

El abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP):

¿un delito innecesario, ineficaz y sin bien jurídico?

Leaving the scene of an accident (Article 382 bis of the Criminal Code): an unnecessary, ineffective offense with no protected legal interest?

TERESA CASTELLET PORTOLÉS¹

Investigadora en el Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

Universidad de Valencia (España)

tcastelle3@alumno.uned.es / teresa.castellet@uv.es



<https://orcid.org/0009-0003-7095-2998>

Resumen: El artículo 382 bis del Código Penal es el resultado de atender a las demandas sociales, especialmente de colectivos ciclistas, ante el presunto incremento de conductas de abandono en siniestros viales con víctimas. En este trabajo se discute acerca de la urgencia, justificación y eficacia del delito de abandono del lugar del accidente, o de fuga, en un sistema penal contemporáneo. Mediante la realización de un análisis sustantivo del delito se estudia, en primer lugar, si la tipificación de esta nueva figura delictiva se ajusta a los principios legitimadores y limitadores del Derecho penal, concretamente, al de subsidiariedad, fragmentariedad y proporcionalidad. En segundo lugar, se reflexiona sobre la posibilidad de que este delito contra la seguridad vial carezca de un bien jurídico protegido. Y, por último, se ponen de manifiesto las mermas de este tipo penal que, en la práctica, pueden conducir a un efecto totalmente contrario al propuesto. Todo ello con el fin de verificar si el Derecho penal ha sido empleado como instrumento político tranquilizador sin haberse comprobado su efectividad real.

Abstract: Article 382 bis of the Criminal Code is the result of responding to social demands, especially from cycling groups, considering the alleged increase in hit-and-run incidents involving victims. This paper discusses the urgency, justification and effectiveness of the offence of leaving the scene of the accident, or fleeing, in a contemporary criminal justice system. Through a substantive analysis of the offence, it first examines whether the classification of this new criminal offence complies with the legitimising and limiting principles of Spanish criminal

¹ Doctoranda en Derecho Penal en la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

Recepción: 15/04/2026

Aceptación: 03/06/2026

Cómo citar este trabajo: CASTELLET PORTOLÉS, Teresa, "El abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP): ¿un delito innecesario, ineficaz y sin bien jurídico?", *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.º 13, Universidad de Cádiz, 2026, pp. 407-441, DOI: <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2026.i13.12>

Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos

ISSN-e: 2345-3456

N.º 13, Enero-Junio, 2026, pp. 407-441

law, specifically, those of subsidiarity, fragmentation and proportionality. Secondly, it reflects on the possibility that this offence against road safety lacks a protected legal interest. Finally, it highlights the shortcomings of this criminal offence which, in practice, may lead to an effect that is totally contrary to that intended. All this with the aim of verifying if criminal law has been used as a political tool to reassure the society without its real effectiveness having been proven.

Palabras clave: seguridad vial, accidente, abandono del lugar, fuga, omisión del deber de socorro, fallecimiento, lesiones, populismo punitivo.

Keywords: road safety, accident, leaving the scene, fleeing, failure to render assistance, death, injures, punitive populism.

Sumario: ÍNDICE DE ABREVIATURAS; 1. INTRODUCCIÓN; 2. LA CRIMINALIZACIÓN DEL ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE: ¿UNA RESPUESTA DESPROPORCIONADA A UNOS HECHOS AISLADOS?; 3. CUANDO EL DERECHO PENAL SANCIONA LA MERA DESOBEDIENCIA DE LA NORMA; 4. DEL DELITO A LA IMPUNIDAD PRÁCTICA. LA FALTA DE IDONEIDAD DE ESTE DELITO PARA PROTEGER, SI CABE, ALGÚN BIEN JURÍDICO; 5. CONCLUSIONES; 6. BIBLIOGRAFÍA; 6.1. Libros, monografías y tesis; 6.2. Capítulos en obra colectiva; 6.3. Artículos de revista; 7. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA; 8. JURISPRUDENCIA; 8.1. Tribunal Constitucional; 8.2. Tribunal Supremo; 8.3. Tribunales superiores de justicia; 8.4. Audiencias provinciales; 8.5. Juzgados de primera instancia.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AAP	Auto de la Audiencia Provincial.
ADPCP	Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales.
Art.	Artículo.
BOE	Boletín Oficial del Estado.
CE	Constitución Española de 1978.
CP	Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
DGT	Dirección General de Tráfico.
DPEJ	Diccionario panhispánico del español jurídico.
ESRA	E-Survey of Road users' Attitudes.
FGE	Fiscalía General del Estado.
FJ	Fundamento Jurídico.
Ley 18/2021	Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.
LO 5/2010	Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

LO 1/2015	Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
LO 2/2019	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.
LO 11/2022	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.
LSV	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.
RAE	Real Academia Española.
RECPC	Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología.
RGCir	Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (sic).
ROJ	Número de registro de las sentencias en el Centro de Documentación Judicial.
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial.
SJP	Sentencia del Juzgado de Primera Instancia.
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo.
STSJ	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia.
TC	Tribunal Constitucional.
TOL	Número de registro de las sentencias en la base de datos Tirant Prime.
TS	Tribunal Supremo.

1. INTRODUCCIÓN

Ante el surgimiento de nuevos riesgos derivados de la conducción de vehículos, en la mayoría de las ocasiones, el legislador ha optado por ampliar el ámbito de lo punible. La expansión del Derecho penal se ha manifestado tanto verticalmente —a través del aumento de las penas— como horizontalmente —mediante la incorporación de nuevos delitos—, en detrimento, principalmente, del Derecho administrativo sancionador. A raíz de esta expansión, se ha producido una verda-

dera administrativización del Derecho penal. Esta tendencia expansiva se justifica en la necesidad de hacer frente efectivamente a los nuevos riesgos inherentes a la conducción, para los que no basta con la legislación administrativa. En general, los delitos contra la seguridad vial tienen en común que todos buscan proteger la seguridad vial; esta, en realidad, opera como un instrumento intermedio para tutelar otros bienes de gran relevancia social, como la vida y la integridad física de los usuarios de la vía, frente a los peligros emanados de la conducción. De hecho, es precisamente el peligro para esos bienes la *ratio legis* de los delitos contra la seguridad vial.

Ahora bien, ¿es el peligro la razón que justifica la tipificación del abandono del lugar del accidente? ¿Es verdaderamente necesaria la imposición de una pena en este caso? ¿Existe algún bien jurídico tras este delito capaz de legitimar la intervención del Derecho penal? ¿Es idóneo para evitar la impunidad de aquellos que después de haber causado un accidente abandonan el lugar de los hechos? Aunque pudieran parecer meras especulaciones, estas son solo algunas de las cuestiones que plantea el controvertido delito de abandono del lugar del accidente, también conocido como delito de fuga, tipificado en el artículo 382 bis CP como un nuevo delito contra la seguridad vial, mediante la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (en adelante, LO 2/2019).

En las siguientes páginas se razonará si un delito como el del artículo 382 bis CP debería tener cabida en un sistema penal contemporáneo. Para ello, en primer lugar, se examinará, bajo el enfoque de algunos de los principios rectores del Derecho penal, la posible falta de una justificación que sustente la presencia de este delito en el texto punitivo. En segundo lugar, se analizará el delito de fuga desde la perspectiva del principio de protección exclusiva de bienes jurídicos. Y, por último, se estudiarán los aspectos dogmáticos que, en la práctica, podrían llevar a la impunidad de quien abandona el lugar tras causar un accidente.

2. LA CRIMINALIZACIÓN DEL ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE: ¿UNA RESPUESTA DESPROPORCIONADA A UNOS HECHOS AISLADOS?

El Derecho penal no debe proteger todos los bienes jurídicos ni castigar todas las conductas lesivas, sino solo las más gravosas para los bienes jurídicos socialmente relevantes². El bien jurídico protegido desempeña así una función nuclear dentro del Derecho penal³, especialmente en un Estado de Derecho, en el que la inter-

2 LUZÓN PEÑA, D. M., Lecciones de Derecho Penal. Parte General, 4.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2025, p. 23, y MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., Derecho Penal. Parte General, 11.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022, p. 79.

3 GARCÍA ARROYO, C., “Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración a los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales”, Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología (RECPC), 24-12, 2022, pp. 1-45, en p. 2, y ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ

vención de esta rama del ordenamiento jurídico debe quedar relegada al último escalón, cuando las demás han resultado insuficientes o infructuosas para el objetivo pretendido. Esto es así a tenor del principio de *ultima ratio*. Partiendo de la vigencia de este, el Estado, como titular del *ius puniendi*, debe justificar la intromisión que el Derecho penal supone sobre los derechos y libertades de la ciudadanía. Y esta justificación reside en que la acción u omisión descrita como delito lesione o, como mínimo, ponga en peligro un bien jurídico digno de protección⁴. Podría decirse, por tanto, que el Derecho penal sirve para crear normas encargadas de proteger bienes jurídicos relevantes para la convivencia social ante ataques de determinada entidad⁵. En ese sentido, desarrolla una función tanto de protección como de prevención.

Así pues, sería ilegítimo intervenir frente a conductas que, pese a su inmoralidad, no lesionen o supongan mínimamente un peligro para un bien jurídico⁶, de ahí la trascendencia de concretar si, ciertamente, tras el delito de abandono del lugar del accidente, existe alguno digno de tutela penal, pues, tan solo una vez se haya determinado cuál es este, podrán entonces establecerse qué conductas cuentan con la lesividad suficiente para ser penalmente relevantes. La necesidad de relevancia penal se desprende del art. 10 CP, en el que se emplea la expresión “penadas por ley”, referida a la tipicidad, y esta, a su vez, a la relevancia para el Derecho penal⁷.

Por tanto, la intervención del Derecho penal debe contar con una justificación suficiente que, como en el siguiente apartado se verá, debería venir de la mano del principio de protección exclusiva de bienes jurídicos. Pero también de los demás principios rectores del Derecho penal, como el de subsidiariedad. En el caso del delito de fuga parece haberse obviado por completo el carácter subsidiario y fragmentario del Derecho penal. En ocasiones, optar por esta rama del ordenamiento jurídico para castigar una conducta no es más que una manera de encubrir las deficiencias de otras vías⁸ e, incluso, las carencias de las políticas públicas para enfrentarse a problemas estructurales⁹.

CUSSAC, J. L., Introducción al Derecho penal. Parte General, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, p. 114.

- 4 TOLEDO Y UBIETO, E. O., “Función y límites del principio de exclusiva protección de bienes jurídicos”, Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales (ADPCP), 43(1), 1990, pp. 5-28, en p. 5.
- 5 BENITO SÁNCHEZ, D., “La protección penal de la competencia: un ejemplo de exceso punitivo en el delito de corrupción entre particulares”, Anales de la Cátedra Francisco Suárez, 1, 2021, pp. 181-209, en p. 183, y MIR PUIG, S., “Antijuridicidad objetiva y antinormatividad en Derecho penal”, ADPCP, 47(1), 1994, pp. 5-28, en p. 11.
- 6 CANCIO MELIÁ, M. y PÉREZ MANZANO, M., “Principios del Derecho Penal (II)”, en LASCURAÍN SÁNCHEZ, J. A. y RODRÍGUEZ MOURULLO, G. (Eds.), Manual de introducción al Derecho penal, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2019, pp. 69-90, en p. 73, y LUZÓN PEÑA, D. M., Lecciones de Derecho Penal. Parte General, op. cit., p. 22.
- 7 ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., Introducción al Derecho penal. Parte General, op. cit., pp. 97 y 98.
- 8 MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., Derecho Penal. Parte General, op. cit., p. 81.
- 9 GARCÍA ALBERO, R., “La nueva política criminal de la seguridad vial”, RECPC, 09-11, 2007, pp. 1-28, en p. 5.

La aparición de nuevos riesgos, que ahora ya no afectan únicamente al individuo en particular, sino a la colectividad, y cuya gestión exige cada vez más la intervención del Derecho penal, es una de las causas que explican su tendencia expansiva¹⁰. Así, el Derecho penal ha pasado a regular bajo su paraguas conductas que, previamente, habían sido exclusivas del orden administrativo, lo que ha llevado a una verdadera administrativización del Derecho penal¹¹.

Esta transformación del riesgo se refleja claramente en el ámbito penal, donde, además de dicha administrativización, se observa un incremento de bienes jurídicos colectivos —como la seguridad vial—; la proliferación de delitos de mera actividad y de peligro, particularmente de peligro abstracto¹², que implican una notable anticipación de las barreras de protección¹³, prevaleciendo el principio de precaución frente al de prevención; y una mayor generalidad y abstracción en la descripción de los tipos penales, con la consiguiente pérdida de seguridad jurídica¹⁴.

Pese a lo anterior, no se ha demostrado la ineficacia de la legislación administrativa en materia de seguridad vial, en la que también se regula ampliamente la obligación de auxilio en caso de accidente. En concreto, en el art. 51 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV), así como en el art. 129 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (RGCir)¹⁵, en el que en su letra e) establece la obligación de permanecer en el lugar de los hechos hasta la llegada de la autoridad y sus agentes.

Es más, si bien es cierto que las cifras de siniestralidad vial siguen siendo alarmantes, la tendencia en el número de siniestros viales con víctimas fallecidas es de-

10 SILVA SÁNCHEZ, J. M., *La expansión del Derecho penal. Aspectos de la Política Criminal en las sociedades postindustriales*, B de F, Montevideo, 2011, p. 13.

