

Imprudencia leve en accidente de tráfico: competencia de la jurisdicción civil

Adelaida Medrano Aranguren

Magistrada. Juzgado de 1.ª Instancia n.º 41 de Madrid

Enunciado

Ana es una conductora de un autobús de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) que va circulando por normalidad por su ruta habitual; cuando estaba acercándose a una parada para efectuar la operación de carga y descarga de viajeros, observa que de espaldas a ella y sin apercibirse de que su autobús se aproximaba hay una persona mirando algo en los paneles de la marquesina; ante ello, Ana se aproxima lentamente realizando una maniobra evasiva para evitar que el espejo retrovisor externo pueda golpearla, y de forma súbita dicha persona se gira e invade la calzada siendo atropellada por el bus sin posibilidad alguna de evitarlo Ana, y la atropellada fallece. Consta en el sistema de grabación incorporado al bus que solo tuvo un segundo Ana para poder reaccionar y evitar la colisión con la persona atropellada.

La familia de la atropellada ha puesto una denuncia penal contra Ana y contra la EMT.

¿Qué jurisdicción ha de ser la competente para enjuiciar esto? ¿Puede estimarse infracción penal?

Cuestiones planteadas:

1. La imprudencia menos grave y leve atípica en los accidentes de tráfico en los casos de atropellos, a la luz de la reforma de 2019 y con arreglo al artículo 76 de la Ley de seguridad vial.
2. Jurisprudencia en la materia.

Solución

Para dar adecuada respuesta a la cuestión que se suscita y determinar si nos encontramos ante una conducta merecedora de sanción en vía penal o si, por el contrario, estamos ante un supuesto de conducta atípica que ha de ser analizada y resuelta por la jurisdicción civil con base en el artículo 1902 del Código Civil, regulador de la responsabilidad extracontractual o aquiliana, conviene comenzar haciendo referencia a la reciente jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, que ha tratado de delimitar el concepto de imprudencia menos grave tras la reforma de 2019, y muy especialmente la STS 431/2020 (rec. núm. 1086/2018 [NCJ065129]) de 22 de julio, que ha tratado de forma extensa y detallada esta cuestión.

Dicha sentencia declara:

Recordemos algunos pronunciamientos jurisprudenciales como telón de fondo, aunque no aportan criterios definitivos, sino menos acercamientos. La STS 54/2015, de 11 de febrero, citada en la resolución del Juzgado de lo Penal que, como la de apelación, es de excelente factura, sirve como botón de muestra de la doctrina general anterior sobre la imprudencia grave. Lo que constituye la esencia del delito de imprudencia es «la infracción del deber de cuidado que hace reprochable su comportamiento porque ese cuidado le era exigible. En estos delitos culposos es la falta de atención la que determina ese error de cálculo que ocasionó no tomarse en serio la producción del resultado o la mencionada esperanza equivocada, lo que traslada el título de imputación al ámbito de la imprudencia. A este respecto la jurisprudencia viene señalando que la imprudencia se configura por la concurrencia de los siguientes elementos:

- a) una acción u omisión voluntaria no intencional o maliciosa, con ausencia de cualquier dolo directo o eventual;
- b) el factor psicológico o subjetivo consistente en la negligente actuación por falta de previsión del riesgo, elemento no homogeneizable y por tanto susceptible de apreciarse en gradación diferenciadora;
- c) el factor normativo u objetivo representado por la infracción del deber objetivo de cuidado, concretado en normas reglamentarias o impuesto por las normas socio-culturales exigibles al ciudadano medio, según común experiencia;
- d) producción del resultado nocivo; y
- e) adecuada relación causal entre el proceder descuidado desatador del riesgo y el daño o mal sobrevenido, dentro del ámbito de la imputación objetiva (SSTS 1382/2000 de 24 de octubre y 1841/2000).

En efecto, esta teoría de la imputación objetiva adquiere especial relevancia en el ámbito de la imprudencia donde es precisamente el resultado lesivo lo que condi-

ciona la relevancia penal de un comportamiento descuidado, que por muy grave que sea, sin la concreción de aquel, queda sustraída del marco de lo punible.

