

DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES POR IMPRUDENCIA EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL. EVOLUCIÓN Y PRÁCTICA DE LA MODIFICACIÓN INTRODUCIDA POR LA LEY ORGÁNICA 2/2019, DE 1 DE MARZO, DE MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO PENAL (ÁMBITO DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA)

Óscar Antonio Muñoz Tabernero

UNED Tudela

oscmunoz@tudela.uned.es

Recepción: 9 de febrero de 2021; Aceptación: 24 de febrero de 2021.

Citación APA: Muñoz Tabernero, Óscar Antonio (2021). «Delitos de homicidio y lesiones por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial.

Evolución y práctica de la modificación introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación del Código Penal (Ámbito de la Comunidad Foral de Navarra)». *Revista de Humanidades Cuadernos del Marqués de San Adrián*, n.º 13, UNED Tudela, pp. 67-80

Resumen:

En fecha de 2 de marzo de 2019 y en el Boletín Oficial del Estado número 53 se publicó la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica, 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

En su preámbulo, que no exposición de motivos, el legislador manifestaba el cumplimiento de tres objetivos, los supuestos en que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave, el aumento de la punición de este tipo de conductas y la introducción del delito autónomo de abandono del lugar del accidente.

Palabras claves: Delitos de homicidio y lesiones por imprudencia , víctimas de siniestros viales, tutela judicial efectiva, objetivos del derecho penal.

Abstract:

The growing trend of the deceased and injured in road traffic accidents produced in the area of road safety, together with the lack of optimal definition of the legal assets protected in the classification of crimes against road safety, as well as the latest legal modifications operated in the criminal legal law, have been able to expel to the victims from the scope of protection of the right to effective judicial protection by blurring the objectives and functions that the criminal law must legitimately deploy in this area.

Keywords: Crimes of negligent homicide and injury, road traffic victims, effective judicial protection, objectives of criminal law.

I. Desarrollo e identificación del problema

La modificación operada por la Ley Orgánica 1/2015, causó estragos en la aplicación y eficacia de los delitos de resultado por imprudencia cometidos en el ámbito de la seguridad vial, esos estragos han conllevado también graves perjuicios para los lesionados y fallecidos en este ámbito, para la propia seguridad vial por la elevación de las víctimas en siniestros viales y, como no, para los objetivos encomendados al Derecho Penal y sus obligaciones para con los bienes jurídicos que debe proteger.

A diferencia del ámbito sistemático de los delitos de resultado por imprudencia, respecto a los delitos de peligro, el año 2007 y la modificación del Código Penal en materia de delitos de peligro contra la seguridad vial marcó un punto de inflexión en la intervención del Derecho Penal en esta materia, lo que contribuyó a la aprobación y entrada en vigor de la Ley 15/2007, de 30 de noviembre fue la percepción del conductor irresponsable como un enemigo social que produce pérdidas humanas y materiales.

Tras darse cuenta el legislador de la absurda realidad, de la expulsión de las víctimas de la tutela penal respecto a los homicidios y lesiones causados por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial y, principalmente por la presión popular de diferentes asociaciones y movimientos, se propone la reforma del Código Penal bajo las siguientes premisas, posibilitar el enjuiciamiento en los casos de accidentes consecuencia de cualquier tipo de imprudencia y evitar que el abandono de la víctima quede impune.

Reconoce que la excesiva despenalización de este tipo de delitos, unido al fracaso del sistema de solución extrajudicial arbitrado por el como ya hemos visto, reformado artículo 7 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, en la mayoría de los casos, debido al abuso por parte de las compañías aseguradoras de la posición ventajosa que les otorga la ley en el ámbito de esa negociación.