11 ALASTUEY DOBÓN, C. y ESCUCHURI AISA, E., “Ílcito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial”, *Estudios Penales y Criminológicos*, XXXI, 2011, pp. 7-86, en p. 12, JIMÉNEZ DÍAZ, M. J., “Sociedad del riesgo e intervención penal”, *RECPC*, 16-09, 2014, pp. 1-25, en pp. 10 y 11, y SILVA SÁNCHEZ, J. M., *La expansión del Derecho penal*, op. cit., p. 132.

12 DEL ROSAL BLASCO, B., “¿Hacia el Derecho penal de la postmodernidad?”, *RECPC*, 11-08, 2009, pp. 1-64, en p. 33.

13 TEIJÓN ALCALÁ, M., *Crisis del derecho penal moderno: hacia una sociedad postriesgo en materia de criminalidad vial*, Editorial Reus, Madrid, 2024, p. 62.

14 DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., “De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana: un debate desenfocado”, *RECPC*, 07-01, 2005, pp. 1-37, en p. 5.

15 La Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, añadió una letra v) al artículo 77 de la LSV, calificando de muy grave el incumplimiento de las normas de auxilio en las vías públicas. Este incumplimiento se sanciona con una multa de 500 euros.

creciente¹⁶, por lo que la actual política en materia de seguridad vial podría estar dando sus frutos¹⁷.

No obstante, no se observa este decrecimiento en el número absoluto de personas fugadas tras un accidente de tráfico. De hecho, la relación entre el número de personas fugadas y el número de personas conductoras implicadas en accidentes de tráfico ha aumentado desde 2016 hasta 2023, últimos datos disponibles¹⁸, aunque se ha estabilizado en torno al 1% desde la pandemia. Con todo, la cifra de personas que se han fugado tras haberse visto implicadas en un accidente de tráfico no es relevante si se tiene en cuenta el total de accidentes con víctimas y el de conductores implicados.

La imposición de una pena debe justificarse en la necesidad de reprimir determinadas conductas que menoscaban la convivencia social. Así, la pena se convierte en un instrumento indispensable sin el cual aquella sería inviable¹⁹. A pesar de que

16 En España, según el Anuario Estadístico de Accidentes 2016 publicado por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2016 hubo 102.362 accidentes con víctimas. Con arreglo al Anuario Estadístico de Accidentes 2020 y 2021 del Ministerio del Interior y de la DGT, en 2020 el número de accidentes con víctimas fue de 72.859, mientras que en 2021 se registraron 89.862 accidentes con víctimas. En 2022, los accidentes con víctimas ascendieron a 97.916 y en el período siguiente, 2023, estos fueron 101.306, atendiendo al Anuario Estadístico de Accidentes 2022 y 2023, respectivamente, del Ministerio del Interior y de la DGT. Se aprecia una reducción en las cifras de accidentes de tráfico sobre el parque de vehículos, descenso especialmente notable en los años 2020 y 2021; nótese que el tráfico en 2020 fue atípicamente bajo debido al confinamiento asociado a la COVID-19.

17 Cuando se pregunta a la población por su grado de preocupación en relación con algunos aspectos de la seguridad vial, como, por ejemplo, los accidentes de tráfico o las retenciones de tráfico, el porcentaje resultante no es el más alto ni llamativo si se compara con otros problemas sociales, como la calidad de la sanidad o el desempleo. Con arreglo al documento sobre Desarrollo de indicadores relativos a la conducta y cultura de los usuarios de la vía, basados en la encuesta europea sobre actitudes de seguridad vial de los usuarios de la vía, cuyo informe final ha sido elaborado por la Dra. Rebeca Bautista Ortuño (Universidad Miguel Hernández), para la DGT en 2021, mediante la E-Survey of Road users' Attitudes (ESRA) 1 (2015-2017) se preguntó a varios usuarios cuál era su nivel de preocupación en relación con determinados aspectos sociales, entre ellos, algunos relativos a la seguridad vial, como los accidentes de tráfico o las retenciones. Aunque los porcentajes no son bajos, 71% y 54% respectivamente, si son menores a los que han obtenido otros aspectos sociales como la calidad de la sanidad (81%) y el desempleo (86%).

18 Según los datos del Anuario Estadístico de Accidentes de 2016, 2020, 2021, 2022 y 2023 del Ministerio del Interior y de la DGT, en España, el número de conductores y conductoras implicados o implicadas en accidentes con víctimas fue: en 2016 de 174.679 y, de estos, se fugaron del lugar del accidente 1.028, cifra que se corresponde con un 0,59% del total de conductores y conductoras implicados. En 2020 el número de conductores implicados en accidentes con víctimas fue de 121.572, de los que solo 948 se fugaron, lo que representa un 0,78% de los implicados. En 2021 fueron 151.688 los conductores implicados en accidentes con víctimas y 2.172 personas fugadas, un 1,43%. En 2022, los conductores implicados en accidentes de tráfico con víctimas fueron 164.366 y se fugaron tras el accidente 1.891, siendo la relación entre estas dos cifras 1,15%. En el período siguiente, 2023, hubo 170.310 conductores implicados y 1.544 personas fugadas; esto es, el 0,91%. Véase nota al pie 15 para el número de accidentes con víctimas.

19 MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, op. cit., p. 43.

el art. 25 de la Constitución Española (CE) mencione la reinserción social y la reeducación como fines de las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad, lo cierto es que la pena no tiene una única función ni está orientada a un fin exclusivo²⁰. En general, se espera que la ciudadanía, ante la conminación de una pena por la realización de una determinada conducta, actúe conforme a la norma y no al revés. De este modo, la pena cumple con una función de prevención general; verdaderamente, ello podría coadyuvar a la reducción del número de accidentes con víctimas y, en consecuencia, respaldaría la tipificación de este delito como una nueva medida a favor de la seguridad vial. Empero, esa función de prevención general se ve contravenida por el corto período de *vacatio legis* establecido en la disposición final única de la LO 2/2019, de tan solo un día²¹.

En realidad, el detonante de este delito fue el atropello mortal de un ciclista en 2013, tras el que su causante, un conductor, se dio a la fuga, dejando abandonado al ciclista. A raíz del suceso, se incoaron diligencias previas, que finalmente se archivaron, porque, entre otras razones, se consideraba que los hechos debían calificarse de imprudencia leve. Además de esto, según el tribunal, como el fallecimiento del ciclista fue inmediato, no era posible aplicar el delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP, por ausencia de sujeto pasivo. En consecuencia, la conducta solo podría encajar en la categoría de delito imposible, figura que, a partir de 1995, dejó de estar prevista en el texto punitivo²². No obstante, en la jurisprudencia existen pronunciamientos dispares acerca de la posibilidad de apreciar la tentativa en el delito de omisión del deber de socorro²³. Este aspecto, como se abordará más adelante, lleva a cuestionar la verdadera necesidad del delito de fuga para cubrir supuestos que tradicionalmente se han considerado de difícil encaje en dicho delito (ver *infra* apartado 4).

20 MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., Derecho Penal. Parte General, op. cit., p. 46, ZUGALDÍA ESPINAR, J. M., “La pena”, en MORENO-TORRES HERRERA, M. R., (Ed.), Lecciones de Derecho penal. Parte General, 6.ª edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 39-50, en p. 45. El Tribunal Constitucional (TC), en su sentencia (Pleno) núm. 150/1991, de 4 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio de 1991), habla sobre la variedad de objetivos de la pena, que no debe circunscribirse únicamente al de prevención especial como indica el artículo 25 CE. Eso sí, tratándose de penas privativas de libertad y de medidas de seguridad, estas sí que deberán estar orientadas, como mínimo, a la reinserción social y a la reeducación, sin excluir tampoco otros objetivos.

21 La LO 2/2019 se publicó mediante el BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019 y, siguiendo la disposición final única, la entrada en vigor de la norma tuvo lugar el 3 de marzo de 2019.

22 AAP M (Sección Séptima) núm. 509/2016, de 16 de mayo de 2016.

23 Es el caso, por ejemplo, de la STS (Sala de lo Penal) de 27 de febrero de 1987 (TOL 2333203), que sostiene que, el fallecimiento de la víctima no elimina una posible condena por el delito de omisión del deber de socorro en grado de tentativa. Esta es, igualmente, la opinión del magistrado PUENTE SEGURA en el voto particular de la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 167/2022, de 24 de febrero (ROJ STS 751/2022), así como de parte de la doctrina reciente como MARTÍNEZ SANROMÁ, O., “La omisión del deber de socorro y el nuevo art. 382 bis CP. Comentario a la STS 167/2022, de 24 de febrero”, InDret: Revista para el análisis del Derecho, 3, 2022, pp. 386-396, en p. 395, y en una contribución anterior, RODRÍGUEZ MOURULLO, G., La omisión de socorro en el Código Penal, Editorial Tecnos, Madrid, 1966, p. 284.

La absolución del conductor causante del atropello llevó a que la viuda iniciase una petición en la plataforma *change.org* para reformar el CP²⁴. El impacto mediático que tuvo este caso²⁵ sirve para explicar el inusual período de *vacatio legis* de la norma y, asimismo, patentiza que, en este supuesto, la pena no persigue la prevención general, sino que actúa meramente como retribución, esto es, se impone un mal —la pena— por el mal causado previamente —el accidente imprudente o fortuito—²⁶.

Si este delito se compara con el de omisión del deber de socorro del art. 195 CP, el recurso al Derecho penal aún parece más desproporcionado. El delito de omisión del deber de socorro fija para el caso imprudente una pena de prisión de 6 meses a 4 años y para el caso fortuito de 6 meses a 18 meses. Por su parte, en el delito de abandono del lugar del accidente, para el primer supuesto, la pena es la misma que la prevista en el delito de omisión del deber de socorro, mientras que, si el accidente es fortuito, la pena es de prisión de 3 meses a 6 meses. La mayor diferencia con respecto al delito de omisión del deber de socorro está en que, para los dos supuestos del delito de fuga, se fija, adicionalmente, la pena de privación del permiso de conducir vehículos a motor o ciclomotor, lo que, ciertamente, supone que la conducta del art. 382 bis tenga una mayor penalidad en su conjunto que la del art. 195.3.

En base al principio de proporcionalidad estricto, la gravedad de la pena debe ser proporcional a la gravedad del hecho antijurídico²⁷. El delito de omisión del deber de socorro tiene su fundamento en que el acto de no auxiliar a quien se encuentra desamparado y en peligro manifiesto y grave incrementa el riesgo para su vida y su integridad física. Pero esto no ocurre en el delito de abandono del lugar del accidente, que solamente pretende que quien ha causado un accidente permanezca en el lugar de los hechos. La diferencia entre la lesividad de una y otra conducta es abismal, por lo que carece de cualquier sentido que la penalidad de esta última sea mayor a la de la primera.

Sobre la privación del permiso de conducción, debe decirse que establecerla de forma específica en el delito de fuga supone que también regirá en los casos de imprudencia leve y fortuitos. Si la conducta de la que derivan lesiones o fallecimiento es causada por imprudencia grave o menos grave, los artículos dedicados a su tipificación ya establecen esta penalidad, por lo que era innecesario especificarla

24 No más muertes impunes en la carretera #porunaleyjusta, creada el 7 de enero de 2016 y publicada en la plataforma *change.org* (<https://www.change.org/p/congreso-de-los-diputados-no-m%C3%A1s-muertes-impunes-en-la-carretera-como-la-de-mi-marido-porunaleyjusta>).

25 En la fase prelegislativa, aplicando la argumentación de DÍEZ RIPOLLÉS a este delito, los medios de comunicación desarrollaron un papel trascendental. Además de proporcionar visibilidad a un malestar social, le otorgaron la “sustantividad y autonomía” necesarias para que pasase a ser un verdadero problema social, cuya única solución fue la reformulación del ordenamiento jurídico penal vigente, en DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., *La racionalidad de las leyes penales*, 2.ª edición, Trotta, Madrid, 2003, p. 27.

26 MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, op. cit., p. 43.

27 LUZÓN PEÑA, D. M., *Lecciones de Derecho Penal. Parte General*, op. cit., p. 26.

en este artículo; al hacerlo, se está extendiendo esta privación a conductas que no tienen la suficiente entidad como para estar en el CP, como la imprudencia leve o levísima, o como el caso fortuito, respecto del que es más que cuestionable su previsión en este texto.

De lo anterior resulta que, de nuevo, el legislador ha aceptado las demandas de las víctimas y de sus familiares sin prácticamente ninguna clase de juicio crítico al respecto, y ha optado por recurrir al Derecho penal, la rama más coactiva del ordenamiento jurídico, para sancionar una conducta que ya tendría buen acomodo en la legislación administrativa²⁸. Se comprueba, una vez más, cómo el Derecho penal va en camino de copar la casi totalidad de conductas inherentes a la conducción, hecho que puede vaciar de contenido lo que, hasta este momento, eran meras infracciones administrativas, y disminuir la eficacia preventiva, o, al menos, la percepción de esta, del Derecho penal²⁹.