Efectivamente, la tradicional estructura del delito imprudente se basa en dos elementos fundamentales: el psicológico o previsibilidad del resultado y el normativo o reprochabilidad, referido al deber de evitar el concreto daño causado. Sobre esta estructura se requiere: una acción u omisión voluntaria, pero no maliciosa, referida a la acción inicial, puesto que el resultado no ha sido querido ni aceptado; que dicha acción u omisión será racionalmente peligrosa, no permitida, al omitirse el deber de cuidado normalmente exigido por el ordenamiento jurídico, por las costumbres o por las reglas de la convivencia social; finalmente, esta conducta con conocimiento del peligro o sin él, ha de ser causa eficiente del resultado lesivo o dañoso no perseguido, que constituye la parte objetivo del tipo.

Así las cosas, la operación de conexión jurídica entre la conducta imprudente y el resultado no puede realizarse desde una perspectiva exclusivamente naturalística, sino que el resultado será objetivamente imputable a una conducta infractora de la norma de cuidado siempre que, constatada entre ambos la relación de causalidad, conforme a la teoría de la equivalencia de las condiciones, pueda afirmarse que dicho comportamiento descuidado ha producido una situación de riesgo para el bien jurídico protegido suficientemente importante y grave para que se haya materializado en un determinado resultado lesivo.

Por su parte, la STS 805/2017, de 11 de diciembre (caso Madrid Arena [NCJ063063]), tras unas consideraciones generales sobre la imprudencia, trata de establecer algunos criterios que ayuden a perfilar qué debemos entender por imprudencia menos grave, inspirándose en buena medida, lo que no se oculta, en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial: «Como acertadamente se razona, y resulta de la jurisprudencia de esta Sala, el delito imprudente exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

- 1.º La infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión).
- 2.º Vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado).
- 3.º Generación de un resultado.
- 4.º Relación de causalidad.

A lo anterior debe sumarse:

1) En los comportamientos activos:

- a) el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico)
- b) la imputación objetiva del resultado (vínculo normativo): que el riesgo no permitido generado por la conducta imprudente sea el que materialice el resultado.

2) En los comportamientos omisivos: dilucidar si el resultado producido se hubiera ocasionado de todos modos si no se presta el comportamiento debido. Pero no que no se puede saber o conocer si el resultado se hubiera producido, o no, de haberse prestado la atención debida.

Conforme a la teoría de la imputación objetiva, se exige para determinar la relación de causalidad:

1) La causalidad natural: en los delitos de resultado este ha de ser atribuible a la acción del autor.

2) La causalidad normativa: además hay que comprobar que se cumplen los siguientes requisitos, sin los cuales se elimina la tipicidad de la conducta:

1.º Que la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado, lo que se entiende que no concurre en los siguientes supuestos: a) Cuando se trata de riesgos permitidos. b) Cuando se pretende una disminución del riesgo: es decir, se opera para evitar un resultado más perjudicial. c) Si se obra confiado en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido (principio de confianza). d) Si existen condiciones previas a las realmente causales puestas por quien no es garante de la evitación del resultado (prohibición de regreso).

2.º Que el resultado producido por la acción es la concreción del peligro jurídicamente desaprobado creado por la acción, manteniéndose criterios complementarios nacidos de la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, de forma que en estos casos hay que indagar cuál es la causa que realmente produce el resultado. Como alegación subsidiaria, el recurrente sostiene que la conducta del Sr. del Amo podría constituir una imprudencia menos grave.

La Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, de reforma del Código Penal, ha procedido a una despenalización de la imprudencia leve, dibujando nuevos conceptos, imprudencia grave y menos grave en los tipos imprudentes de los artículos 142 y 152 del Código Penal. Las razones de la distinción es la modulación de la imprudencia delictiva entre grave y menos grave, lo que dará lugar a una mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche, pero al mismo tiempo permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Código Penal.