Y por ello, el legislador, en el ámbito de esa Ley orgánica 2/2019, de 1 de marzo, reconoció expresamente lo siguiente:

“Que la inmensa mayoría de los accidentes han quedado despenalizados porque se siguen considerando leves las imprudencias donde no se aprecian conductas manifiestamente temerarias e incluso habiendo presencia de alcohol y drogas, en consecuencia las víctimas mortales causadas en el ámbito de la imprudencia salen gratis

Que las víctimas deben acudir a la vía civil, lo que supone muchos más costes y riesgos para estas, debiendo litigar contra compañías aseguradoras y cargar con los costes del juicio si no llegan a un acuerdo amistoso con las compañías.”

No olvidemos que es criterio del Juez catalogar la gravedad de la im-

prudencia y que se dan muchísimos casos de calificar como imprudencia leve, hechos como no respetar los pasos de peatones o los semáforos en rojo, independientemente del daño causado.

II. Justificación y objetivos propuestos en el desarrollo de la investigación

No podemos olvidar que la interpretación auténtica de la imprudencia grave introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, viene directamente relacionada con los delitos de peligro en el ámbito de la seguridad vial contenidos en el artículo 379 del Código Penal, de este modo vuelve a introducirse un sesgo de interpretación de la imprudencia, en este caso interpretación auténtica de la imprudencia, supeditándola a la coetaneidad de la comisión de uno de los delitos de peligro contenidos en el citado artículo.

Ello me produce la siguiente reflexión, que intentaremos confirmar o desmentir en la presente investigación, que la interpretación “ex lege”, de carácter auténtico de la imprudencia se una a los delitos de peligro, en este caso contenidos en el artículo 379 del Código Penal, pudiera estar creando un marco de interpretación legal de la gravedad de la imprudencia que restrinja su aplicación a conductas que requieran la entidad de la gravedad de los delitos tipificados en este artículo, trasladando el resto, de modo automático, al ámbito de la imprudencia leve y la absorción por esta de la imprudencia menos grave, llevándonos por tanto, a un amplio campo de impunidad delictiva en este ámbito.

Ello, sin duda, conllevará la minusvaloración y banalización de otras conductas que a pesar de su gravedad en el ámbito de la imprudencia no se las considere meritorias de esta consideración. En definitiva, esta interpretación auténtica puede convertirse en el cerrojo que impida que el acceso de conductas de similar gravedad pero no asociadas a un delito de peligro accedan a esta categorización, manteniendo, sino ampliando, el régimen de impunidad que de ordinario verificamos en este ámbito.

1. Modificación legislativa introducida por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo

En fecha de 2 de marzo de 2019 y el Boletín Oficial del Estado número 53 se publicó la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica, 10/95, 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.

Esta modificación legal, justificándose en una demanda social vino a modificar los artículos 142 y 382 del Código Penal e introdujo los artículos 152 bis y 382 bis.

En su preámbulo, que no exposición de motivos, el legislador manifiesta el cumplimiento de tres objetivos, los supuestos en que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave, el aumento de la punición de este tipo de conductas y la introducción del delito autónomo de abandono del lugar del accidente.

Sin embargo y pese a la importancia de la imprudencia como hemos venido destacando a lo largo de toda esta investigación, el legislador continúa e insiste en no definir en ningún texto legal un concepto de imprudencia, en esta apresurada y, a mi modo de ver, irreflexiva enésima modificación legal que intenta parchear al ritmo de los medios de comunicación y la encadenación sucesiva de terribles siniestros con ciclistas implicados que se dieron en los meses anteriores a esta reforma, pretende dar, según manifiesta el mismo en el preámbulo los casos de imprudencia grave por disposición de ley así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave sin haberse detenido en ningún caso a conceptualizar la imprudencia en el ámbito penal.

Así el artículo 5 del Código Penal establece “No hay pena sin dolo o imprudencia”, mientras que el artículo 12 dispone “Las acciones u omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley”.