3. CUANDO EL DERECHO PENAL SANCIONA LA MERA DESOBEDIENCIA DE LA NORMA

El art. 1.1 CE proclama la libertad como uno de los valores superiores del ordenamiento jurídico en un Estado social y democrático de Derecho. Por eso, como se ha indicado anteriormente, la legitimación del Derecho penal, como límite para la libertad del ser humano, se supedita a que la conducta criminalizada lesione o, como mínimo, ponga en peligro, un bien jurídico socialmente relevante³⁰ (*nullum crimen sine injuria*). Es decir, el punto de partida para la configuración de las normas en un Estado como este debería ser, precisamente, el principio de protección exclusiva de bienes jurídicos³¹. Así, la pena se convierte en imprescindible para la protección de un bien jurídico socialmente relevante³² y, por ende, el bien jurídico opera como una suerte de dogma legitimador de la intervención del Derecho penal³³.

28 Este delito ha sido calificado de “sinsentido dogmático” por la SAP NA (Sección Primera) núm. 42/2022, de 21 de febrero (ROJ SAP NA 59/2022).

29 MIRÓ LLINARES, F., “El “moderno” Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso”, InDret: Revista para el análisis del Derecho, 3, 2009, pp. 1-54, en pp. 14 y 15.

30 STC (Pleno) núm. 105/1988, de 8 de junio (BOE núm. 152, de 25 de junio de 1988), FJ 2, y STC (Pleno) núm. 24/2004, de 24 de febrero (BOE núm. 74, de 26 de marzo de 2004), FJ 5.

31 TOLEDO Y UBIETO, E. O., “Función y límites...”, op. cit., p. 8.

32 CARO CORIA, C., “Sobre la moderna teoría del bien jurídico-penal en España y el rechazo del funcionalismo sistémico de Jakobs”, THEMIS: Revista de Derecho, 35, 1997, pp. 137-168, en p. 138, y HORMAZÁBAL MALARÉE, H., “Consecuencias político criminales y dogmáticas del principio de protección exclusiva de bienes jurídicos”, Revista de Derecho, 14, 2003, pp. 125-134, en p. 127.

33 GARCÍA ARROYO, C., “Sobre el concepto de bien jurídico...”, op. cit., p. 2, ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., Compendio de Derecho penal. Parte General, 10.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, p. 247, y POLAINO NAVARRETE, M., “Protección de bienes jurídicos y confirmación de la vigencia de la norma: ¿dos funciones excluyentes?”, en JAKOBS,

Además de actuar como límite del poder punitivo del Estado, el bien jurídico favorece la labor sistematizadora de la parte especial del Código Penal, porque permite ordenar los delitos en función del bien jurídico que se busca proteger. Esto no ocurre, a pesar de ello, en el delito de abandono del lugar del accidente, en el que la ubicación sistemática no sirve para concretar cuál es su objeto de protección. Conforme a su localización, el bien jurídico protegido sería la seguridad vial³⁴. Sin embargo, la conexión de este delito con la seguridad vial no es exclusiva, en la medida en que sus únicos vínculos se reducen a tres elementos: la previa comisión de un accidente de tráfico, que en algunos casos puede implicar un delito contra la seguridad vial; el hecho de que la conducta solo puede ser realizada por quien conduce un vehículo de motor o ciclomotor³⁵; y el hecho de que la víctima del suceso pueda ser un obstáculo para la circulación y, en consecuencia, suponga un riesgo para los demás usuarios de la vía³⁶.

De hecho, el legislador trata de justificar la tipificación del delito de fuga en razones de solidaridad humana, no, como se ha indicado en el apartado anterior, en un afán de incrementar la seguridad vial. Considera que quien huye del lugar del accidente tras haberlo causado sin auxiliar a las víctimas tiene una maldad intrínseca y es, por ello, insolidario. Sin embargo, el tipo penal, a diferencia del de omisión del deber de socorro del art. 195.3 CP, sanciona la mera huida del lugar de los hechos, sin que se le exija al conductor o conductora causante del accidente que preste auxilio a las víctimas. Es decir, fija un deber de permanencia en el lugar de los hechos³⁷; el sujeto, de permanecer allí, puede tener una conducta completamente pasiva y, pese a ello, no se le sancionaría por este delito. Por el contrario, la huida sí que tendría cabida en este tipo penal si, a pesar de que las víctimas estuviesen recibiendo auxilio, la seguridad de la vía pudiese restablecerse por otras personas o el sujeto pudiese ser identificado por otros medios, abandonase el lugar del accidente³⁸. A decir verdad, lo más habitual es que, quien ha cometido un delito huya del lugar de los hechos. Por eso, quizás, debería valorarse como positiva la

G., POLAINO NAVARRETE, M. y POLAINO-ORTS, M. (Eds.), Bien jurídico, vigencia de la norma y daño social, Ediciones Nueva Jurídica, Bogotá D. C., 2019, pp. 38-64, en p. 38.

34 De esa forma lo entiende parte de la jurisprudencia, aunque, ciertamente, las que a continuación se citan, abogan por la pluriofensividad del tipo penal. A título de ejemplo, AAP Z (Sección Sexta) núm. 178/2024, de 15 de abril (ROJ AAP Z 514/2024), SAP L (Sección Primera) núm. 61/2024, de 11 de marzo (ROJ SAP L 330/2024) o SAP CR (Sección Primera) núm. 164/2023, de 9 de noviembre (ROJ SAP CR 1153/2023).

35 CASTRO MORENO, A., “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 de accidente”, *La Ley Penal*, 138, pp. 1-43, en p. 21.

36 TRAPERO BARREALES, M. A., “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, *RECPC*, 21-11, 2019, pp. 1-61, en pp. 40 y 41.

37 De ello habla la SAP O (Sección Segunda) núm. 47/2024, de 24 de enero (ROJ SAP O 401/2024), FJ Cuarto, con el fin de distinguir el delito de fuga del delito de omisión del deber de socorro.

38 STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 1/2023, de 18 de enero (ROJ STS 145/2023), FJ Primero.

permanencia, por ser un comportamiento inusual y casi extraordinario entre los y las delincuentes, y no sancionar como delito la conducta contraria³⁹.

Tanto la maldad intrínseca como la solidaridad humana son conceptos con un alto contenido moral. Ya es, por ello, cuestionable la legitimación del recurso al Derecho penal para sancionar un comportamiento que podría calificarse de inmoral⁴⁰ pero que, quizás, debería permanecer únicamente en la esfera de la ética humana⁴¹. No obstante, debe señalarse que, en el delito de abandono del lugar del accidente, aunque el legislador se refiera a la maldad intrínseca, no se sanciona la fase interna de realización del hecho criminal, por ser irrelevante para el Derecho penal⁴², sino la exteriorización de esta fase interna, a través de la conducta de huida.

Debe tenerse en cuenta igualmente que el peligro para la víctima no se crea con la conducta de abandono, sino que ya existe con anterioridad, lo que lleva a rechazar que este delito sea de peligro, incluso abstracto⁴³. Esto, junto con que no se exige al sujeto que auxilie, impide que el valor de la solidaridad humana opere de forma medial⁴⁴ con respecto a los bienes vida e integridad física, por lo que debe recha-

39 A esta tesis parece abogar BOCANEGRA MÁRQUEZ, en su artículo “Contra el castigo penal de las “solas” inmoralidades: una defensa de la incorrección moral en tiempos de “punitivismo””, *Estudios Penales y Criminológicos*, 45, 2024, pp. 1–34, en p. 23.

40 El recurso al Derecho penal como instrumento para proteger el valor de la solidaridad humana es una técnica que, desde antiguo, se advierte en la legislación. De hecho, la salvaguarda penal de la solidaridad humana, elemento casi consustancial del deber de socorro al necesitado, es también una muestra del proceso de humanización del Derecho penal (RODRÍGUEZ MOURULLO, G., *La omisión de socorro en el Código Penal*, op. cit., p. 130), que se pone al servicio de la tutela, no solo de bienes en sentido estricto, sino también de valores morales (TORÍO LÓPEZ, Á., “Aspectos de la omisión especial de socorro (Art. 7, Ley 122-62)”, *ADPCP*, 20(1-2), 1967, pp. 581-602, en pp. 590 y 591). En el caso de España, este proceso de humanización culminó con la elaboración del Código Penal de 1822 y con la introducción del delito de omisión del deber de socorro en su artículo 698, en correlación con el artículo 6 de la Constitución de 1812.

41 BOCANEGRA MÁRQUEZ expresa que, actualmente, no solo se observa un proceso de expansión del Derecho penal sino también uno de “progresiva moralización”. Ello conlleva que esta rama del ordenamiento jurídico haya asumido una función de “formación de “buenos ciudadanos””, especialmente, de buenos delincuentes, como bien indica la autora. Además, una de las notas características del Derecho penal actual es la sanción de meras conductas que podrían calificarse de inmorales y cuya afectación a un bien jurídico protegido es más bien difusa, en BOCANEGRA MÁRQUEZ, J., “Contra el castigo penal de las “solas” inmoralidades...”, op. cit., p. 1.

42 CUERDA ARNAU, M. L. y FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, A., *Adoctrinamiento, adiestramiento y actos preparatorios en materia terrorista*, Thomson Reuters Aranzadi, Madrid, 2019, p. 159.

43 LUZÓN PEÑA, D. M., *Derecho penal de la circulación*. Estudios de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, 2.^a edición, J. M. Bosch Editor, Madrid, 1990, pp. 184 y 185, y TEIJÓN ALCALÁ, M., *Crisis del derecho penal moderno...*, op. cit., p. 130.

44 La solidaridad humana no es más que un “puro valor ético-social” (RODRÍGUEZ MOURULLO, G., *La omisión de socorro en el Código Penal*, op. cit., p. 139) que no puede operar como bien jurídico protegido sin dotarlo de los oportunos contornos jurídicos. En la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) de 28 de marzo de 1983 (ROJ STS 1059/1983) se apunta al carácter instrumental del valor de la solidaridad humana, al decir que: “el bien jurídico protegido [...] se polariza en torno de los deberes de prestar ayuda y socorrer a quien se halle en situación de

zarse que sea la solidaridad humana el bien jurídico protegido por el delito⁴⁵. Por esta misma razón, tampoco pueden admitirse como objetos de tutela la vida y la integridad física de los usuarios de la vía⁴⁶.

El hecho de que el delito fije un deber de permanencia, aun sin establecer con qué objetivo, ha llevado a valorar como posible bien jurídico a la Administración de Justicia⁴⁷. Esta, además de no estar respaldada tampoco por la ubicación sistemáti-

peligro para su vida e integridad física que por razones de solidaridad humana tienen todas las personas que integran la comunidad social”. Conforme a esa interpretación, la solidaridad humana, como bien jurídico protegido, vendría determinada de forma medial. Sobre esto también se pronuncia la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 284/2021, de 30 de marzo (ROJ STS 1159/2021), FJ 5, y la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 648/2015, de 22 de octubre (ROJ STS 4374/2015).

45 La doctrina parece tener claro que, si algo no protege este nuevo delito, es precisamente la solidaridad humana. Entre otros, MORELL ALDANA, L. C., “El delito de fuga: un ‘viejo’ conocido de la dogmática penal. Visión doctrinal tras su reconducción por la LO 2/2019”, *Diario la Ley*, 9687, 2020, pp. 1-17, en p. 9, CASTRO MORENO, A., “Comentario crítico a la LO 2/2019...”, op. cit., p. 21, MARIN DE ESPINOSA CEBALLOS, E. B., “El delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP): una reforma inadecuada e innecesaria”, *Cuadernos de Política Criminal*, 129, 2019, pp. 5-32, en p. 18, VIZUETA FERNÁNDEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente: una posible interpretación”, *Estudios Penales y Criminológicos*, 45, 2024, pp. 1-50, en p. 25 y ss., LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”, *Diario La Ley*, 9359, 2019, pp. 1-22, en p. 6 y ss., SÁNCHEZ BENÍTEZ, C., “Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código Penal Español)”, *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, 58, 2020, pp. 1-23, en p. 14, BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)”, *La Ley Penal*, 138, 2019, pp. 1-18, en p. 5 y ss., SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., “El bien jurídico protegido en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP”, *Revista General de Derecho Penal*, 36, 2021, pp. 1-50, en p. 31, y TEIJÓN ALCALÁ, M., “El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico”, *Logos: Revista Científica Del Centro Universitario de La Guardia Civil*, 2, 2024, pp. 303-324, en p. 316. No opina lo mismo la jurisprudencia, que ha tratado de vincular la solidaridad humana con este nuevo delito, si bien no considera que sea exclusivamente el único bien jurídico protegido por el tipo penal. Es el caso, por ejemplo, de la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) 1/2023, de 18 de enero (ROJ STS 145/2023) o la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 167/2022, de 24 de febrero (ROJ STS 751/2022). En sentido contrario, SJP AV (Sección Primera) de 20 de julio de 2020 (ROJ SJP 32/2020), que descarta que el bien jurídico protegido sea la solidaridad humana (FJ Decimoséptimo).

46 CARBONELL MATEU, J. C., “Delitos contra la seguridad colectiva (III): delitos contra la seguridad vial”, en GONZÁLEZ CUSSAC, J. L. (Coord.), *Derecho Penal. Parte Especial*, 8.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, pp. 681-702, en p. 695. El AAP B (Sección 8) núm. 42/2023, de 17 de enero (ROJ AAP B 1163/2023) valora como bien jurídico protegido la vida e integridad física de las personas que, en el caso del delito de fuga, se trata de bienes que ya pueden estar dañados.

