización de las faltas desde el 2015. Les dije que no quería que nadie mas pasara por esa situación” (Tráfico y seguridad vial, 2019, p.23).

El marido de Anna González fue una víctima más de los cientos que fallecen anualmente en siniestros viales. Y a ella, a su vez, le tocó sufrir la indiferencia del sistema jurídico ante su pérdida, pues su caso fue archivado por la Justicia debido a que se consideró un homicidio por imprudencia leve y el conductor autor del atropello, quedó libre de todo juicio. Afortunadamente Anna recurrió de esta decisión a tribunales superiores, hasta que finalmente cinco años más tarde, los jueces reconsideraron que la imprudencia había sido efectivamente grave, condenando al conductor a dos años y medio de prisión. Sin embargo, ella concluye que “las penas nunca se equipararan a la pérdida de un ser querido” (Tráfico y seguridad vial, 2019, p.23)

Con todo, fue gracias a su persistencia y el gran apoyo que recibió especialmente de otras familias víctimas de siniestros viales, que consiguió que se creara un nuevo tipo penal referido a la omisión de socorrer a víctimas, así como también que se tuvieran como imprudencias graves conductas sumamente lesivas como lo son, el manejo a exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol y/u otras drogas.

El beneficio que trae consigo esta reforma penal, puede apreciarse si se tienen en consideración las grandes discusiones que se han generado en la jurisprudencia a fin de determinar lo que va a tenerse como imprudencia grave o menos grave al momento de aplicar una pena como lo sería, por ejemplo, el delito de lesiones imprudentes contemplado en el artículo 152 del Código penal español. Como he mencionado anteriormente, al año 2015 el legislador había despenalizado un delito de lesiones por imprudencia leve, dejando únicamente al derecho penal las lesiones provocadas por imprudencia grave o menos grave. Este hecho generó grandes dificultades, no solo



porque aquellas víctimas de alguna imprudencia leve les quedaba únicamente la vía civil como reclamo, sino que también porque el propio legislador en ningún momento determinó lo que podría entenderse por imprudencia grave o menos grave, abriéndose la puerta para grandes debates, pero también para grandes arbitrariedades e injusticias.

En este sentido resulta ilustrativo citar el fallo 1016/2019 dictado el treinta de octubre del mismo año, en el cual, a propósito de una condena por lesiones imprudentes, el tribunal discute acerca de la graduación de la imprudencia, pues no era admisible aplicar la nueva normativa, por cuanto esta no es retroactiva y el caso debía continuar regido por la legislación modificada al año 2015.

La Audiencia Provincial de Donostia-San Sebastián señala en su considerando 2 del apartado Fundamentos de derecho:

“Se hace, pues, necesario un esfuerzo interpretativo para delimitar los conceptos de imprudencia grave y menos grave y proyectarlos sobre la realidad social diaria.

Como hemos dicho, la LO 1/2015 , contempla la imprudencia grave y menos grave, quedando la imprudencia leve reservada para el ámbito (civil) de la responsabilidad extracontractual. La cuestión es pues si los conceptos imprudencia grave y menos grave son o no equivalentes a los anteriores de imprudencia grave y leve y si, por tanto, ha habido una reducción de la intervención penal.

Así, mientras la imprudencia grave es la dejación más intolerable de las conductas fácticas que debe controlar el autor, originando un riesgo físico que produce el resultado dañoso, en la imprudencia menos grave, el acento se debe poner en tal consecuencia, pero operada por el despliegue de la omisión de la diligencia que debe exigirse a una persona en la infracción del deber de cuidado en su actuar (u omitir). Estas nociones, naturalmente, constituyen generalmente conceptos jurídicos indeterminados, que necesitan del diseño, en el caso concreto, para operar en la realidad que ha de ser juzgada en el supuesto de autos. La imprudencia grave es, pues, la omisión de la diligencia más intolerable, mediante una conducta activa u omisiva, que causa un resultado dañoso y que se encuentra causalmente conectada normativamente con tal resultado [...]” (SAP 1016/2019)

Igual de importante resulta mencionar este fragmento de la sentencia 498/2019:

“Con ello podría incluso plantearse la duda de dónde se encuentra la temeridad en la conducción, o la grave imprudencia, puesto que la única infracción cometida sería haber conducido a exceso de velocidad por un camino” (SAP 498/2019, FJ3).



Lo que pretendía determinarse en este juicio particular era si acaso la conducción a exceso de velocidad que había provocado la muerte de un menor podía ser supuesto de una conducta calificable como gravemente imprudente. Es por ello que se vuelve sumamente relevante el hecho que la nueva reforma haya contemplado como hipótesis de imprudencia grave, por expresa disposición legal, la conducción a exceso de velocidad. Pues, facilita el trabajo de los operadores jurídicos, por una parte, y disminuye la impunidad existente en muchas ocasiones, cuando sujetos que debieron haber resultado condenados, eran absueltos por no haber como tal, acuerdo en la jurisprudencia respecto de lo que se tendría como grave imprudencia.

Si bien es cierto, los jueces siempre tendrán el trabajo de interpretar la normativa jurídica, dado que el legislador no puede prever todas las situaciones particulares que puedan llegar a presentarse, supone un buen aporte el que determinadas conductas altamente lesivas se reconozcan expresamente como constitutivas de seria imprudencia, pues en palabras de Eduardo Galeano “la impunidad premia al delito” y en este sentido ocasionar lesiones o incluso la muerte a alguien por conducir a una velocidad imprudente no debe tenerse como un comportamiento libre de todo reproche y penalización.