Si bien es cierto que los requisitos y elementos del delito imprudente han venido siendo perfilados por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, no es menos cierto que respecto a la gradación de la imprudencia y la diferente evolución que hemos sufrido desde el Código Penal de 1848 hasta el Código Penal de 1995, pasando por la L.O 3/1989 y la fundamental para el objeto de esta investigación, la L.O. 1/2015, que establece la imprudencia menos grave, nueva categoría de imprudencia frente a la que tendremos que esperar a su evolución y lo que determine el Tribunal Supremo.

Pero no olvidemos en ningún caso que pese a esta última reforma, la L.O. 2/2019, la imprudencia leve sigue despenalizada mientras que respecto a la menos grave, parece que intenta indicarnos que es una imprudencia de menor entidad.

Lo que en todo caso no hace la Ley Orgánica, 2/2019, es concretar o, al menos, esbozar e intentar alcanzar una verdadera definición de la imprudencia, intentar recortar o al menos vislumbrar unos límites razonables y comúnmente aceptados entre las imprudencias graves y las menos graves.

Por supuesto tampoco se refiere a la despenalización de la imprudencia leve, ni siquiera en el preámbulo, que no exposición de motivos, ante ello, debemos preguntarnos ¿Porqué esta Ley carece de exposición de motivos? ¿Cómo es posible que una Ley de carácter orgánica y que modifica, nada más y nada menos que el Código Penal, carezca de exposición de motivos? Cuando precisamente la exposición de motivos debe, al menos, en teoría, presentar de forma técnica las causas y los fines que pretende la reforma.

En ese mismo preámbulo se refiere expresamente a la imprudencia en el ámbito de la conducción de los vehículos a motor y ciclomotores, sin embargo modifica todo el régimen de la imprudencia, en todos los ámbitos de aplicación, consecuencia de uno de los lastres que este autor viene manifestando a lo largo de toda la investigación y que no es otra que la ausencia de la correcta sistematización de los delitos de resultado por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial con su caracterización y sistematización adecuada, habiendo sido olvidados de nuevo en favor de los delitos de peligro en el ámbito de la seguridad vial.

Volvemos, de nuevo, a la indefinición y la ausencia de una conceptualización adecuada del bien jurídico de la seguridad vial, y con ello, a la reafirmación de las conclusiones extraídas de la presente investigación.

2. La explicación del legislador

En cuando al homicidio y lesiones imprudentes, se estima oportuno reconducir las actuales faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve hacia la vía jurisdiccional civil, de modo que sólo serán constitutivos de delito el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave. Artículos 142, apartado 1 y artículo 152, apartado 1 del Código Penal, así como el delito de homicidio y lesiones graves por imprudencia menos grave, que entrarán a formar parte del catálogo de delitos leves. Artículos 142, apartado 2 y artículo 152, apartado 2 del Código Penal.

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

No toda actuación culposa de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil, en su modalidad de responsabilidad extracontrac-

tual o aquiliana de los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, a la que habrá de acudir quien pretenda exigir responsabilidad por culpa de tal entidad.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año.

El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

En principio, el proyecto suponía una vuelta al Código Penal de la imprudencia leve en los casos de homicidio y la tipificación del abandono del lugar del accidente por quien lo hubiere provocado, con independencia del estado de las víctimas, siempre que el resultado lesivo fuera constitutivo de delito o se provocaran daños materiales, es decir, la práctica totalidad de los supuestos y, además, no limitando la autoría al conductor del vehículo.

Finalmente y tras diferentes avatares parlamentarios, la propuesta pasó a basarse en tres ejes:

- a) La introducción de tres supuestos que siempre se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley.
- b) El aumento de la punición en este tipo de conductas.
- c) La introducción del delito de abandono del lugar del accidente.