47 Así lo entienden SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., “El bien jurídico protegido...”, op. cit., p. 35, y DE LA MISMA, *El tipo de injusto del delito de abandono del lugar del accidente*, Dykinson, Madrid, 2024, p. 66, y DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Editorial Reus, Madrid, 2019, p. 135. También MARTÍNEZ SANROMÀ, O., “La omisión del deber de socorro y el nuevo art. 382 bis CP. Comentario a la STS 167/2022, de 24 de febrero”, op. cit., p. 389.

ca del delito⁴⁸ ni por el preámbulo de la LO 2/2019, es inadmisibles desde el punto de vista del principio de autoencubrimiento impune, ya que abandonar el lugar de los hechos, sabiendo que ello no supone un riesgo mayor para otros bienes, no es una conducta de suficiente entidad como para justificar una excepción a ese principio constitucional⁴⁹.

Procede señalar, asimismo, que resulta, cuando menos, paradójico que el autoencubrimiento impune aplique a conductas dolosas, pero no cuando se trata de un caso imprudente cometido con un vehículo a motor o ciclomotor y, lo que es más llamativo, tampoco cuando la conducta es meramente fortuita⁵⁰.

Por otra parte, se han barajado como bien jurídico protegido las legítimas expectativas de las víctimas y de sus familiares⁵¹, pues, es cierto que, aunque no se mencione expresamente, obligar a alguien a permanecer en el lugar de los hechos tras causar un accidente garantizaría los intereses de las víctimas y de sus familiares, pero también los propios de la investigación para esclarecer los detalles del suceso. Empero, atendiendo al principio de intervención mínima del Derecho penal⁵², muy difícilmente esos bienes podrán ser dignos de tutela penal⁵³, porque

48 Como apunta SÁNCHEZ BENÍTEZ, cabe la posibilidad de que el hecho de que este delito no esté ubicado entre los delitos contra la Administración de Justicia sea intencional, ya que, de situarse entre ellos, se vulneraría el artículo 24 de la CE, en SÁNCHEZ BENÍTEZ, C., “Análisis crítico del delito de abandono...”, op. cit., p. 13.

49 De la misma opinión es VIZUETA FERNÁNDEZ en “El delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 15. En un sentido similar se pronuncia BARBER BURUSCO en “El delito de abandono del lugar del accidente: cuestionable lesividad y clara desproporción”, en GÓMEZ MARTÍN, V., BOLEA BARDON, C., GALLEGO SOLER, J. I., HORTAL IBARRA, J. C., JOSHI JUBERT, U., VALIENTE IVAÑEZ, V., RAMÍREZ MARTÍN, G. (Coords.), Un modelo integral de Derecho penal. Libro homenaje a la profesora Mirentxu Cocroy Bidasolo, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2022, pp. 1001-1010, en p. 1007. Al respecto, DE VICENTE MARTÍNEZ sostiene que la excepción al principio de autoencubrimiento impune vendría justificada “por la necesidad de dispensar una más rigurosa tutela a cuantos están expuestos a los peligros de la circulación”, en DE VICENTE MARTÍNEZ, R., Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga, op. cit., p. 135. En la SJP AV (Sección Primera) de 20 de julio de 2020 (ROJ SJP 32/2020), FJ Decimoséptimo, se dice expresamente que el artículo 382 bis “supone una clara excepción a la impunidad predicable de los actos de auto encubrimiento”. Del mismo modo, STSJ CAT (Sección Ducentésima primera) núm. 173/2022, de 10 de marzo (ROJ STSJ CAT 5707/2022), FJ Segundo.

50 DE LA MATA BARRANCO, N. J., “Delito de abandono del lugar del accidente (autoencubrimiento) y otros delitos, cuando menos, curiosos: una mala legislación penal”, Almacén de Derecho, 2019.

51 AAP Z (Sección Sexta) núm. 178/2024, de 15 de abril (ROJ AAP Z 514/2024), SAP L (Sección Primera) núm. 61/2024, de 11 de marzo (ROJ SAP L 330/2024) o SAP CR (Sección Primera) núm. 164/2023, de 9 de noviembre (ROJ SAP CR 1153/2023).

52 La Fiscalía General del Estado (FGE) en la Memoria correspondiente al año 2018 indica al respecto que: “estos comportamientos no deben pasar, después de más de 50 años, de la sanción de multa de escasa cuantía actual a la de delito con las penas reseñadas en el art. 382 sin hacer una rigurosa depuración de la respuesta penal a la luz del principio de intervención mínima” (p. 656).

53 BARBER BURUSCO, S., “El delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 1007.

se dispone de otros medios menos restrictivos, como el Derecho civil o el Derecho administrativo, para su salvaguarda⁵⁴.

Tampoco es aceptable el carácter pluriofensivo de este delito, a pesar de que se ha llegado a plantear⁵⁵, básicamente porque esta presunta pluriofensividad no se refleja en las consecuencias jurídicas del delito⁵⁶.

Como se ha visto, el delito de abandono del lugar del accidente no requiere de la puesta en peligro ni de la lesión de algún bien jurídico y, aun así, la conducta resulta punible. Por esta razón, este delito no encuentra ni explicación ni fundamento desde el punto de vista del principio de exclusiva protección de bienes jurídicos, pero sí desde el funcionalismo sistémico⁵⁷. Según esta teoría, la función del De-

54 Debe apuntarse que en el ámbito de la circulación en España es obligatorio contar con un seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Así lo exige el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (artículo 1) y el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que también aplica a los ciclomotores (artículo 1), no así a los vehículos de movilidad personal. Por su parte, la LSV prevé, en su artículo 108, como supuesto de inmovilización del vehículo la falta de aseguramiento del vehículo a motor o ciclomotor. Su objetivo es, conforme consta en el preámbulo del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, reforzar la protección de los perjudicados en accidentes de circulación. Además, en caso de accidente con daños personales en que el vehículo causante sea desconocido, le corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros indemnizar a quien los hubieran sufrido, según el artículo 11.1.a) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. A esto debe añadirse que, en los accidentes fortuitos el sujeto activo no es responsable, por lo que no se le podría exigir el pago de ninguna cantidad, en TRAPERO BARREALES, M. A., “Comentario urgente...”, op. cit., p. 43.

55 Así lo exponen algunas resoluciones judiciales, como AAP Z (Sección Sexta) núm. 178/2024, de 15 de abril (ROJ AAP Z 514/2024), SAP L (Sección Primera) núm. 61/2024, de 11 de marzo (ROJ SAP L 330/2024) o SAP CR (Sección Primera) núm. 164/2023, de 9 de noviembre (ROJ SAP CR 1153/2023). Por su parte, autores como FRÍAS MARTÍNEZ opinan que “junto con la solidaridad se tutela la seguridad vial”, en “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”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 237, 2019, pp. 1-12, en p. 11. En el mismo sentido, MAGRO SERVET, V., “Praxis del delito de fuga del lugar del accidente del art. 382 bis CP (LO 2/2019, de 1 de marzo y LO 11/2022, de 13 de septiembre)”, *Logos: Revista Científica Del Centro Universitario de La Guardia Civil*, 2, 2024, pp. 51-70.

56 VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El delito de abandono del lugar del accidente: un análisis orientado a las consecuencias”, en DE VICENTE REMESAL, J., DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, M., PAREDES CASTAÑÓN, J. M., OLAIZOLA NOGALES, I., TRAPERO BARREALES, M. A., ROSO CANADILLAS, R., LOMBAINO VILLALBA, J. A. (Coords.), *Libro homenaje al Profesor Diego Manuel Luzón Peña con motivo de su 70o aniversario*, Editorial Reus, Madrid, 2020, pp. 1985-1994, en p. 1991.

57 Según JAKOBS, fundamentar la criminalización de determinadas conductas únicamente en la protección de bienes jurídicos no permite explicar cómo en el texto punitivo hay delitos que no requieren de la puesta en peligro o de lesión de un determinado bien para que resulten punibles, en *Derecho penal. Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación*, 2.^a edición, Marcial Pons, Madrid, 1997, p. 52. A esta misma idea alude RODRÍGUEZ DEVESA

recho penal no es la de garantizar la indemnidad de bienes jurídicos. De ser así, interesarían al Derecho penal también los menoscabos naturales que esos bienes sufren y no únicamente los que es posible atribuir a título de dolo o culpa a un ser humano⁵⁸. Así, debe distinguirse entre bien y bien jurídico y, por consiguiente, entre lesión y lesión a un bien jurídico⁵⁹.

El funcionalismo sistémico permite legitimar la existencia de delitos carentes de un bien jurídico material y que, por consiguiente, no precisan de una lesión o puesta en peligro de este para que la acción resulte punible, pues lo que realmente se protege es la propia vigencia de la norma⁶⁰ y lo que se castiga es la mera desobediencia de esta⁶¹. Con todo, esta teoría contraviene algunos de los principios esenciales de un Estado social y democrático como el español, de ahí que haya sido fuente de numerosas críticas⁶².

En definitiva, el delito de fuga es un ilícito penal que no debería haber rebasado la calificación de ilícito administrativo. Ha quedado acreditado que en todos los casos propuestos existen notables objeciones que llevan a rechazarlos como objeto de protección. Como resultado, se considera que se está ante un delito carente de bien jurídico material que únicamente sanciona la mera desobediencia de la norma⁶³.

Esta figura pone de manifiesto, además, cómo los principios rectores del Derecho penal se ven progresivamente desdibujados en las actuales tendencias político-criminales, en las que basta la búsqueda o creación de bienes jurídicos de contornos difusos para legitimar la intervención del Derecho penal⁶⁴.

en Derecho penal español. Parte General, 18.^a edición, Dykinson, Madrid, 1995, p. 425. Con estos argumentos, JAKOBS, G. reformula cuál es la función del Derecho penal, dando paso a la teoría del funcionalismo sistémico.

58 JAKOBS, G., Derecho penal. Parte General, op. cit., p. 45, y del mismo, “¿Qué protege el Derecho penal, bienes jurídicos o la vigencia de la norma?, Cuadernos de Doctrina y Jurisprudencia Penal, 11, 2001, pp. 23-42, en p. 24. Para este, poniendo como ejemplo un caso de homicidio, “Lo que constituye una lesión de bien jurídico-penal no es la causación de la muerte (ésta es simplemente lesión de un bien), sino la oposición a la norma subyacente en el homicidio evitable” (1997, p. 46).

59 POLAINO NAVARRETE, M., “Protección de bienes jurídicos...”, op. cit., p. 54.

60 CARO CORIA, C., “Sobre la moderna teoría del bien jurídico-penal...”, op. cit., p. 138, JAKOBS, G., “¿Qué protege el Derecho penal...”, op. cit., p. 26, y MONTORO BALLESTEROS, A., “El funcionalismo en el Derecho. Notas sobre N. Luhmann y G. Jakobs”, Anuario de Derechos Humanos, 3, 2007, pp. 365-374, en p. 372.

61 JAKOBS, G., Derecho penal. Parte General, op. cit., p. 47.

62 Entre otros, puede verse CARO CORIA, C., Sobre la moderna teoría del bien jurídico-penal..., op. cit., y GARCÍA ARROYO, C., “Sobre el concepto de bien jurídico...”, op. cit.

63 Comparte esta idea el profesor TEIJÓN ALCALÁ, en “El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial...”, op. cit., p. 317.

64 MIRÓ LLINARES, F., “Lo que queda (y debe quedar) del bien jurídico en Derecho penal”, en GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., y LEÓN ALAPONT, J., Estudios jurídicos en memoria de la profesora doctora Elena Górriz Royo, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 599-620, en p. 605.

4. DEL DELITO A LA IMPUNIDAD PRÁCTICA. LA FALTA DE IDONEIDAD DE ESTE DELITO PARA PROTEGER, SI CABE, ALGÚN BIEN JURÍDICO

El primer sinsentido del delito de abandono del lugar del accidente, aunque no es exclusivo de este tipo penal, reside en uno de sus elementos típicos: el accidente previo. Según el art. 382 bis CP, el accidente debe ser causado imprudente o fortuitamente.

Sobre el caso fortuito, debe decirse que, con arreglo al principio de culpabilidad penal, principio rector del Derecho penal⁶⁵, para la imposición de una pena no basta con la realización de una acción típica y antijurídica, sino que es necesario que concurra culpabilidad⁶⁶.

A ello se añade que los arts. 5 y 10 CP establecen que solo las acciones u omisiones dolosas o imprudentes son penalmente relevantes y, por tanto, susceptibles de sanción, lo que lleva —o más bien, debería llevar— a excluir del ámbito del Derecho penal el caso fortuito⁶⁷.

Desde esta perspectiva, resulta cuestionable la sanción del abandono tras un accidente fortuito, sin olvidar que el caso fortuito solo afecta al accidente previo, pues la conducta de abandono es necesariamente dolosa.

Pero es que el asunto no mejora al hablar del caso imprudente, ya que en el delito de fuga no se distingue si la imprudencia debe ser grave, menos grave, leve o levísima, por lo que, a primera vista, todas ellas tienen cabida⁶⁸. Recuérdesse, sin embargo, que la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (LO 1/2015), alte-

65 STC (Sala Primera) núm. 44/1987, de 9 de abril (BOE núm. 107, de 5 de mayo de 1987), FJ 2, STC (Sala Primera) núm. 150/1989, de 25 de septiembre (BOE núm. 250, de 18 de octubre de 1989), FJ 3, STC (Pleno) núm. 150/1991, de 4 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio de 1991), FJ 4, STC (Sala Primera) núm. 246/1991, de 19 de diciembre (BOE núm. 13, de 15 de enero de 1992), FJ 2, y STC (Pleno) núm. 59/2008, de 14 de mayo (BOE núm. 135, de 4 de junio de 2008), FJ 11.