La reforma de 2019 ha intentado delimitar o clarificar algo ese concepto –imprudencia menos grave–. Tomando prestado un criterio que había aflorado en alguna jurisprudencia menor, establece que la presencia de una infracción grave de la ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial (RDL 6/2015, de 30 de octubre) supondrá, en principio, un caso de imprudencia menos grave a los efectos de los artículos 142 y 152 CP.

«Se reputará imprudencia menos grave cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre

tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal».

La glosa inicial de esta proposición normativa sugiere estas consideraciones:

a) Es claro que la referencia a una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial remite al RDL 6/2015 y su listado de infracciones graves.

b) Una segunda observación: no tiene la norma afán de proporcionar con esa remisión una definición única y excluyente de la imprudencia menos grave. Es solo una indicación orientadora. Presenta alguna singular diferencia (en cuanto no se ofrece como definitiva) a la introducida en el campo de las imprudencias graves.

En este ámbito el Código reformado establece que se reputa en todo caso grave la imprudencia en la que el resultado traiga causa de algunas de las circunstancias previstas en el artículo 379 (exceso de velocidad relevante en los términos allí previstos, o conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias tóxicas).

Al igual que ha establecido la jurisprudencia en relación al artículo 380.2 (STS 744/2018, de 7 de febrero de 2019), estamos ante una presunción legal de imprudencia grave; no ante una definición excluyente o totalizadora. Es taxativa en el sentido de que no es conciliable con la ley, producido un resultado como consecuencia de esos delitos de riesgo, degradar la imprudencia de su máximo rango legal (salvo que podamos negar la imputación objetiva: determinara la producción del hecho). Pero al margen de esos, caben otros supuestos de imprudencia grave. En el marco de la imprudencia menos grave el inciso «en todo caso» que aparecía en el texto que inspiró la enmienda desapareció.

c) La nueva caracterización de la imprudencia menos grave presenta un relevante matiz frente a la especificación de la imprudencia grave. La presencia de una infracción grave de tráfico, según la catalogación administrativa, empuja en principio al marco de la imprudencia menos grave y aleja de la imprudencia leve no punible. Ahora bien, eso no significa ni que no puedan existir otros casos de imprudencia menos grave; ni que siempre que se dé una infracción grave de tráfico la imprudencia haya de ser calificada de menos grave.

Recopilemos: la presencia de una infracción grave de tráfico –que es la pauta orientadora introducida en 2019– puede determinar:

a) Una imprudencia grave si el Juez o Tribunal lo estima así a la vista de las circunstancias que implican esa mayor magnitud de la infracción del deber de cuidado.

b) Una imprudencia menos grave, que, según esa pauta, debiera ser lo ordinario, aunque aquí se imponen matices.

c) Una imprudencia leve si el Juez o Tribunal no aprecia entidad suficiente en la infracción como para categorizarla penalmente de menos grave, en supuestos que tampoco serán insólitos o excepcionales.

Pese a lo bienintencionado de la reforma, no se logra la deseable previsibilidad normativa, previsibilidad tan importante en el derecho penal como lo es en la imprudencia. Algo se ha avanzado, pero no se alcanza el nivel ideal de taxatividad. Se queja de ello en uno de sus dictámenes de casación la parte recurrida. Se antoja, en efecto, poco claro un marco jurídico que se podría sintetizar así: la infracción grave de una norma de tráfico (con un resultado típico) constituye un delito leve de imprudencia menos grave, sancionado con pena leve o con pena menos grave, salvo que el Juez o Tribunal considere, bien que la imprudencia es grave, bien que es leve.