3. Atestados por siniestros viales con resultado de fallecidos o heridos graves remitidos por policía foral y policía municipal de Pamplona a los Juzgados de Instrucción del partido judicial de Pamplona

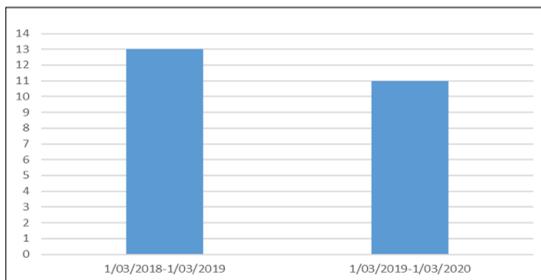
A los efectos del presente estudio, se ha seleccionado la fecha de un año anterior a la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2019 y un año posterior a su entrada en vigor.

1/03/2018-1/03/2019. 13 atestados por delitos de lesiones por imprudencia y 1 delito de homicidio por imprudencia.

1/03/2019-1/0/2020. 11 atestados por delitos de lesiones por imprudencia y 1 delito de homicidio por imprudencia.

Frente a ello y en comparativa con análisis de los resultados de años anteriores, debemos destacar que se mantienen, a pesar de las restricciones de movimiento, que indubitadamente afectan a los resultados, pese a haber descendido el número de fallecidos, el número de heridos graves se mantiene, así en el período temporal estudiado, en vía urbana, Pamplona, aumenta el número de heridos graves, de 44 a 45 y desciende el número de fallecidos de 3 a 1, mientras que en vías interurbanas y dentro

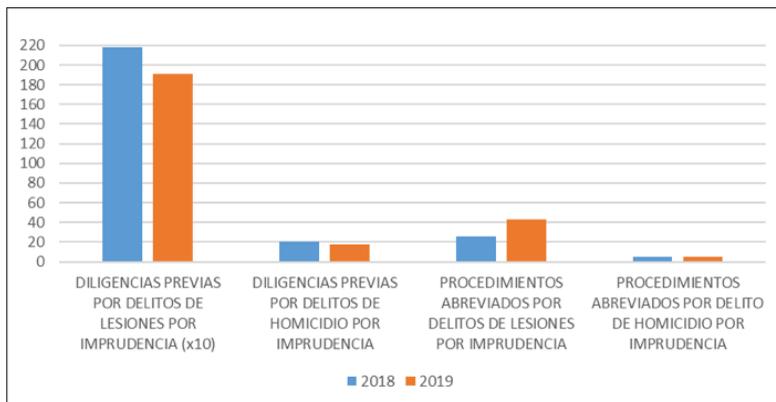
del mismo partido judicial, desciende el número de fallecidos pasando de 16 a 10, mientras aumenta el número de heridos graves, de 65 a 66.



Gráfica número 1

Durante el año 2018, en Navarra se incoaron 2184 diligencias previas por delito de lesiones por imprudencia y 20 diligencias previas por delito de homicidio por imprudencia, de las cuales, sólo se incoaron 26 procedimientos abreviados por delito de lesiones por imprudencia y 5 delitos de homicidio por imprudencia.

En Navarra durante el año 2019 se incoaron 1907 diligencias previas por delito de lesiones por imprudencia y 18 diligencias previas por delito de homicidio por imprudencia, de los cuales, sólo se incoaron 43 procedimientos abreviados por delito de lesiones por imprudencia y 5 delitos de homicidio por imprudencia.



Gráfica número 2

4. Análisis de los datos

En la investigación anterior, a la que nos remitimos y que nos sirve de base a la presente, ya objetivamos que las diligencias previas tramitadas por delito de homicidio por imprudencia, entre los años 2014 y 2017 sufrieron una disminución del – 64,29 %, mientras que el número de diligencias previas tramitadas por delito de lesiones por imprudencia sufrieron una caída del 53, 69 %.

Y como hemos podido observar en las gráficas números 1 y 2, el número de las mismas, debiendo destacar de nuevo, la imposibilidad de detallar cuales de las diligencias previas incoadas por delitos de homicidio o lesiones por imprudencia se producen en el ámbito de siniestros viales y cuales no por esa incorrecta sistematización y de ello que reitere mi crítica e inste al legislador a la inclusión de los delitos por imprudencia contra la vida y la integridad física del ámbito sistemático de los delitos contra la seguridad vial, con una ubicación correcta y una penalidad adecuada, como delitos de resultado cuyo bien jurídico ha sido lesionado tras, sin duda, la lesión del bien jurídico mediato o instrumental que es la seguridad vial en el ámbito y como subespecie de la seguridad colectiva.