66 BINDING, K., *La culpabilidad en Derecho penal*, B de F, Montevideo, 2009, p. 5., CORCOY BIDASOLO, M., “Principio de culpabilidad. En particular: responsabilidad por el hecho y naturaleza del resultado”, en CORCOY BIDASOLO, M., GÓMEZ MARTÍN, V. (Dirs.), HORTAL IBARRA, J. C., VALIENTE IVÁÑEZ, V. (Coords.), *El principio de responsabilidad penal por el hecho*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2024, pp. 17–27, en p. 17, y MAYER, M. E., *Derecho penal. Parte General*, B de F, Montevideo, 2007, p. 285. Por su parte, el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico (DPEJ) define “culpabilidad” como el “último gran elemento o requisito del delito como presupuesto de la pena que permite la atribución penal del hecho al sujeto activo, autor o partícipe, del mismo”.

67 MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, op. cit., pp. 270 y 271.

68 De esta forma lo consideran también MAGRO SERVET, V., “El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial”, *Diario La Ley*, 9346, 2019, pp. 1-8, en p. 3, TRAPERO BARREALES, M. A., “Comentario urgente...”, op. cit., p. 51, LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 10, DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, op. cit., p. 137, y VIZUETA FERNÁNDEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 42.

ró por completo el sistema de modulación de la imprudencia que se preveía hasta ese momento, al suprimir las faltas y la imprudencia leve del texto punitivo, con el objetivo de respetar al máximo el principio de intervención mínima del Derecho penal. Por estricto respeto a este principio y al de lesividad, lo más coherente sería aceptar que únicamente las conductas por imprudencia grave entran en el tipo penal. A pesar de la coherencia de esta idea, el tipo penal prevé como uno de sus presupuestos la causación fortuita del accidente y, por esa razón, carecería de sentido inadmitir la imprudencia leve o levísima y sí los casos fortuitos⁶⁹.

Asimismo, si el homicidio es por imprudencia menos grave, el art. 142.2 CP prevé una condición de perseguibilidad, que no se aplica si este es causado empleando un vehículo a motor o ciclomotor⁷⁰. No ocurre lo mismo si se trata de lesiones por imprudencia menos grave, en cuyo caso, en virtud del art. 152.2 CP, será necesaria la denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, aun cuando el suceso se produzca mediante el uso de un vehículo a motor o ciclomotor. La razón de ser de la condición de perseguibilidad estuvo, en su momento, en la necesidad de no saturar más la justicia⁷¹. De ahí que, el hecho de fijar una condición de perseguibilidad, a la par que se busca sancionar el abandono del lugar del accidente en los casos de imprudencia, particularmente cuando esta es menos grave, leve e, incluso, levísima, es, cuando menos, objetable.

Por otro lado, la conducta típica indica que el abandono debe ser voluntario, de ahí que no quepa ninguna duda de que el delito es doloso, admitiéndose la modalidad eventual⁷², elemento que el legislador corrobora en el preámbulo de la LO 2/2019⁷³. Además, dado que el art. 12 CP limita la vertiente imprudente únicamente a aquellas conductas que expresamente lo prevean, no cabe la forma imprudente. Parece claro, entonces, que el sujeto, al igual que ocurre en el delito del art. 195.3 CP, debe tener conocimiento de que ha causado un siniestro⁷⁴, pues, de

69 VIZUETA FERNÁNDEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 42.

70 Ya que la reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (LO 11/2022) la suprimió para esta clase de delitos.

71 En el preámbulo de la LO 1/2015 se decía, para justificarlo: “con ello se evita la situación actual, en la que un simple parte médico de lesiones de escasa entidad obliga al juez de instrucción a iniciar todo un proceso judicial y a citar al lesionado para que acuda obligatoriamente al juzgado a fin de hacerle el ofrecimiento de acciones como perjudicado, con los inconvenientes que ello le ocasiona”.

72 Comparten esta LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 12, SÁNCHEZ MELGAR, J., “Artículo 382 bis”, en CUERDA ARNAU, M. L. y RAGA I VIVES, A. V. (Coords.), Comentarios al Código Penal, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, pp. 2448-2452, en p. 2450, SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., El tipo de injusto del delito de abandono del lugar del accidente, op. cit., p. 226. En la jurisprudencia, se citan la SAP CU (Sección Primera) núm. 18/2023, de 14 de febrero (ROJ SAP CU 26/2023), la SAP Z (Sección Sexta) núm. 355/2022, de 4 de octubre (ROJ SAP Z 1776/2022), la SAP C (Sección Sexta) núm. 71/2022, de 10 de mayo (ROJ SAP C 1454/2022) y la SAP B (Sección Vigésimoprimera) núm. 11/2022, de 13 de enero (ROJ SAP B 385/2022).

73 “[...] se trata de una conducta diferente y, esta vez sí, dolosa e independiente [...]”.

74 SAP O (Sección Tercera) núm. 112/2024, de 26 de febrero (ROJ SAP O 1038/2024).

lo contrario, difícilmente se le podrá atribuir ningún tipo de responsabilidad por concurrir un error de tipo. Ahora bien, ¿este conocimiento debe exigirse también respecto de los resultados del accidente? La respuesta a esa pregunta depende de la calificación que se les dé a los resultados lesivos del accidente previo, es decir, si estos son verdaderos elementos objetivos del tipo o condiciones objetivas de punibilidad.

En el primer caso, el fallecimiento y las lesiones son requisitos típicos. En consecuencia, el dolo del conductor o conductora debe abarcarlos. Así, el sujeto realizará la conducta cuando, con conocimiento de haber causado un accidente imprudente o fortuito y sabiendo que de este han derivado víctimas fallecidas o lesionadas de determinada entidad, abandona el lugar del siniestro. Ello tiene la ventaja de que limita el ámbito de aplicación del delito, pero, a su vez, tiene como desventaja que, en casos de error de tipo, el sujeto quedará impune. Póngase por ejemplo un conductor o conductora que abandona el lugar creyendo que la víctima está en una situación de desamparo y en peligro manifiesto grave cuando, en realidad, está fallecida. En este caso, si no se admite la tentativa para el delito de omisión del deber de socorro, no se podrá aplicar este. Tampoco tiene encaje la conducta en el delito de fuga, puesto que el sujeto en ningún momento actúa con la voluntad de abandonar el lugar sabiendo que la víctima está fallecida⁷⁵. Esto no es extrapolable al caso de las lesiones, pero, si se considera que el fallecimiento es un requisito típico, debe mantenerse esta opción para las lesiones⁷⁶.

Por otra parte, las condiciones objetivas de punibilidad quedan fuera de la estructura del tipo penal y, lo más importante, no deben estar abarcadas por el dolo del autor⁷⁷. Por tanto, si se entiende que el fallecimiento y las lesiones no son requi-

75 Con mayor detalle, VIZUETA FERNÁNDEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., p. 37, así como MARTÍNEZ SANROMÁ, O., “La omisión del deber de socorro y el nuevo art. 382 bis CP...”, op. cit., p. 396.

76 Ibidem, pp. 37 y 38.

77 Una definición de condiciones objetivas podría ser la empleada por ORTS BERENGUER, y GONZÁLEZ CUSSAC, que las conceptúan como “hechos futuros e inciertos (condiciones), independientes de la voluntad del autor (objetivas) que determinan la punición de la mayor o menor punición de la conducta típica, ilícita y culpable”. A su vez, estas pueden clasificarse en propias (las restrictivas de la punibilidad) e impropias (las que permiten sancionar un hecho que, sin ellas, no se castigaría), en ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., *Compendio de Derecho penal*, op. cit., pp. 460 y 461. Por su parte, el DPEJ las define como “condición de carácter objetivo que supone la producción de un hecho incierto y, según algunos, futuro, requerida por la ley en algunos delitos además de la conducta típica y que es independiente de la acción del autor. Por ello no pertenece al tipo de injusto, ya que la conducta es típicamente antijurídica, es decir, prohibida y desvalorada de modo general aunque posteriormente no se cumpla la condición objetiva, que no influye en el desvalor del resultado o en el del hecho. La concurrencia o no de la condición escapa al control del autor, cuya acción no puede influir en que se dé o no; y por eso mismo, a diferencia del resultado típico, la condición objetiva de punibilidad (o, según otra denominación, condición objetiva de penalidad) no tiene que ser abarcada por el dolo ni tampoco deberse a imprudencia del sujeto, ya que es independiente de su acción y de su voluntad, con lo que tampoco ha de haber relación de causalidad ni de imputación objetiva entre la acción y la condición. Por último, tales condiciones tienen el efecto de que, o se cumplen y entonces hay punibilidad por delito

sitos típicos, se facilitaría enormemente la aplicación práctica del delito, puesto que el dolo del sujeto únicamente requeriría el conocimiento de haber estado involucrado en el suceso y no las posibles fatalidades derivadas del mismo⁷⁸. Así se evitaría la concurrencia de errores de tipo sobre el delito de abandono del lugar del accidente, que, bien sean invencibles, bien sean vencibles, no serán punibles al no prever el delito una modalidad imprudente, a tenor del art. 14.1 CP.

Si bien es cierto que la jurisprudencia y la doctrina mayoritaria parecen decantarse por la primera opción⁷⁹, abogando por una interpretación restrictiva del delito, debe señalarse que, si se pretende garantizar la aplicación de este delito y evitar la impunidad del sujeto que ha causado el accidente, lo más adecuado sería considerar los resultados lesivos como meras condiciones objetivas de punibilidad. En cualquier caso, difícilmente puede admitirse que la razón de ser de este delito sea cubrir los supuestos de difícil encaje en el delito de omisión del deber de socorro⁸⁰, a la luz de los motivos expuestos.

Otro aspecto problemático al que se enfrenta el delito de abandono del lugar del accidente es la posibilidad de admitir las formas imperfectas de ejecución del de-

consumado, o no se cumplen, en cuyo caso el hecho no es en absoluto punible, sin que se castigue como tentativa”.

78 TRAPERO BARREALES, M. A., “Comentario urgente...”, op. cit., p. 53.

79 No se ha encontrado una resolución que se pronuncie expresamente sobre este aspecto. Sin embargo, de la lectura de algunas resoluciones judiciales, se deduce que los resultados lesivos deben calificarse de requisitos típicos y, por tanto, debe tenerse conocimiento, aunque sea aproximado sobre estos, para que pueda entenderse realizado el delito. Como ejemplo de estas resoluciones, se cita la SAP Z (Sección Sexta) núm. 355/2022, de 4 de octubre (ROJ SAP Z 1776/2022), en cuyos hechos probados se expone un caso de dolo eventual, en el que, a tenor de las circunstancias del accidente, era posible que, con su conducta, la conductora, hubiese causado lesiones a la víctima y, aun así, abandonó el lugar de los hechos. En la doctrina, comparte esta idea SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., *El tipo de injusto del delito de abandono del lugar del accidente*, op. cit., pp. 225 y 226. También TRAPERO BARREALES, que opina que el dolo del conductor o conductora del suceso previo debe abarcar la causación del accidente y “el conocimiento de haber causado tales resultados de manera fortuita o imprudente”, en TRAPERO BARREALES, M. A., “Comentario urgente...”, op. cit., pp. 52 y 53. En el mismo sentido, LANZAROTE MARTÍNEZ, P. “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., pp. 11 y 12, FRÍAS MARTÍNEZ, E., “Novedades en el Código Penal...”, op. cit., p. 11, si bien, a su juicio, deberá estarse “al caso concreto y a las presunciones, representaciones que del resultado del accidente pudiera hacerse el autor”, GARCÍA AMEZ, J., “Algunas consideraciones sobre el delito de abandono del lugar del accidente”, en SIMÓN CASTELLANO, P. y ABADÍAS SELMA, A. (Coords.), *Cuestiones penales a debate*, J. M. Bosch, Madrid, 2021, pp. 343-354, en p. 352, y BUSTOS RUBIO, M., “El delito de abandono del lugar del accidente: crítica e interrogantes subsistentes tras su reforma en el año 2019”, en TEIJÓN ALCALÁ, M., *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos*, Bosch, Madrid, 2024, pp. 227-249, en p. 240. En sentido contrario, VIZUETA FERNÁNDEZ. Según este autor, el estado de la víctima es una condición objetiva de punibilidad y, por tanto, no deben quedar abarcadas por el dolo del sujeto que abandona el lugar, en VIZUETA FERNÁNDEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente...”, op. cit., pp. 37-39.

80 Así lo entiende MARTÍNEZ SANROMÁ, O., “La omisión del deber de socorro y el nuevo art. 382 bis CP. Comentario a la STS 167/2022, de 24 de febrero”, op. cit., p. 395, y el magistrado PUENTE SEGURA, en su voto particular en la STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 167/2022, de 24 de febrero (ROJ STS 751/2022).

lito. Desde luego, la redacción empleada por el legislador al describir la conducta típica no facilita esta tarea. Como delito de mera actividad, para su consumación, basta con la realización de la conducta típica, sin que se requiera de un ulterior resultado⁸¹.

