



EL DELITO DE LESIONES POR IMPRUDENCIA MENOS GRAVE EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR.

1. Introducción

La evolución del Derecho penal español en materia de imprudencia ha experimentado en los últimos años una transformación significativa, particularmente en lo que respecta a los delitos de tráfico. La reforma introducida por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, se inscribe en esa tendencia, respondiendo a la necesidad de evitar vacíos punitivos en supuestos en los que, pese a existir un resultado lesivo relevante, la jurisprudencia consideraba la conducta como mera imprudencia leve, lo que excluía la responsabilidad penal.

Este trabajo tiene como objetivo analizar en profundidad el delito de lesiones por imprudencia menos grave regulado en el artículo 152.2 del Código Penal. El análisis doctrinal y jurisprudencial se centrará en los efectos de esta última reforma, la delimitación conceptual entre las distintas modalidades de imprudencia, y la interpretación judicial de los requisitos estructurales del tipo penal. Asimismo, se abordarán los efectos penológicos y procesales derivados de dicha reforma.

2. Evolución normativa: del CP de 1995 a la LO 11/2022

Desde la entrada en vigor del Código Penal de 1995, la distinción entre imprudencia grave, menos grave y leve ha sido objeto de múltiples interpretaciones doctrinales y judiciales. Originalmente, solo se preveía la punibilidad de la imprudencia grave. La LO 15/2003 introdujo por primera vez la posibilidad de penar también la imprudencia menos grave, aunque su aplicación fue limitada.

Posteriormente, la LO 2/2019 estableció un nuevo marco interpretativo, incluyendo presunciones de imprudencia grave en función de la concurrencia de determinadas



infracciones de tráfico como el exceso de velocidad o la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas (art. 379 CP). Esta reforma pretendía reducir la discrecionalidad judicial, pero sin eliminarla completamente.

La LO 11/2022 va más allá y establece una presunción legal de imprudencia menos grave cuando el resultado lesivo deriva de la comisión de una infracción administrativa grave de tráfico. Ello implica una clara orientación del legislador hacia la objetivación de la imprudencia penal, al menos en el ámbito de la seguridad vial. La exposición de motivos de la ley destaca expresamente que no se pretende eliminar la facultad judicial de valorar la existencia de imprudencia o el nexo causal, pero sí se fija un umbral mínimo de respuesta penal ante ciertos comportamientos peligrosos al volante.

3. Elementos estructurales del tipo: imprudencia, resultado y nexo causal

El delito de lesiones por imprudencia menos grave exige:

- Una conducta que infrinja el deber objetivo de cuidado, entendida como aquella que, conforme a parámetros normativos o de experiencia común, crea un riesgo jurídicamente desaprobado para bienes jurídicos ajenos.
- Un resultado lesivo tipificado en el art. 147.1 CP (lesiones que requieren tratamiento médico o quirúrgico), o en los arts. 149 y 150 (lesiones graves o mutilaciones).
- Una relación causal entre la acción y el resultado, tanto en su dimensión naturalística como normativa (imputación objetiva).

Doctrinalmente, la infracción del deber de cuidado se descompone en un deber interno (de prever el peligro) y uno externo (de evitar el resultado). El Tribunal Supremo ha reiterado que no toda infracción administrativa supone automáticamente una infracción



penal (STS 1185/1999, STS 561/2002), aunque las normas de tráfico pueden servir como criterio indiciario del contenido del deber de cuidado.

En cuanto a la imputación objetiva, esta requiere que el resultado sea consecuencia del riesgo creado por la conducta del autor, riesgo que debe ser relevante ex ante, previsible y no permitido por el ordenamiento jurídico. Sentencias como la STS 598/2013 y la STS 54/2015 insisten en la exigencia de previsibilidad y evitabilidad del resultado para justificar la atribución penal del mismo.