La correcta sistematización de estos delitos, además de evitar la situación actual, la despenalización de este tipo de conductas en el ámbito de la imprudencia leve y la práctica extinción de la consideración de los supuestos de imprudencia menos grave, junto a la más que notable disminución de la imprudencia grave como ha quedado acreditado en los datos obtenidos de las memorias de la Fiscalía Superior de Navarra y su cotejo con los datos obtenidos de las demás instituciones intervinientes en el objeto de la presente investigación, conseguiría visibilizar y dimensionar de modo más adecuado la protección de los bienes jurídicos, vida e integridad física a través del bien jurídico mediato de la seguridad vial.

Ello supondría la ubicación de los delitos de lesiones y homicidios por imprudencia cometidos con ocasión de uso de vehículo a motor o ciclomotor en el ámbito de la seguridad vial en el capítulo IV del título XVII, del libro II del Código Penal, dándoles la relevancia de protección de los bienes jurídicos que realmente protegen estos tipos delictivos y que no son otros que la vida y la integridad física a través del bien mediato que es la seguridad vial.

Con ello se conseguiría, en primer lugar, una adecuada agregación estadística y un correcto encaje con denominación específica de esta tipología delictiva, permitiendo con ello valorar, cotejar y dimensionar adecuadamente su ocurrencia, resultados y su valoración jurídica respecto al camino seguido por los hechos en el adecuado proceso penal, o su exclusión del mismo. Así, en las diferentes memorias elaboradas por las Fisca-

lías y Tribunales Superiores de Justicia, se contendrían los procedimientos penales incoados por delitos de homicidio y/o lesiones por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial, dando visibilidad y permitiendo tras su adecuada valoración, planear adecuadas y ajustadas a la realidad medidas de política criminal respecto de los mismos y su proyección sobre la mejora e implementación de las medidas de seguridad vial.

En segundo lugar, permitiría un mayor afinamiento y adecuado deslinde, o al menos, mayor consciencia y conocimiento de ello, entre la imprudencia menos grave y la imprudencia leve, reduciendo sin duda la cifra negra de esta tipología delictiva y la impunidad en su comisión, sin perjuicio de la adecuación de las penas correspondientes.

Tercero, la sistematización de estos delitos de resultado en el capítulo IV, permitiría procesalmente incluso la creación de Juzgados de Instrucción Especializados en Violencia Vial ocupados por Jueces o Magistrados formados con una mayor especialización en este ámbito, entendiéndose que con ello se conseguiría una mayor definición y aquilatamiento de los procesos de instrucción por delitos de homicidio y/o lesiones imprudentes en el ámbito de la Seguridad Vial, reduciendo los archivos o sobreesimientos "In limine Litis".

Y, por último, en cuarto lugar, es evidente que la correcta sistematización y ubicación de los delitos de resultado en el ámbito de los siniestros viales les daría la relevancia que han ido perdiendo con su devaluación paralela a la devaluación de la imprudencia, tal devaluación que como se ha acreditado en la presente investigación, ha derivado en su bagatelización y despenalización "de facto". Su correcta valoración e inclusión bajo el paraguas de una correcta y completa definición del bien jurídico protegido de la seguridad vial como bien mediato a los bienes jurídicos fundamentales para el ser humano, la vida y la integridad física, también influiría en la minoración de la percepción social, con un trasfondo jurídico real, de la impunidad de los delitos de resultado por imprudencia en el ámbito de la seguridad vial.

III. Conclusiones y propuestas

A modo de resumen, se detallan específicamente las conclusiones y propuestas que tras la confirmación de las hipótesis y premisas de partida, se han visto ampliamente respaldadas por los resultados obtenidos de la investigación empírica de carácter criminológico realizada.