Asimismo, aunque es discutible su calificación de delito contra la seguridad vial, básicamente porque su única conexión con esta es la condición de conductor del sujeto activo, debe apuntarse que la mayoría de los delitos de esta naturaleza—no todos— son de peligro abstracto⁸² y requieren conducción para la realización de la conducta típica; en ocasiones, si no se ha iniciado la acción, en este caso la conducción, no puede hablarse de una mínima intención lesiva de la norma por parte del sujeto, pues se está en el ámbito de los actos preparatorios no punibles⁸³. A ello debe añadirse que, al tratarse de delitos de peligro abstracto, la punición de la tentativa, especialmente si esta es inidónea, podría colisionar con su propia punición, ya que hay una fina línea entre el fundamento de la tentativa y el de los delitos de peligro abstracto⁸⁴.

81 Como es sabido, para que un delito se consume deben realizarse todos los actos típicos. En caso contrario, se está ante una forma imperfecta de ejecución. Y en los delitos de mera actividad resulta particularmente complejo apreciar la tentativa acabada del delito, ya que, en general, la realización de todos los actos típicos ya conlleva la consumación del delito. Aun así, tal y como indica ACALE SÁNCHEZ, en principio, no existe inconveniente en admitir la tentativa inacabada del delito, en ACALE SÁNCHEZ, M., “Los delitos de mera actividad”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 10, 2002, pp. 1-45, en pp. 37 y 38. En general, la jurisprudencia es restrictiva en la admisión de formas imperfectas de aparición en delitos de mera actividad. Así se menciona en las STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 889/2003, de 13 de junio (TOL 4926579), FJ Sexto, y STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 13/2018, de 16 de enero (RJ 2018\238), FJ Sexto.

82 El clásico ejemplo de delito de mera actividad y de peligro abstracto es el de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y de determinadas sustancias del artículo 379.2 del Código Penal.

83 En la SAP GI (Sección Cuarta) núm. 690/2014, de 5 de diciembre (ROJ SAP GI 1190/2014) se argumenta la inadmisibilidad de la tentativa en base a que, en los delitos contra la seguridad vial, se conduce o no se conduce, pero no hay un punto intermedio. Por esa misma razón, al no haberse iniciado la conducción, la conducta no tiene cabida en el tipo penal y se considera atípica. Por el contrario, otras veces, se ha considerado que, a pesar de no haberse iniciado la conducción, la predisposición del sujeto de empezar la acción puede observarse a través del contexto circunstancial. Póngase como ejemplo el caso de las motocicletas, si el sujeto porta ya el casco reglamentario y está en posición de conducir cuando es sorprendido por la policía. Estas situaciones, no se corresponden con un mero acto preparatorio y podría estimarse que se entra en el ámbito de la tentativa inacabada. Así lo entiende la SAP CA (Sección Cuarta) núm. 245/2018, de 19 de julio (ROJ SAP CA 1044/2018). Por su parte, la SAP TF (Sección Segunda) núm. 437/2010, de 25 de noviembre (ROJ SAP TF 2955/2010) expone un caso en el que, por la situación y ubicación del vehículo, la conducción era prácticamente imposible. Aun así, admite la tentativa en un delito contra la seguridad vial, habida cuenta de que el conductor puso en marcha el vehículo, pues, por su parte, sí que había una intencionalidad e intento de hacerlo, aunque finalmente no se produjese la conducción. La conducta, ex ante, es idónea para producir el resultado.

84 La STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 48/2020, de 11 de febrero (ROJ STS 386/2020) dice que la estructura de los delitos de peligro es equiparable a la de la tentativa inidónea. Por eso, aceptar que cabe la tentativa en esta clase de delitos es como castigar “la tentativa de la tentativa” o “el riesgo del riesgo”. En efecto, la punibilidad de la tentativa supone una ampliación

Afortunadamente, el delito de fuga no requiere propiamente de conducción, pues no se exige que el sujeto que abandona realice la conducta mediante un vehículo a motor o ciclomotor ni conduciendo. Tampoco es un delito de peligro, porque, como se ha apuntado más arriba, el peligro para la víctima es preexistente a la conducta de abandono⁸⁵. A pesar de esto, aún es pronto para afirmar que caben las formas imperfectas de ejecución.

La consumación del delito de fuga requiere de dos elementos: uno físico —abandonar el lugar— y otro temporal —tras causar un accidente—. No se establece cómo ha de realizarse la huida, por lo que esta no necesariamente habrá de hacerse a través de un vehículo a motor o ciclomotor ni, en caso de emplearse alguno de estos, obligatoriamente, con el que se ha utilizado en el accidente previo. El vehículo a motor o ciclomotor no constituye, estrictamente, un instrumento del delito en el tipo del art. 382 bis CP, habida cuenta de que, como ya se ha mencionado, este delito no requiere de conducción para su realización. Siguiendo este

excepcional del ámbito de punibilidad, en MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, op. cit., p. 382, y SOLA RECHE, E., “Fundamento de la punición de la tentativa y prototipo del injusto penal”, *Anales de la Facultad de Derecho. Universidad de La Laguna*, 17, 2000, pp. 309-336, en p. 310. Pero también lo es la tipificación de delitos de peligro abstracto, en los que se sanciona la realización de una conducta que comúnmente puede ser peligrosa, pero que, en el caso concreto, no necesariamente ha de serlo, es decir, el fundamento del castigo reside en la probabilidad de que esa conducta sea peligrosa, en BARBERO SANTOS, M., “Contribución al estudio de los delitos de peligro abstracto”, *ADPCP*, 3, 1973, pp. 487-498, en p. 489. Asimismo, se ha tratado de justificar la punición de los delitos de peligro abstracto en base al principio de precaución, que se contrapone al principio de prevención. En virtud del principio de precaución, lo relevante es la sospecha de que una determinada actividad lleva consigo riesgos graves e irreversibles, mientras que, a tenor del de prevención, es la previsión o la previsibilidad de que se produzca un riesgo lo determinante, en CEREZO MIR, J., “Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho penal del riesgo”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 10, 2002, pp. 47-72, en p. 61. Este mismo autor estima, sin embargo, que no debería recurrirse al principio de precaución como justificación de la ampliación del ámbito de lo punible, porque la simple sospecha no debería servir como fundamento de una responsabilidad penal (p. 62). Desde el punto de vista de lo injusto, MENDOZA BUERGO. apunta que el “desvalor objetivo material de la acción peligrosa” es un elemento troncal para que se constituya el tipo de injusto en los delitos de peligro abstracto, de modo que solo resulte legítimo el adelantamiento de las barreras de protección cuando pueda comprobarse que “el comportamiento prohibido es objetivamente capaz de afectar al bien jurídico protegido”. Sigue diciendo la autora que, para compatibilizar esta clase de delitos con el concepto de injusto, solo deben castigarse las conductas descritas en ellos cuando se afirme su “idoneidad o capacidad ex-ante del comportamiento concreto para la producción del menoscabo que se quiere evitar”, en MENDOZA BUERGO, B., “La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 9, 2002, pp. 39-82, en pp. 71 y 72. En opinión de CEREZO MIR, lo relevante en esta clase de delitos en lo que a la configuración del injusto se refiere es el desvalor de la acción, en CEREZO MIR, J., “Los delitos de peligro abstracto...”, op. cit., p. 63.

85 LUZÓN PEÑA, D. M., *Derecho penal de la circulación...*, op. cit., pp. 184 y 185, y TEIJÓN ALCALÁ, M., *Crisis del derecho penal moderno...*, op. cit., p. 130.

planteamiento, debe rechazarse el decomiso⁸⁶ para este delito⁸⁷, aun entrando en el ámbito de aplicación del art. 385 bis⁸⁸ e, incluso, siendo necesaria la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor para la conducta previa al accidente⁸⁹, opción que todavía se refuerza más si se tiene en cuenta que este nuevo delito sanciona igualmente el abandono tras un accidente fortuito⁹⁰.

Así pues, la consumación requiere de un efectivo abandono físico⁹¹, que, en muchas ocasiones, irá asociado a un alejamiento físico. El diccionario de la Real Academia Española (RAE), en su primera acepción, define “abandonar” como: “dejar solo algo o alguien alejándose de ello o dejando de cuidarlo” y, en su tercera acepción, como “dejar un lugar, apartarse de él”. Parece claro, entonces, que el alejamiento físico es intrínseco al concepto de abandonar y, por ende, deberá darse para que la conducta tenga cabida en el tipo penal. Este, obviamente, debe ser efectivo⁹². Ahora bien, el alejamiento físico es un concepto ambiguo que, en el caso del delito de fuga, puede abarcar supuestos de ocultación física o simplemente en los que el sujeto no esté presente en el lugar⁹³. Si lo que se exige es que se permanezca allí, estas conductas equivaldrían a no hacerlo, aunque no se establezca una distancia concreta⁹⁴. En ocasiones, a pesar de que se trate de un distancia mínima o ridícula, la no presencia en el lugar supone un alejamiento físico.

86 Desde la reforma de los delitos contra la seguridad vial, operada La Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (LO 5/2010), el artículo 385 bis generaliza la institución del decomiso a todos los delitos contra la seguridad vial.

87 De la misma opinión es VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El decomiso de vehículo a motor o ciclomotor en los delitos contra la seguridad vial: incidencia práctica”, en TEIJÓN ALCALÁ, M., *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos*, Bosch, Madrid, 2024, pp. 125-144, en p. 134.

88 VARGAS GONZÁLEZ. rechaza el decomiso para el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol del artículo 383 del Código Penal precisamente porque el delito no requiere de conducción para su consumación, en VARGAS GONZÁLEZ, P., *El comiso del patrimonio criminal*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2012, p. 382.

89 La FGE, en su Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial (FIS-C-2011-00010), se opone a excluir del decomiso del artículo 385 bis al delito del artículo 383 del Código Penal, argumentando al respecto que, si bien el delito no exige conducción, sí que lo hace la conducta previa (p. 77).

90 VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El decomiso de vehículo a motor o ciclomotor...”, op. cit., p. 134.

91 STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 1/2023, de 18 de enero (ROJ STS 145/2023), FJ Primero y SJP Ávila (Sección Primera) de 20 de julio de 2020 (ROJ SJP 32/2020), FJ Decimoséptimo.

92 Ibidem.

93 Ibidem.

94 A tenor de la SJP Ávila (Sección Primera) de 20 de julio de 2020 (ROJ SJP 32/2020), FJ Decimoséptimo, la consumación del delito se produce cuando el sujeto activo abandona el lugar “a una distancia o en condiciones suficientemente aptas para impedir o dificultar gravemente su fácil identificación y localización, así como la determinación inicial de las concretas circunstancias en que se concretó el accidente”.

Además, el legislador ha empleado la preposición “tras”, que, según el diccionario de la RAE, significa “después de, a continuación de, aplicado al espacio o al tiempo” (acepción primera). Por tanto, el abandono físico debe producirse inmediatamente o instantes después de haber causado el accidente imprudente o fortuitamente⁹⁵. El delito tampoco fija un tiempo mínimo de permanencia, lo que puede dificultar ulteriores atenuaciones de responsabilidad sobre las lesiones o el homicidio derivado del accidente previo.

Partiendo de lo dicho, ¿puede haber un intento de abandono? En principio, para que haya tentativa, es necesario que, como mínimo, el autor exteriorice una intención lesiva⁹⁶. Sin embargo, en el delito de fuga, como se ha dicho, el hecho de abandonar el lugar del accidente ya implica una presunta puesta en peligro del bien jurídico protegido. Por tanto, de admitirse la tentativa esta será inacabada⁹⁷. No es desacertado, entonces, pensar en el caso de quien, después de haber causado un accidente, emprende la huida cuando es interceptado por terceros, de manera que no se produzca un verdadero abandono efectivo del lugar. Es posible, en consecuencia, admitir la tentativa.

El asunto aún se complica más cuando de las demás formas imperfectas de ejecución se trata. Parte de la doctrina entiende que la distinción entre tentativa acabada e inacabada tiene trascendencia en la posterior configuración del desistimiento

95 CASTRO MORENO, A., “Comentario crítico a la LO 2/2019...”, op. cit., p. 33. En igual sentido, SJP Ávila (Sección Primera) de 20 de julio de 2020 (ROJ SJP 32/2020), FJ Decimoséptimo.

96 GARCÍA RIVAS, N., “Las formas imperfectas de ejecución”, en DEMETRIO CRESPO, E. y RODRÍGUEZ YAGÜE, C., Curso de Derecho Penal. Parte General, Ediciones Experiencia, Madrid, 2016, pp. 342-361.