Pues bien, y situando a la norma administrativa como referente, son los artículos 76 y 77 de la Ley de seguridad vial (LSV) (cuyo contenido damos aquí por reproducido) los que delimitan en su relación de conductas, lo que ha de entenderse por imprudencia menos grave a los efectos de los artículos 142 y 152 CP; solo el apartado “m” del primero de los preceptos citados (conducción negligente) debe llamar nuestra atención y, a tal efecto, la infracción grave administrativa de la letra m) del artículo 76 de la LSV no sanciona solo una conducción negligente con cierta proyección temporal. También la negligencia momentánea encaja en esa falta. Si eso es así, habríamos arrebatado a la imprudencia leve todo espacio. En la graduación efectuada en el Código Penal la habríamos arrinconando hasta expulsarla del campo de juego: no existirían imprudencias de tráfico leves, lo que supondría una clara traición a la voluntad del legislador. La mera mención, huérfana de cualquier otra valoración adicional de la infracción prevista en la letra m) del artículo 76, no basta para argumentar la concurrencia de una imprudencia menos grave.

No existe, así pues, vicariedad de la norma penal respecto de la administrativa: esta, por voluntad del legislador, aporta un indicativo, un criterio, un indicio de la posible catalogación como imprudencia menos grave, pero no cancela la facultad del juzgador, para, *in casu*, razonándolo, declarar bien que es una imprudencia grave, bien que es una imprudencia leve. Algo aporta en todo caso la mención: una infracción grave de tráfico constituye una presunción, un criterio orientativo, de que, *prima facie*, estaremos ante una imprudencia menos grave. Para desactivar esa especie de presunción, salvo casos muy claros (*v. gr.*, y por usar un ejemplo tópico, alcance por detrás a escasa velocidad en un momento de colapso circulatorio con continuas retenciones) ordinariamente será necesario incoar diligencias, indagar y decidir mediante una motivación especial; razonar por qué en el supuesto concreto, pese a ello, la negligencia no tiene entidad suficiente para desbordar la categoría inferior (levedad).

Evidentemente, esa valoración no siempre será igual. Según cual sea la infracción grave de tráfico con que operemos habrá unos matices u otros. Y siempre será imprescindible el juicio que exige la imputación objetiva. La ya mencionada infracción de la letra m), por ejemplo, aporta o nada o muy poco, pues remite al problema general ¿cómo de grave es la negligencia? En los excesos de velocidad habrá que graduar, entre otros imaginables factores, en cuánto se excedía el tope permitido: habrá supuestos muy diferenciables.

Otras veces puede ser decisivo comprobar si la infracción administrativa en sí ha sido intencionada o por descuido (*v. gr.*, al no respetarse un «ceda el paso») y ponderar las causas

de esa desatención momentánea,... No es posible un prontuario o un vademécum completo: será el juzgador el llamado a valorar en cada supuesto, sin perder de vista ese parámetro legal orientativo (infracción administrativa grave) del que no puede prescindir, y que le obliga *prima facie* a explicar por qué, pese a constatar una infracción grave, descarta la calificación como imprudencia menos grave. La presencia de una infracción grave constituye indicio de imprudencia menos grave; presunción que puede ser contrarrestada por una motivación suficiente, a veces basada en la evidencia, tendente a mostrar que esa imprudencia en esas concretas circunstancias y sus singulares características no alcanza ese rango intermedio y puede ubicarse razonablemente en la imprudencia leve, atípica penalmente.

Si volvemos al caso a fin de analizar las circunstancias en él concurrentes bajo el prisma de la nueva normativa que en materia de imprudencia derivada de accidentes de tráfico se contiene en nuestro Código Penal, y ello a la luz del estudio jurisprudencial que de la misma se ha llevado a cabo en las sentencias seleccionadas en el fundamento anterior, se alcanza la conclusión de que los hechos denunciados carecen de entidad penal.

En nuestro supuesto nos encontramos ante un accidente acaecido el día XXX sobre las XXX, en el paseo de las XXX, esquina con la plaza de XXX de Madrid, en el que se vio implicado el autobús de la Empresa Municipal de Transporte, matrícula XXX (que en el momento de los hechos era conducido por Ana y asegurado en la entidad XXX, sucursal en España) y la peatón XXX, que resultó fallecida a consecuencia del accidente.

La referida vía consta de cuatro carriles en sentido XXX y un quinto y único carril en sentido plaza de XXX para la circulación de los autobuses, siendo este último por el que circulaba el autobús objeto de las actuaciones.