De lo observado y respecto a la práctica y evolución hasta el momento de la reforma operada por la Ley Orgánica, 2/2019, de 2 de marzo, debemos destacar los siguientes aspectos.

1.- La inexistencia de respuesta penal en los casos de imprudencia grave con resultados lesivos leves, ex. Art. 152 del Código Penal y por lo tanto, se sigue manteniendo la exclusión de las víctimas de la aplicación de los derechos reconocidos en la Ley 4/2015, de 27 de abril, del estatuto de la víctima y acceso al informe forense y atestado.

2.- La continuación de la tendencia de los tribunales a considerar como imprudencia menos grave en los delitos de homicidio o lesiones por imprudencia en que no concurre ni ingesta de alcohol/drogas, ni exceso de velocidad.

3.- No se ha conseguido, por tanto, el regreso al ámbito del derecho penal de los siniestros viales con resultados lesivos, puesto que la práctica judicial sigue reconduciendo a la imprudencia leve, cuya despenalización sigue en vigor, y por tanto habiéndose elevado la exigencia de la delimitación de la imprudencia menos grave.

4.- Al haberse, de acuerdo con los artículos 142.2 y 152.2 del Código Penal, las infracciones administrativas de carácter grave contenidas en el artículo 76 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, los atropellos, los siniestros viales que más graves consecuencias traen en el ámbito urbano y en pasos de peatones, aplicándose de modo automático el precepto de modo que en virtud de esa discrecionalidad judicial se dan los sobreseimientos y archivos de aquellas denuncias que el juez de instrucción no considere de entidad suficiente.

Por ello, en el caso del homicidio imprudente por imprudencia menos grave, además de haber despenalizado el caso de la imprudencia leve, exige un mayor desvalor de la acción en este caso lo que apareja una mayor graduación de las penas, lo cual, de nada sirve si la consideración de ese mayor desvalor que exige la acción y a la vista de los resultados obtenidos el mismo no se aprecia, produciéndose lo que a mi entender podría definirse como una despenalización secundaria de los hechos contenidos en esos tipos.

Lo cierto es que se han cumplido las más negativas expectativas respecto al resultado de la reforma operada por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, frente a delitos de imprudencia que atentan y lesionan bienes jurídicos fundamentales como son la vida y la integridad física, la evolución legislativa está conduciendo a una minusvaloración y finalmente despenalización de la imprudencia que se ha visto gravemente agravada por una práctica procesal cuando menos inadecuada, produciéndose, tal y como he podido observar en las diligencias instruidas por la Policía Foral de Navarra y la Policía Municipal de Pamplona múltiples casos en que una vez remitidas al Juzgado de Instrucción correspondiente se ha procedido directamente al archivo, en ocasiones sin unir el informe técni-

co e incluso siniestros con resultado de lesiones remitiéndose al amparo de la discrecionalidad judicial a la imprudencia leve.

Ello es fruto, sin embargo y pese a la importancia de la imprudencia como hemos venido destacando a lo largo de toda esta investigación, el legislador continúa e insiste en no definir en ningún texto legal un concepto de imprudencia, en esta apresurada y, a mi modo de ver, irreflexiva enésima modificación legal que intenta parchear al ritmo de los medios de comunicación y la encadenación sucesiva de terribles siniestros con ciclistas implicados que se dieron en los meses anteriores a esta reforma, pretende dar, según manifiesta el mismo en el preámbulo los casos de imprudencia grave por disposición de ley así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave sin haberse detenido en ningún caso a conceptualizar la imprudencia en el ámbito penal.

Lo que en todo caso no hace la Ley Orgánica, 2/2019, es concretar o, al menos, esbozar e intentar alcanzar una verdadera definición de la imprudencia, intentar recortar o al menos vislumbrar unos límites razonables y comúnmente aceptados entre las imprudencias graves y las menos graves.