97 La STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 1/2023, de 18 de enero (ROJ STS 145/2023), que aborda el delito de abandono del lugar del accidente, admite la tentativa, aunque relativamente inidónea, para el supuesto de que, iniciado el abandono del lugar por parte del conductor o conductora, no puede realizarse este abandono físico efectivo por la acción de terceros. En general, se habla de una tentativa relativamente inidónea. SÁNCHEZ DOMINGO parte de la base de que la huida se realizará, en cualquier caso, empleando un vehículo a motor, al poner por caso la conducta del sujeto que, al iniciar la huida en su vehículo, este se estropea y, por eso, debe hablarse de una tentativa inidónea, en SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., El tipo de injusto del delito de abandono del lugar del accidente, op. cit., p. 237. Es cierto que, en esas circunstancias, la tentativa será inidónea. Pero esa respuesta no puede ni debe extrapolarse a todos los casos, ni siquiera aceptando, como hace la autora, que el bien jurídico tutelado es la Administración de Justicia, puesto que la descripción típica sigue sin hacer referencia alguna a cómo debe realizarse la huida. Sin entrar ahora en el debate sobre si se prevé el castigo de la tentativa inidónea en el código penal vigente (para ello, puede verse MIR PUIG, S., “Sobre la punibilidad de la tentativa inidónea en el nuevo Código Penal”, RECPC, 3-6, 2001) esta se caracteriza como, su nombre indica, por ser inidónea para producir el resultado lesivo, bien sea porque los medios que se pretende emplear para hacerlo son inútiles para consumar el delito, bien porque no existe objeto alguno sobre el que la acción pretende recaer, elementos que se comprobarán ex post. La tentativa inidónea, a su vez, se divide entre la absolutamente inidónea y la relativamente inidónea. La primera es la que, en cualquier caso, sería incapaz de producir la consumación del delito, mientras que la segunda solo lo sería para el caso concreto y en unas circunstancias determinadas, en MIR PUIG, S., “Sobre la punibilidad de la tentativa...”, op. cit. Este mismo autor habla de la superación de esta distinción, porque, “para poder decir que en otras circunstancias el veneno podría matar, hay que variar las circunstancias del caso de tal modo ya que no se trataría de la misma clase de casos”.

voluntario o del arrepentimiento. En base a este planteamiento, el arrepentimiento o desistimiento activo solo sería posible en la primera, mientras que, en la segunda, únicamente cabría el desistimiento voluntario o pasivo⁹⁸. Por otro lado, hay quienes no consideran válida esta correspondencia⁹⁹, puesto que, según este sector de la doctrina, las razones de política criminal que subyacen tras la tentativa y el desistimiento son distintas¹⁰⁰.

Aceptando que la naturaleza de delito de mera actividad únicamente posibilita la tentativa inacabada, en base a la primera de las posturas apuntadas, solo cabría el desistimiento pasivo. A tenor de la segunda, podría darse tanto el desistimiento voluntario como el arrepentimiento. Piénsese en el caso del sujeto que, tras haber causado un accidente, inicia la huida del lugar de los hechos, pero, transcurridos unos metros, decide volver allí. También podría admitirse el arrepentimiento, por ejemplo, si el sujeto, después de haber abandonado efectivamente el lugar, decide volver a este hasta la llegada de los servicios de emergencias o de las autoridades. La dificultad a la que se enfrentan ambos casos es que, al no haber un concepto de abandono físico efectivo, que abarque tanto la dimensión física como la temporal, estos pueden confundirse con la tentativa.

A la luz de lo anterior, puede decirse que las deficiencias dogmáticas de este delito se reflejarán, en la práctica, en un sentido totalmente opuesto al pretendido por el legislador¹⁰¹, dando lugar a la impunidad de los conductores causantes de un accidente. La falta de taxatividad de que adolece este delito obstaculiza conside-

98 MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, op. cit., p. 387, y ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., *Compendio de Derecho penal...*, op. cit., p. 302.

99 Por ejemplo, ALASTUEY DOBÓN, C., “Tentativa inacabada, tentativa acabada y desistimiento”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 5, 2011, pp. 13–54, o GILI PASCUAL, A., “Desistimiento activo y desistimiento pasivo. Consideraciones sobre el rendimiento de la distinción entre tentativas acabadas e inacabadas”, *InDret: Revista para el análisis del Derecho*, 3, 2021, pp. 38–68.

100 ALASTUEY DOBÓN expresa que, de ser exacta esta equivalencia, las discrepancias que hubiese entre las dos clases de tentativa en el plano de lo injusto serían plenamente aplicables al desistimiento pasivo y al activo. Por otra parte, una u otra clase de desistimiento servirían para concretar ante qué clase de tentativa se está, en ALASTUEY DOBÓN, C., “Tentativa inacabada, tentativa acabada y desistimiento”, op. cit., p. 18. GILI PASCUAL utiliza varios ejemplos en los que se pone de manifiesto la inexactitud de la anterior equiparación. Así, según él, son posibles casos de tentativa acabada con desistimiento pasivo, como sería el de quien, “queriendo provocar un incendio, enciende la mecha tras todos los preparativos necesarios, pero, arrepintiéndose a continuación y con la situación aún bajo su control, observa impasible cómo un animal, o una racha inopinada de viento, desbaratan el proceso”. En este supuesto, el resultado es el mismo que si la acción hubiera sido propia, por ejemplo, con un pisotón. Por otra parte, puede hablarse de tentativas inacabadas en las que cabe el desistimiento activo. Así, por ejemplo, cuando “el autor, pese a no realizar por sí mismo todo lo necesario para la producción del resultado, active con su tentativa acciones neutrales de terceros que le obligarán a una intervención positiva de evitación”, en GILI PASCUAL, A., “Desistimiento activo y desistimiento pasivo...”, op. cit., pp. 47 y 48.

101 Que es, como indica la STSJ CAT (Sección Ducentésima primera) núm. 173/2022, de 10 de marzo (ROJ STSJ CAT 5707/2022), FJ Tercero, evitar la impunidad de las personas conductoras que, habiendo causado un accidente con víctimas, abandonen el lugar de los hechos.

rablemente la configuración del *iter criminis* y, consiguientemente, la admisión de las formas imperfectas de ejecución. Todo ello se traduce en una eficacia prácticamente nula tanto en la mejora de la seguridad vial como en la protección de algún bien jurídico.

5. CONCLUSIONES

Del estudio realizado se desprende, en primer lugar, que, pese al carácter subsidiario y fragmentario del Derecho penal, el delito de fuga no responde a una hipotética insuficiencia del Derecho administrativo para sancionar a los conductores que, tras haber causado un accidente imprudente o fortuito del que han resultado víctimas mortales o lesionadas de determinada entidad, abandone el lugar de los hechos. Al contrario, el Derecho administrativo sancionador ha demostrado ser eficaz en la protección de la seguridad vial y prueba de ello es la tendencia decreciente en el número de accidentes mortales con víctimas. En este contexto, la imposición de una pena no es indispensable y, menos aún, si se tiene en cuenta el número absoluto de accidentes con víctimas y de personas fugadas del lugar de los hechos.

Asimismo, con arreglo al principio de proporcionalidad estricto, carece de toda lógica que el delito de abandono del lugar del accidente presente una penalidad mayor, en términos generales, a la prevista para el delito de omisión del deber de socorro. En este último, la falta de auxilio a la víctima, que se encuentra en una situación de desamparo y en peligro manifiesto y grave, puede suponer, en efecto, un incremento del riesgo para esta, hecho que justifica una penalidad mayor. No obstante, no ocurre lo mismo en el delito de abandono del lugar del accidente, en el que el abandono no supone un incremento del riesgo.

Por otra parte, huelga decir la importancia que la concreción del bien jurídico tiene no solo en aras a la legitimación de la intervención del Derecho penal, sino para la configuración del propio delito. En este caso, el análisis realizado permite considerar la posibilidad de que el delito de fuga carece de bien jurídico protegido y solamente tutela la propia vigencia de la norma. Esto podría interpretarse como un síntoma de la crisis que está sufriendo el principio de exclusiva protección de bienes jurídicos como principio legitimador y limitador del poder punitivo del Estado, dando paso a un modelo funcionalista de difícil encaje en un Estado social y democrático de Derecho.

Según palabras del legislador, el delito de fuga nace con el propósito de dar cobijo a aquellos supuestos que quedan fuera del delito de omisión del deber de socorro y que, en consecuencia, en muchas ocasiones, llevan a la impunidad de quien, aun habiendo causado un accidente, huye del lugar de los hechos. Por ende, el objetivo último de este delito es evitar la impunidad de esos sujetos. Así y todo, tras realizar un análisis dogmático del delito, se advierte cómo, en la práctica, el efecto podría ser diametralmente opuesto al buscado, llevando, incluso, a la impunidad del conductor o conductora, lo que revelaría, a su vez, la ineficacia de este delito para proteger, en caso de haberlo, a algún bien jurídico. Igualmente, y desde la

perspectiva de la política de seguridad vial, su repercusión en la mejora de esta sería prácticamente imperceptible.

En conclusión, de este breve análisis se deduce que el delito de abandono del lugar del accidente, lejos de ser la solución a una necesidad urgente de recurrir al Derecho penal, parece ser un testimonio más de la desmedida expansión del Derecho penal en materia de seguridad vial. La posible ausencia de un bien jurídico protegido por este delito, la eventual desproporción en las consecuencias jurídicas con respecto a otras figuras afines del texto punitivo, junto con las dudas que genera su eficacia práctica para remediar la impunidad ante esa conducta, sugieren que se trata de un tipo penal innecesario y contraproducente. Así pues, la introducción de este delito en el CP no parece quedar respaldada ni desde una perspectiva dogmática ni bajo la mirada de los principios que rigen el Derecho penal, lo que invita, al menos, a replantear su legitimidad y utilidad.

6. BIBLIOGRAFÍA

6.1. Libros, monografías y tesis

- BINDING, K., *La culpabilidad en Derecho penal*, B de F, Montevideo, 2009.
- CUERDA ARNAU, M. L. y FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, A., *Adoctrinamiento, adiestramiento y actos preparatorios en materia terrorista*, Thomson Reuters Aranzadi, Madrid, 2019.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Editorial Reus, Madrid, 2019.
- DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., *La racionalidad de las leyes penales*, 2.^a edición, Trotta, Madrid, 2003.
- JAKOBS, G., *Derecho penal. Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación*, 2.^a edición, Marcial Pons, Madrid, 1997.
- LUZÓN PEÑA, D. M., *Derecho penal de la circulación. Estudios de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo*, 2.^a edición, J. M. Bosch Editor, Madrid, 1990.
- LUZÓN PEÑA, D. M., *Lecciones de Derecho Penal. Parte General*, 4.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2025.
- MAYER, M. E., *Derecho penal. Parte General*, B de F, Montevideo, 2007.
- MUÑOZ CONDE, F. y GARCÍA ARÁN, M., *Derecho Penal. Parte General*, 11.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022.
- ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., *Compendio de Derecho penal. Parte General*, 10.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023.
- ORTS BERENGUER, E. y GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., *Introducción al Derecho penal. Parte General*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020.

- RODRÍGUEZ DEVESA, J. M., *Derecho penal español. Parte General*, 18.^a edición, Dykinson, Madrid, 1995.
- RODRÍGUEZ MOURULLO, G., *La omisión de socorro en el Código Penal*, Editorial Tecnos, Madrid, 1966.
- SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., *El tipo de injusto del delito de abandono del lugar del accidente*, Dykinson, Madrid, 2024.
- SILVA SÁNCHEZ, J. M., *La expansión del Derecho penal. Aspectos de la Política Criminal en las sociedades postindustriales*, B de F, Montevideo, 2011.
- TEIJÓN ALCALÁ, M., *Crisis del derecho penal moderno: hacia una sociedad postriesgo en materia de criminalidad vial*, Editorial Reus, Madrid, 2024.
- VARGAS GONZÁLEZ, P., *El comiso del patrimonio criminal*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2012.

6.2. Capítulos en obra colectiva

- BARBERBURUSCO, S., “El delito de abandono del lugar del accidente: cuestionable lesividad y clara desproporción”, en GÓMEZ MARTÍN, V., BOLEA BARDON, C., GALLEGU SOLER, J. I., HORTAL IBARRA, J. C., JOSHI JUBERT, U., VALIENTE IVÁÑEZ, V., RAMÍREZ MARTÍN, G. (Coords.), *Un modelo integral de Derecho penal. Libro homenaje a la profesora Mirentxu Cocroy Bidasolo*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2022, pp. 1001-1010.
- BUSTOS RUBIO, M., “El delito de abandono del lugar del accidente: crítica e interrogantes subsistentes tras su reforma en el año 2019”, en TEIJÓN ALCALÁ, M., *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos*, Bosch, Madrid, 2024, pp. 227-249.
- CANCIO MELIÁ, M. y PÉREZ MANZANO, M., “Principios del Derecho Penal (II)”, en LASCURAÍN SÁNCHEZ, J. A. y RODRÍGUEZ MOURULLO, G. (Eds.), *Manual de introducción al Derecho penal*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2019, pp. 69-90.
- CARBONELL MATEU, J. C., “Delitos contra la seguridad colectiva (III): delitos contra la seguridad vial”, en GONZÁLEZ CUSSAC, J. L. (Coord.), *Derecho Penal. Parte Especial*, 8.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, pp. 681-702.
- CORCOYBIDASOLO, M., “Principio de culpabilidad. En particular: responsabilidad por el hecho y naturaleza del resultado”, en CORCOY BIDASOLO, M., GÓMEZ MARTÍN, V. (Dirs.), HORTAL IBARRA, J. C., VALIENTE IVÁÑEZ, V. (Coords.), *El principio de responsabilidad penal por el hecho*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2024, pp. 17-27.
- GARCÍA AMEZ, J., “Algunas consideraciones sobre el delito de abandono del lugar del accidente”, en SIMÓN CASTELLANO, P. y ABADÍAS SELMA, A. (Coords.), *Cuestiones penales a debate*, J. M. Bosch, Madrid, 2021, pp. 343-354.