4. Jurisprudencia consolidada: interpretación y límites de la reforma

La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha contribuido de forma decisiva a clarificar los elementos del tipo imprudente y su relación con las infracciones de tráfico. Algunas sentencias clave:

- STS 421/2020: estableció que la mera concurrencia de una infracción administrativa grave no implica necesariamente una imprudencia penal, aunque constituye un indicio relevante. Introduce el deber de valorar 'la entidad de la infracción' para distinguir entre imprudencia leve, menos grave o grave.
- STS 1050/2004: señala que, si el resultado se hubiera producido igualmente con una conducta diligente, se excluye la imputación objetiva. Este criterio ha sido confirmado en fallos posteriores.
- STS 598/2013: configura la estructura del delito imprudente en torno a los deberes de cuidado interno y externo, y alude expresamente a la necesidad de imputación objetiva.
- STS 54/2015: reafirma la necesidad de previsibilidad y evitabilidad, y advierte que el resultado debe ser atribuible al autor solo si era razonablemente evitable ex ante.



La aplicación de estas doctrinas al nuevo art. 152.2 CP exige que el juez motive expresamente si considera que la infracción grave no fue determinante del resultado, o si no concurre imputación objetiva. Esta valoración casuística permite evitar un automatismo que convertiría toda infracción en delito, con el consiguiente riesgo de desproporción punitiva.

5. Aspectos penológicos y procesales: pena, acceso a la jurisdicción penal y consecuencias accesorias

La LO 11/2022 introduce una diferenciación en la pena conforme al tipo de lesión causada:

- Lesiones leves (art. 147.1): multa de 1 a 2 meses.
- Lesiones graves (arts. 149 y 150): multa de 3 a 12 meses.

Además, se impone de forma obligatoria la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores.

Procesalmente, el delito leve por imprudencia menos grave se convierte en delito público cuando el hecho tiene lugar en el ámbito del tráfico. Esto significa que no se requiere denuncia previa de la víctima para su persecución, lo cual amplía notablemente el alcance de la actuación penal.

Se modifica así el equilibrio entre jurisdicción penal y civil, desplazando supuestos que anteriormente se resolvían por la vía de la responsabilidad extracontractual al ámbito penal, con el consiguiente aumento en la carga judicial y mayores garantías procesales para las víctimas.



6. Consideraciones críticas y propuestas de mejora

Aunque la reforma responde a una legítima preocupación por la seguridad vial y la protección de las víctimas, puede ser criticada desde diversos ángulos:

- a) Riesgo de automatismo: la expresión 'en todo caso' podría entenderse como una cláusula cerrada, eliminando la posibilidad de valorar el caso concreto.
- b) Ambigüedad normativa: muchas infracciones graves de la LSV (art. 76) son de redacción genérica ('conducción negligente'), lo que dificulta una aplicación coherente.
- c) Saturación del sistema penal: al convertir en delito supuestos antes tratados como infracción administrativa o responsabilidad civil, se puede producir un colapso del sistema penal menor.

Sería conveniente una interpretación jurisprudencial que mantenga el análisis individualizado del caso concreto, exigiendo motivación reforzada para la calificación de la imprudencia como menos grave. Asimismo, se recomienda una revisión futura del catálogo de infracciones para depurar las que realmente generan riesgos relevantes para el bien jurídico protegido.

7. Conclusiones

La modificación del art. 152.2 CP ha redefinido el régimen jurídico de las lesiones causadas por imprudencia en el tráfico, imponiendo un estándar mínimo de respuesta penal ante infracciones administrativas graves. Aunque esta reforma refuerza la protección del bien jurídico 'integridad física', también plantea interrogantes respecto a la seguridad jurídica, la proporcionalidad de la pena y el uso racional del Derecho penal.

El análisis jurisprudencial sugiere que la aplicación del nuevo tipo debe ser guiada por el principio de imputación objetiva y por una valoración motivada de la relación entre



FERNANDEZADVOCATS

conducta y resultado. La eficacia de la reforma dependerá, en última instancia, del equilibrio que logre la jurisprudencia entre automatismo legal y ponderación casuística.

**El presente artículo es meramente divulgativo y no supone asesoramiento ni compromiso de actualización.*

Para más información o asesoramiento, contacte con info@fernandezadvocats.es.