Volvemos, de nuevo, a la indefinición y la ausencia de una conceptualización adecuada del bien jurídico de la seguridad vial, y con ello, a la reafirmación de las conclusiones extraídas de la anterior investigación.

Para afrontar esta situación, se proponen de modo insistente en las siguientes actuaciones:

1.- Elevar la formación especializada de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y especialmente de los equipos de atestados e instrucción de diligencias en relación a la mayor eficacia en la investigación y aplicación especialmente de las normas penales contenidas en los artículos 142, 152 y sin perjuicio de los artículos 379 a 385 del Código Penal.

Es fundamental sean correctamente formados en las líneas de investigación policial y el modo de consignar los datos relevantes para la instrucción posterior de este tipo de delitos, así como en el caso de los delitos de peligro del modo correcto de practicar las pruebas de detección de drogas y alcohol, especialmente respecto a la formación especializada en las pruebas de detección de drogas en el organismo que exige la LECrim

2.- Realizar un correcto abordaje de la investigación de los delitos de homicidio y/o imprudencia en el ámbito de la seguridad vial. Desinstalar el modo automático de accidentes de tráfico y activar el modo de investigación de un hecho delictivo, resulte posteriormente acreditado o no

Salvar las asentadas convicciones de que con el sometimiento a las pruebas de detección alcohólica y/o drogas se constata (como en el caso de los delitos de peligro), la existencia de ilícito penal, realizando todas las

demás diligencias de investigación tendentes y relacionadas con la presunta comisión de un delito de homicidio y/o lesiones por imprudencia.

No obviar en ningún caso la investigación técnica del siniestro reflejando de modo evidente y claro si en el siniestro han intervenido, además de la presencia de alcohol y/o drogas en el organismo, cualquier otra circunstancia o conducta que pueda incardinarse en el ámbito de la imprudencia o el dolo, debiendo realizar una investigación especializada que deberá ser remitida lo antes posible al órgano judicial, el cual, sin ella no podría dictar medidas cautelares.

E incluso adoptar buenas prácticas tales como las observadas en Madrid, donde la Policía Local remite un informe al juzgado sobre el estado y atención o tratamiento de la víctima.

Todo ello salvo que las lesiones no sean subsumibles en el ámbito penal desde el inicio.

Se deberá profundizar en la formación para la realización de las diligencias de investigación respecto a los colectivos más vulnerables en el ámbito de la seguridad vial como son los peatones, los ciclistas y especialmente los menores y los ancianos.

3.- Promover la investigación científica y multidisciplinar, además de investigar las responsabilidades en el accidente (Perspectiva penal) deberían abordarse las causas técnicas de los accidentes, al objeto de poder formular recomendaciones para evitar la reiterada producción de estos, así, la Unión Europea reconoce la necesidad de actuar de forma homologa a como se realiza con otros medios de transporte.

4.- Establecer la protocolización y llegar a acuerdos en los foros adecuados, Comisiones de coordinación de Policía Judicial, con la presencia de Jueces y Fiscales, sobre todo lo anterior y en especial el Fiscal Delegado de Seguridad Vial de la provincia.

5.- Protocolización y coordinación a través de la Ley Foral 23/2018, de Policías de Navarra para la creación en las propias policías, Foral y Municipales, de las funciones de las inoperantes, por diferentes motivos y causas, Unidades de Víctimas de Accidentes de Tráfico de la Dirección General de Tráfico e incluyendo un protocolo de buenas prácticas en el ámbito de la realización de sus funciones en las propias diligencias de investigación de los siniestros viales.

6.- Es inaplazable la correcta sistematización y ubicación de los delitos de resultado de homicidio y/o lesiones en el capítulo IV del Libro II del Código Penal, en el ámbito de los "Delitos contra la Seguridad Vial" en virtud de los motivos razonados y expuestos en la presente investigación.