- GARCÍA RIVAS, N., “Las formas imperfectas de ejecución”, en DEMETRIO CRESPO, E. y RODRÍGUEZ YAGÜE, C., *Curso de Derecho Penal. Parte General*, Ediciones Experiencia, Madrid, 2016, pp. 342-361.
- MIRÓ LLINARES, F., “Lo que queda (y debe quedar) del bien jurídico en Derecho penal”, en GONZÁLEZ CUSSAC, J. L. y LEÓN ALAPONT, J., *Estudios jurídicos en memoria de la profesora doctora Elena Górriz Royo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 599-620.
- POLAINO NAVARRETE, M., “Protección de bienes jurídicos y confirmación de la vigencia de la norma: ¿dos funciones excluyentes?”, en JAKOBS, G., POLAINO NAVARRETE, M. y POLAINO-ORTS, M. (Eds.), *Bien jurídico, vigencia de la norma y daño social*, Ediciones Nueva Jurídica, Bogotá D. C., 2019, pp. 38-64.
- SÁNCHEZ MELGAR, J., “Artículo 382 bis”, en CUERDA ARNAU, M. L. y RAGA I VIVES, A. V. (Coords.), *Comentarios al Código Penal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, pp. 2448-2452.
- VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El decomiso de vehículo a motor o ciclomotor en los delitos contra la seguridad vial: incidencia práctica”, en TEIJÓN ALCALÁ, M., *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos*, Bosch, Madrid, 2024, pp. 125-144.
- VIDALES RODRÍGUEZ, C., “El delito de abandono del lugar del accidente: un análisis orientado a las consecuencias”, en DE VICENTE REMESAL, J., DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, M., PAREDES CASTAÑÓN, J. M., OLAIZOLA NOGALES, I., TRAPERO BARREALES, M. A., ROSO CANADILLAS, R., LOMBAINO VILLALBA, J. A. (Coords.), *Libro homenaje al Profesor Diego Manuel Luzón Peña con motivo de su 70o aniversario*, Editorial Reus, Madrid, 2020, pp. 1985-1994.
- ZUGALDÍA ESPINAR, J. M., “La pena”, en MORENO-TORRES HERRERA, M. R., (Ed.), *Lecciones de Derecho penal. Parte General*, 6.^a edición, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 39-50.

6.3. Artículos de revista

- ACALE SÁNCHEZ, M., “Los delitos de mera actividad”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 10, 2002, pp. 1-45.
- ALASTUEY DOBÓN, C. y ESCUCHURI AISA, E., “Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial”, *Estudios Penales y Criminológicos*, XXXI, 2011, pp. 7-86.
- ALASTUEY DOBÓN, C., “Tentativa inacabada, tentativa acabada y desistimiento”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 5, 2011, pp. 13-54.
- BARBERO SANTOS, M., “Contribución al estudio de los delitos de peligro abstracto”, *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 3, 1973, pp. 487-498.

- BENITO SÁNCHEZ, D., “La protección penal de la competencia: un ejemplo de exceso punitivo en el delito de corrupción entre particulares”, *Anales de la Cátedra Francisco Suárez*, 1, 2021, pp. 181-209.
- BOCANEGRA MÁRQUEZ, J., “Contra el castigo penal de las “solas” inmoralidades: una defensa de la incorrección moral en tiempos de “punitivismo””, *Estudios Penales y Criminológicos*, 45, 2024, pp. 1–34.
- BUSTOS RUBIO, M., “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)”, *La Ley Penal*, 138, 2019, pp. 1-18.
- CARO CORIA, C., “Sobre la moderna teoría del bien jurídico-penal en España y el rechazo del funcionalismo sistémico de Jakobs”, *THEMIS: Revista de Derecho*, 35, 1997, pp. 137-168.
- CASTRO MORENO, A., “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 de accidente”, *La Ley Penal*, 138, pp. 1-43.
- CEREZO MIR, J., “Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho penal del riesgo”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 10, 2002, pp. 47–72.
- DE LA MATA BARRANCO, N. J., “Delito de abandono del lugar del accidente (autoencubrimiento) y otros delitos, cuando menos, curiosos: una mala legislación penal”, *Almacén de Derecho*, 2019.
- DEL ROSAL BLASCO, B., “¿Hacia el Derecho penal de la postmodernidad?”, *RECPC*, 11-08, 2009, pp. 1-64.
- DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., “De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana: un debate desenfocado”, *RECPC*, 07-01, 2005, pp. 1-37.
- FRÍAS MARTÍNEZ, E., “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”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 237, 2019, pp. 1-12.
- GARCÍA ALBERO, R., “La nueva política criminal de la seguridad vial”, *RECPC*, 09-11, 2007, pp. 1-28.
- GARCÍA ARROYO, C., “Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración a los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales”, *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología (RECPC)*, 24-12, 2022, pp. 1-45.
- GILI PASCUAL, A., “Desistimiento activo y desistimiento pasivo. Consideraciones sobre el rendimiento de la distinción entre tentativas acabadas e inacabadas”, *InDret: Revista para el análisis del Derecho*, 3, 2021, pp. 38-68.
- HORMAZÁBAL MALARÉE, H., “Consecuencias político criminales y dogmáticas del principio de protección exclusiva de bienes jurídicos”, *Revista de Derecho*, 14, 2003, pp. 125-134.
- JAKOBS, G., “¿Qué protege el Derecho penal, bienes jurídicos o la vigencia de la norma?”, *Cuadernos de Doctrina y Jurisprudencia Penal*, 11, 2001, pp. 23-42.

- JIMÉNEZ DÍAZ, M. J., “Sociedad del riesgo e intervención penal”, *RECPC*, 16-09, 2014, pp. 1-25.
- LANZAROTE MARTÍNEZ, P., “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”, *Diario La Ley*, 9359, 2019, pp. 1-22.
- MAGRO SERVET, V., “El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial”, *Diario La Ley*, 9346, 2019, pp. 1-8.
- MAGRO SERVET, V., “Praxis del delito de fuga del lugar del accidente del art. 382 bis CP (LO 2/2019, de 1 de marzo y LO 11/2022, de 13 de septiembre)”, *Logos: Revista Científica Del Centro Universitario de La Guardia Civil*, 2, 2024, pp. 51-70.
- MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E. B., “El delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP): una reforma inadecuada e innecesaria”, *Cuadernos de Política Criminal*, 129, 2019, pp. 5-32.
- MARTÍNEZ SANROMÀ, O., “La omisión del deber de socorro y el nuevo art. 382 bis CP. Comentario a la STS 167/2022, de 24 de febrero”, *InDret: Revista para el análisis del Derecho*, 3, 2022, pp. 386-396.
- MENDOZA BUERGO, B., “La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 9, 2002, pp. 39-82.
- MIR PUIG, S., “Antijuridicidad objetiva y antinormatividad en Derecho penal”, *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 47(1), 1994, pp. 5-28.
- MIR PUIG, S., “Sobre la punibilidad de la tentativa inidónea en el nuevo Código Penal”, *RECPC*, 3-6, 2001.
- MIRÓ LLINARES, F., “El “moderno” Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso”, *InDret: Revista para el análisis del Derecho*, 3, 2009, pp. 1-54.
- MONTORO BALLESTEROS, A., “El funcionalismo en el Derecho. Notas sobre N. Luhmann y G. Jakobs”, *Anuario de Derechos Humanos*, 3, 2007, pp. 365-374.
- MORELL ALDANA, L. C., “El delito de fuga: un ‘viejo’ conocido de la dogmática penal. Visión doctrinal tras su reconducción por la LO 2/2019”, *Diario la Ley*, 9687, 2020, pp. 1-17.
- SÁNCHEZ BENÍTEZ, C., “Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código Penal Español)”, *Revista Aranzadi de Derecho y Proceso Penal*, 58, 2020, pp. 1-23.
- SÁNCHEZ DOMINGO, M. B., “El bien jurídico protegido en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP”, *Revista General de Derecho Penal*, 36, 2021, pp. 1-50.
- SOLA RECHE, E., “Fundamento de la punición de la tentativa y prototipo del injusto penal”, *Anales de la Facultad de Derecho. Universidad de La Laguna*, 17, 2000, pp. 309-336.

- TEIJÓN ALCALÁ, M., “El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico”, *Logos: Revista Científica Del Centro Universitario de La Guardia Civil*, 2, 2024, pp. 303–324.
- TOLEDOYUBIETO, E. O., “Función y límites del principio de exclusiva protección de bienes jurídicos”, *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales* (, 43(1), 1990, pp. 5-28.
- TORÍO LÓPEZ, Á., “Aspectos de la omisión especial de socorro (Art. 7, Ley 122-62)”, *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 20(1-2), 1967, pp. 581-602.
- TRAPERO BARREALES, M. A., “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, *RECPC*, 21-11, 2019, pp. 1-61.
- VIZUETA FERNÁNDEZ, J., “El delito de abandono del lugar del accidente: una posible interpretación”, *Estudios Penales y Criminológicos*, 45, 2024, pp. 1-50.

7. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA

- Constitución Política de la Monarquía Española (promulgada en Cádiz el 19 de marzo de 1812).
- Código Penal de 1822 (Decretado por las Cortes en 8 de junio, sancionado por el Rey y mandado promulgar en 9 de junio de 1822).
- Constitución Española de 1978 (BOE núm. 311 de 29 de diciembre de 1978).
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995).
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003).
- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004).
- Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre de 2008).
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 152, de 23 de junio de 2010).
- Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015).

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 de motor y seguridad vial (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015).

Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019).

Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos (BOE núm. 304, de 21 de diciembre de 2021).

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 (BOE núm. 221, de 14 de septiembre de 2022).

8. JURISPRUDENCIA

8.1. Tribunal Constitucional

STC (Sala Primera) núm. 44/1987, de 9 de abril (BOE núm. 107, de 5 de mayo de 1987).

STC (Pleno) núm. 105/1988, de 8 de junio (BOE núm. 152, de 25 de junio de 1988).

STC (Sala Primera) núm. 150/1989, de 25 de septiembre (BOE núm. 250, de 18 de octubre de 1989).

STC (Pleno) núm. 150/1991, de 4 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio de 1991).

STC (Sala Primera) núm. 246/1991, de 19 de diciembre (BOE núm. 13, de 15 de enero de 1992),

STC (Pleno) núm. 24/2004, de 24 de febrero (BOE núm. 74, de 26 de marzo de 2004).

STC (Pleno) núm. 59/2008, de 14 de mayo (BOE núm. 135, de 4 de junio de 2008).

8.2. Tribunal Supremo

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) de 28 de marzo de 1983 (ROJ STS 1059/1983).

STS (Sala de lo Penal) de 27 de febrero de 1987 (TOL 2333203).

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 889/2003, de 13 de junio (TOL 4926579).

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 648/2015, de 22 de octubre (ROJ STS 4374/2015).

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 13/2018, de 16 de enero (RJ 2018\238).

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 48/2020, de 11 de febrero (ROJ STS 386/2020).

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 284/2021, de 30 de marzo (ROJ STS 1159/2021).

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 167/2022, de 24 de febrero (ROJ STS 751/2022).

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 1/2023, de 18 de enero (ROJ STS 145/2023).

8.3. Tribunales superiores de justicia

STSJ CAT (Sección Ducentésima primera) núm. 173/2022, de 10 de marzo (ROJ STSJ CAT 5707/2022).

8.4. Audiencias provinciales

SAP TF (Sección Segunda) núm. 437/2010, de 25 de noviembre (ROJ SAP TF 2955/2010).

SAP GI (Sección Cuarta) núm. 690/2014, de 5 de diciembre (ROJ SAP GI 1190/2014).

AAP M (Sección Séptima) núm. 509/2016, de 16 de mayo de 2016.

SAP CA (Sección Cuarta) núm. 245/2018, de 19 de julio (ROJ SAP CA 1044/2018).

SAP B (Sección Vigésimoprimera) núm. 11/2022, de 13 de enero (ROJ SAP B 385/2022).

SAP NA (Sección Primera) núm. 42/2022, de 21 de febrero (ROJ SAP NA 59/2022).

SAP C (Sección Sexta) núm. 71/2022, de 10 de mayo (ROJ SAP C 1454/2022).

SAP Z (Sección Sexta) núm. 355/2022, de 4 de octubre (ROJ SAP Z 1776/2022).

AAP B (Sección 8) núm. 42/2023, de 17 de enero (ROJ AAP B 1163/2023).

SAP CU (Sección Primera) núm. 18/2023, de 14 de febrero (ROJ SAP CU 26/2023).

SAP CR (Sección Primera) núm. 164/2023, de 9 de noviembre (ROJ SAP CR 1153/2023).

SAP O (Sección Segunda) núm. 47/2024, de 24 de enero (ROJ SAP O 401/2024).

SAP O (Sección Tercera) núm. 112/2024, de 26 de febrero (ROJ SAP O 1038/2024).

SAP L (Sección Primera) núm. 61/2024, de 11 de marzo (ROJ SAP L 330/2024).

AAP Z (Sección Sexta) núm. 178/2024, de 15 de abril (ROJ AAP Z 514/2024).

8.5. Juzgados de primera instancia

SJP AV (Sección Primera) de 20 de julio de 2020 (ROJ SJP 32/2020).