Es de esta manera como ahora a modo de conclusión tan solo me resta indicar en primer lugar, que España, a pesar del largo camino que aún tiene por delante en lo que a seguridad vial respecta, ha hecho un gran esfuerzo y un gran trabajo en cuanto a fiscalización, penalización y endurecimiento de las penas mismas, entendiéndose que la seguridad vial constituye un bien jurídico de inmensa importancia, puesto que el parque automotriz tendrá constantemente una tendencia al aumento y con ello, los riesgos creados serán todavía mayores.

En segundo lugar, la jurisprudencia juega un rol esencial en la aplicación de la normativa generada en protección del bien jurídico: seguridad vial. Por cuanto carecería de sentido que el legislador creara normas que luego no son puestas en prácticas. Es por ello que el trabajo de los jueces y el desarrollo paulatino de la jurisprudencia a través de los años sienta precedentes, que pueden colaborar en la identificación de problemáticas que requieren la atención del parlamento, tal como se señaló en el caso del delito de peligro abstracto. Así como también genera tendencias y criterios que ayudan a interpretar la norma, determinar su ámbito de aplicación y delimitarlo.

En tercer lugar, la tipificación del exceso de velocidad, es decir, el exceso de velocidad como constitutivo de una conducta punible en atención a lo que pretende resguardarse, es necesaria para una sociedad en la que es esta una de las mayores causas de siniestros viales. El exceso de velocidad es la principal causa que producen los accidentes de tráfico, siendo una de las infracciones más comunes. Conforme se va incrementando la velocidad,



el conductor deja de poder controlar lo que se mueve a su alrededor (Región Digital, 2019, párr.3-4). Lo que requerirá que quien maneja tenga escasos segundos para reaccionar, reduciendo las posibilidades de sobrevivir en caso de colisionar con otro vehículo o atropellar a un peatón.

Finalmente, a modo de reflexión, es fundamental tomar conciencia acerca de nuestra conducta al volante. La Dirección General de Tráfico en España, publicó un artículo que se titulaba: “delitos viales, vidas rotas”. Allí se refería a la manera en que un solo error, un momento de distracción, una acción imprudente al volante, puede cambiarlo todo: las vidas de las víctimas inocentes que se encontraron en el momento y lugar desafortunado, las vidas de sus familias y las de los conductores que ocasionaron la tragedia (Tráfico y seguridad vial, 2019, p.16-17). El derecho, y particularmente el derecho penal, puede colaborar en el control y reducción de estas situaciones, pero nada cambiará de forma significativa si no cambiamos nuestras conciencias al ocupar el asiento del conductor.



## Bibliografía.

20minutos. (2013). “España es el duodécimo país con mayor seguridad vial”. [Consulta 20.05.20], de 20minutos disponible en sitio web: <https://www.20minutos.es/noticia/1762998/0/seguridad-vial/oms/espana/>

Agencia Estatal. (2010. Junio. 23). Boletín Oficial del Estado. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-9953>

Consejo general del poder judicial, CENDOJ, Centro de Documentación Judicial.

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/2475f83baf3a7071/20070322> (SAP 40/2007)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/a4ddfa9950131074/20140124> (SAP 14467/2013)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/a40112f455afbdab/20160115> (SAP 11275/2015)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/529a1d76ede9b069/20160622> (SAP 972/2016)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/275736925bdb5c02/20200129> (SAP 15047/2019)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/93b6e65ed0a7f261/20200219> (SAP 1016/2019)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/60771404fbf1c3f8/20191031> (SAP 498/2019)

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/d57d8c4e3c9fd6cb/20200515> (SAP 148/2020).

Dirección General de Tráfico. (2019. Abril). Revista, *Tráfico y seguridad vial*, N°249, pp. 16-25. (5). Disponible en: <http://www.dgt.es/revista/num249/mobile/index.html#p=22>

EL PAÍS. (2017). “El radar que se ‘embolsa’ 450 euros a la hora”. [Consulta 18.05.20] disponible en Sitio web: [https://elpais.com/politica/2017/05/12/actualidad/1494582535\\_299485.html](https://elpais.com/politica/2017/05/12/actualidad/1494582535_299485.html)



Fiscalía General del Estado. (2011). Circular 10/2011: “*Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del ministerio fiscal en materia de seguridad vial*”. [Consulta 21.05.20] de Fiscalía General del Estado disponible en Sitio web: [https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/circular\\_seguridad\\_vial\\_fge\\_10-2011.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/circular_seguridad_vial_fge_10-2011.pdf) (5)

MOLINS. José. (2019). “*Ni una condena de prisión para los excesos de velocidad*”. [Consulta 21.05.20], de Las Provincias, disponible en Sitio web: <https://www.lasprovincias.es/comunitat/condena-prision-excesos-velocidad-20190515093705-nt.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F> (2)

OMS. (2017). “*Cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: 8-14 de mayo de 2017*”. [Consulta 20.05.2020], disponible en Sitio web: <https://www.who.int/roadsafety/week/2017/es/>

PAVÓN, Pilar. (2012). “*La reforma de los delitos contra la seguridad vial*”. Pp.120-148. (3)

Región Digital. (2019). “*Principales causas de los accidentes de tráfico en carretera*”. [Consulta 23.05.20], disponible en Sitio web: <https://www.regiondigital.com/noticias/reportajes/312812-principales-causas-de-los-accidentes-de-trafico-en-carretera.html>