7.- Es absolutamente necesaria una definición auténtica de la imprudencia y su caracterización en el ámbito tripartito actual

IV. Bibliografía

- Alba/García/Iglesia. (2019) «El difuso concepto de «causa» como impedimento para la prevención de accidentes de tráfico», *Revista de Tráfico y Seguridad Vial*, 240.
- Bader, F. (1961) *Technik und Kriminalität in Die Rechtsordnung im technischen Zeitalter*.
- Benlloch, G. (2005) «La eficacia de las sanciones penales y administrativas en la lucha contra la siniestralidad viaria», *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, 73.
- Bernabeu, F.J. (2013) *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*.
- Carreras, J.A. (2016) *Criminología Vial*. Criminología y Justicia Editorial.
- Castro, Abraham (2008) *El porqué y el para qué de las penas*, Madrid, Dykison.
- Corcoy, M. (2013) «Política criminal de la seguridad vial y garantías constitucionales», Institut de seguretat pública de Catalunya.
- De Dios De Dios, M. A. (2019) «Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente», *Revista La Ley*.
- Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial
- De Vicente, R. (2008) *Derecho Penal de la Circulación*, Bosch.
- Díez, J.L. (2016) *Derecho Español Parte General*, Tirant Lo Blanch
- Díez, J.L. (2005), «De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana», *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 75.
- Frey, L. (1969) *Reobjektivierung des Strafrechts*, pág. 268.
- Frias Martínez, Emilio. (2019), «Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19, de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente» *Revista de Tráfico y Seguridad Vial*, 237.
- García, R. (2007) «La nueva política criminal de la Seguridad Vial: reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y del Proyecto de Reforma del Código Penal», *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 09.
- Gómez, P. (2015), *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Bosch.
- Hilterman, P. Ed / TRASOVARES, Mavi (2010), «¿Cómo conducimos después de un programa formativo de seguridad vial?», CEFJE
- Márquez, P./González, J.C. (2016) «Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España»
- Magro Servet, V. (2018) «La inminente reforma penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor», LL.
- Mir, S. (2008) *Seguridad Vial y Derecho Penal*, Tirant Lo Blanch
- Miró, F. (2009), «El “moderno” Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso»
- Miró, F. / Bautista, R (2013), «¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial». *Revista para el análisis del derecho*, 3.
- Miró, F. /Bautista, R. (2014) *Delincuencia Vial y Reincidencia*. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.
- Muñoz, F, en Prólogo a Díez, J.L. (2007) *Los elementos subjetivos del delito*. Bases metodológicas. Editorial B de F.

- Muñoz, F. (2007) *Derecho Penal. Parte especial*, Tirant Lo Blanch.
- Rey, L. F. (2010) «La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas», Aranzadi.
- Rodríguez, L. (2006) «El bien jurídico protegido en el delito de conducción bajo el efecto de las drogas y el alcohol». Comares
- Romeo, C y otros. P.G. (2016) *Derecho Penal*. Comares.
- Romeo, C. (2005) *Conducta peligrosa e imprudencia en la sociedad del riesgo*, Comares.
- Roxin, C. (2014) *Derecho Penal. Parte General*, Civitas.
- Serrano, A./Realpe, M.F. (2014) «Un estudio empírico sobre la generalidad de la desviación y la oportunidad en la circulación de vehículos a motor en Calí, Colombia». *Cuadernos de Política Criminal*, 7.
- Tamarit, J.M. (2016) *De los delitos contra la seguridad vial*, Aranzadi
- Tamarit, J.M/ Luque, M.E. (2007) *Automóviles, delitos y penas: estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*, Tirant Lo Blanch.
- Tamarit, J. (2007), «Política criminal con bases empíricas en España», *Política Criminal*, 7.
- Vargas, B. (2007) «El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 del Código Penal». CGPJ
- Varona, D. (2008), «El después de la sentencia: El papel reeducador de la justicia», V Foro contra la violencia vial.
- Yañez de Andrés, A. (2016) «Baremo y responsabilidad civil», *Revista Aranzadi*, 1.