El accidente se produjo en el momento en que el autobús se aproximaba a la parada situada en la referida calle, haciéndolo a velocidad reducida, ya que tenía que detenerse en la misma para que subieran los viajeros que allí se encontraban.

La fallecida estaba situada en la zona de la parada del autobús muy próxima al bordillo de la acera, de espaldas al autobús, mirando hacia la plaza de XXX.

La investigada pudo apercebirse de la presencia de la fallecida, ya que realizó una maniobra de apertura hacia la izquierda para evitar alcanzarla con el retrovisor del autobús al mismo tiempo que reducía la marcha para detenerse en la parada.

Justo en el momento en que el autobús se encontraba a la altura de la primera marquesina de las tres existentes en el lugar, XXX se introdujo en la calzada, invadiendo la misma y con aparente intención de cruzar, interponiéndose en la trayectoria del autobús, no pudiendo la investigada evitar el impacto, la cual contó solo con un segundo para reaccionar, todo ello según las imágenes visualizadas de las cámaras existentes en el autobús (a las 10:50:16 h se observa a la persona fallecida en la acera, por tanto, aun sin haber comenzado a cruzar la calle y a las 10:50:17 h se interpone en la trayectoria del autobús).

La fallecida habría recibido el impacto con el vértice derecho de la luna delantera del autobús, cayendo al suelo y pasando la rueda delantera derecha del vehículo por encima de su pierna derecha.

La causa de fallecimiento, de acuerdo con el informe de autopsia incorporado a las actuaciones, fue el traumatismo craneoencefálico causado por el accidente.

La fallecida cruzó la calzada por un lugar no habilitado para ello, pues en el punto donde se produjo el accidente no existía paso de peatones, encontrándose el más próximo a 24 metros del lugar del atropello.

Los hechos así descritos resultan de las declaraciones prestadas por los testigos que se encontraban en el lugar donde se produjo el siniestro y pudieron presenciar el mismo, así como de las grabaciones de las cámaras existentes en el autobús, y por último del examen del lugar y análisis de los vestigios del accidente llevado a cabo por los agentes instructores autores del atestado, incorporado a las presentes diligencias previas, cuyo juicio crítico se recoge al final del mismo.

Partiendo de los hechos así descritos, procede analizar y determinar si la conducta observada por la investigada, conductora de autobús, debe enmarcarse en un supuesto de imprudencia merecedora de reproche penal o si, por el contrario, debe calificarse de conducta atípica desde el punto de vista penal.

Como punto de partida debe descartarse que nos encontremos ante un supuesto de imprudencia grave. En ningún caso cabe apreciar que la investigada haya incurrido en alguno de los supuestos contemplados en el artículo 379 del CP y 77 de la Ley de tráfico y responsabilidad vial, ni la conducta enjuiciada puede considerarse que suponga una violación absoluta de las más elementales normas de cuidado ni tampoco una desatención grosera ni dejación intolerable e inaceptable de la diligencia exigible.

Por lo que se refiere a la imprudencia menos grave, tampoco se estima que concurra en el presente supuesto.

El artículo 142.2 del CP señala que se reputará imprudencia menos grave aquella que no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de esta por el juez o el tribunal.

Como se desprende de la sentencia del Tribunal Supremo 431/2020, más arriba trascrita, para determinar si nos encontramos ante una imprudencia menos grave debe acudir, en primer lugar, al artículo 76 de la Ley de tráfico y seguridad vial (LTSV) con el fin de delimitar si la conducta analizada se halla dentro de las infracciones graves de tráfico que dicho precepto enumera. Ahora bien, en todo caso, dicha remisión no limita el concepto de imprudencia

menos grave a los supuestos contenidos en dicho precepto, pues esta puede apreciarse, a pesar de que no concurra una infracción grave de las contempladas en el mencionado artículo, de igual modo que la inicial apreciación de una infracción grave del referido precepto no tiene por qué conllevar necesariamente la calificación, de manera automática, de una imprudencia menos grave cuando las circunstancias concurrentes en el caso concreto no lo merezcan, sea porque el hecho no tiene la magnitud suficiente para integrar dicho concepto o, por el contrario, porque se aprecia una mayor gravedad en la infracción cometida.

En nuestro caso, debe comenzarse señalando que la conducta observada por la investigada no tiene encaje en ninguno de los supuestos contemplados en el mencionado artículo 76 de la LTSV, salvo, en su caso, en el recogido en el apartado m) del mismo relativo a “la conducción negligente”, expresión esta que por su generalidad y ambigüedad obliga a analizar si en nuestro caso cabe hablar de un comportamiento negligente con trascendencia penal por parte de la investigada, y la respuesta debe ser negativa.

En efecto, la velocidad a la que circulaba el autobús en el momento del siniestro era muy reducida, lo cual resulta razonable y creíble si se tiene en cuenta que el autobús se aproximaba a su parada, habiendo alcanzado ya la primera de las tres marquesinas existentes en el lugar y que tenía que detenerse para que subieran al mismo nuevos viajeros.

Por otro lado, tampoco cabe hablar de una conducción desatenta o descuidada por parte de la investigada como causa del siniestro, pues lo cierto es que la misma se percató de la presencia de la víctima en el bordillo de la acera y del riesgo que ello suponía, hasta el punto de desviar la trayectoria del vehículo hacia su izquierda para alejarse de la peatón y evitar que la misma pudiera ser alcanzada por el retrovisor del autobús. Lo anterior puede apreciarse con el examen de las fotografías del autobús tomadas después del accidente, así como del croquis incorporado al atestado, en donde se observa que el vehículo se encuentra detenido a un metro y medio del bordillo de la acera en su parte delantera derecha, invadiendo parte del carril de circulación de sentido contrario, lo cual evidencia, sin lugar a dudas, una maniobra evasiva por parte de la conductora del autobús, maniobra esta que, a su vez, hace patente la especial diligencia que acreditó la conductora a la hora de aproximarse a su parada reglamentaria.

Finalmente, debe tenerse presente que, según resulta del atestado, ratificado por los agentes de Policía en su declaración judicial, el impacto se produjo con el vértice delantero derecho del autobús, lo que necesariamente implica que cuando la fallecida estaba invadiendo la calzada, el autobús había alcanzado ya dicha posición, de forma que, tal y como resulta de las grabaciones del propio autobús, el tiempo de reacción fue de un segundo, tiempo absolutamente insuficiente para impedir el atropello, sobre todo con un vehículo pesado como es un autobús.

Se estima, en definitiva, que la reacción de la peatón, al invadir la calzada por un lugar no habilitado sin cerciorarse de la presencia del autobús, pues se encontraba de espaldas al mismo, resultó absolutamente imprevisible, haciendo inevitable el siniestro.

Por todo lo expuesto, no cabe hablar en el presente caso de un supuesto de imprudencia merecedor de reproche penal, pues en atención a las circunstancias concurrentes, no es posible apreciar una omisión de la diligencia exigible, ni cabe estimar que la investigada haya creado una situación de peligro jurídicamente reprochable, ni que haya infringido un deber exigible de previsión, de forma que aun cuando pudiera llegar a considerarse que la investigada ha incurrido en algún tipo de imprudencia en su actuar, esta tendría que ser calificada de leve, la cual resulta atípica, al haber sido despenalizada.

Todo lo expuesto conduce inexorablemente a remitir a los perjudicados a la vía civil, si a su derecho convinieren, para ejercitar allí las acciones que estimen pertinentes.

Sentencias, autos y disposiciones consultadas

- Código Civil, art. 1902.
- Ley Orgánica 10/1995 (CP), arts. 142, 152 y 379.
- Real Decreto legislativo 6/2015 (seguridad vial), arts. 76 y 77.
- SSTS, Sala de lo Penal, de 11 de febrero de 2015, 11 de diciembre de 2017 y 22 de julio de 2020.