

Criminal compliance program y exención de responsabilidad penal ante la hipotética, si no inminente, industrialización del coche sin conductor.

[BIB 2020\12080](#)

Belén Macías Espejo.

Profesora Derecho Penal. Universidad de Granada

Publicación: Revista Aranzadi Doctrinal num.6/2020 parte Legislación. Doctrina

Editorial Aranzadi, S.A.U., Cizur Menor. 2020.

Resumen

«En este artículo se realiza una reflexión acerca de las posibles implicaciones jurídico-penales ante la eventual comercialización del coche autónomo. Concretamente, se considera la posible responsabilidad penal de las empresas dedicadas a su industrialización; a tal efecto, se examinan las exigencias prescritas en el Código Penal en lo que respecta a la implementación de modelos de organización y gestión, como posible causa de exención (en su caso, atenuación) de la responsabilidad penal en el supuesto de comisión delictiva en el seno de las personas jurídicas dedicadas al sector automovilístico de conducción autónoma.»

Abstract: «This article reflects on the possible criminal legal implications of the eventual commercialization of the self-driving car. Specifically, the possible criminal liability of companies engaged in their industrialization is considered; for this purpose, the requirements prescribed in the Criminal Code for the implementation of organizational and management models are examined, as a possible cause of exemption (or mitigation) of criminal liability in the event of criminal commission within legal persons dedicated to the self-driving automotive sector.»

Palabras clave

inteligencia artificial, robótica, coche autónomo, responsabilidad penal, programas de cumplimiento, cultura corporativa, responsable de cumplimiento.

artificial intelligence, robotics, self-driving car, criminal liability, compliance programs, corporate culture, compliance officer.

I. A modo de introducción

La presente era de la inteligencia artificial¹ parece dispuesta a liberar una transformación en innovación tecnológica; prueba de la importancia de esta manifestación es que la Resolución del Parlamento Europeo de 16 de febrero de 2017², determina que nos hallamos ante nueva revolución industrial.

¹ La inteligencia artificial es «la disciplina científica que se ocupa de crear programas informáticos que ejecutan operaciones comparables a las que realiza la mente humana, como el aprendizaje o el razonamiento lógico». Diccionario de la Real Academia Española.

² Resolución del Parlamento Europeo de 16 de febrero de 2017, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre normas de Derecho Civil sobre robótica

Sobre este parámetro, se proyecta la industrialización del vehículo autónomo³. Las grandes marcas automovilísticas están trabajando en la creación de coches que conducen solos, en sentido estricto.

³ También designado: vehículo inteligente, automóvil sin conductor, automóvil autónomo, vehículo autopilotado o vehículo autoconducido.

En base a tal aseveración, podemos afirmar que estos coches han dejado de ser una quimera futurista⁴, y pronto estarán rodando por y entre nuestras ciudades⁵.

⁴ Como muestra de esta realidad, la revista Business Insider afirma que una clínica de EE.UU. está utilizando una flota de vehículos sin conductor para trasladar las pruebas del Coronavirus hasta sus laboratorios. Disponible online: <https://www.businessinsider.es/vehiculos-autonomos-transportan-pruebas-coronavirus-eeuu-614877>

⁵ Según la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. En ruta hacia la movilidad automatizada: estrategia de la UE para la movilidad del futuro: «los primeros vehículos que se autoconduzcan, en unas condiciones de conducción específicas, podrían estar disponibles en el mercado en 2020 y convertirse en moneda común en 2030». Bruselas, 17.5.2018 COM (2018) 283 final, pág. 2.

En este sentido, deviene en futuro inmediato una apuesta por la tecnología robotizada sobre conducción completamente autónoma⁶; a través de vehículos que combinen una serie de tecnologías que le permiten interpretar la información proveniente del exterior, identificando los obstáculos, señales, ruta, así como todos los elementos de que se compone la carretera, y tomar las decisiones adecuadas para la conducción autónoma⁷.

⁶ El hecho de que los robots estén equipados de inteligencia artificial hace que sean capaces de aprender por sí mismos y de tomar decisiones de manera autónoma. Y, en esta línea, cabe aclarar, siguiendo a MIRÓ LLINARES, que inteligencia artificial y robótica son disciplinas distintas, con orígenes distintos, aunque claramente convergentes en el presente y sobre todo en el futuro. MIRÓ LLINARES, F., «Inteligencia artificial y justicia penal: más allá de los resultados lesivos causados por robots», *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.ª Época, n.º 20 (julio de 2018), pág. 89. En este contexto, la autonomía del robot se define como «la capacidad de tomar decisiones y aplicarlas en el mundo exterior, con independencia de control o influencia externa; esa autonomía es puramente tecnológica y será mayor cuanto mayor sea el grado de sofisticación con que se haya diseñado el robot para interactuar con su entorno». Son notas características de los robots autónomos inteligentes: 1) capacidad de adquirir autonomía mediante sensores y/o mediante el intercambio de datos con su entorno (interconectividad); y análisis de dichos datos. 2) Capacidad de autoaprendizaje, a partir de la experiencia y la interacción. 3) Forma del soporte físico. 4) Capacidad de adaptar su comportamiento y acciones al entorno. 5) Inexistencia de vida en sentido biológico. Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de febrero de 2017 con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre normas de Derecho Civil sobre robótica.

⁷ Considerando que la conducción automatizada es un importante avance digital, la Resolución del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2018, sobre estrategia europea sobre los sistemas de transportes inteligentes cooperativos ([http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=fr&reference=2017/2067\(IN I\)](http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=fr&reference=2017/2067(IN I))), recuerda que los vehículos automatizados son vehículos capaces de funcionar y maniobrar de forma autónoma en situaciones de tráfico real y en los que uno o más de los principales controles de la conducción (dirección, aceleración, frenado) permanecen automatizados.

Y es que el avance tecnológico de la industria automotriz está permitiendo el progreso en el diseño y desarrollo de dispositivos robotizados, como es el vehículo autónomo, que, con naturaleza y especialidades propias a distintos niveles, puede alcanzar, en su grado máximo, la conducción plenamente automatizada.

Por tanto, la tecnología aplicada a los vehículos de auto-conducción permitirán, próximamente, el tráfico viario sin necesidad de contar con un conductor al volante; lo que trae consigo múltiples ventajas, como la mejora de la seguridad en la carretera, la reducción del número de accidentes, la descongestión del tráfico, mayor eficiencia en el consumo, aparte de un mercado de negocio para la industria tecnológica y automovilística. Sin embargo, como sucede con todos los avances de la era tecnológica, además del perfeccionamiento en la vida diaria de las personas, el desarrollo del vehículo autónomo también depara grandes retos jurídicos.

II . El actual escenario del coche autónomo en España

El desarrollo de los nuevos modelos de conducción genera cambios sustanciales en la modalidad del transporte que, entre otros parámetros, supone incertidumbre a nivel jurídico.

A día de hoy, los conductores deben mantener el control de su vehículo en todo momento ([art. 17 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](#) ; lo que descarta la conducción altamente automatizada⁸. Si bien, desde 2015, la Dirección General de Tráfico viene autorizando la realización de pruebas, en vías abiertas al tráfico en general, de los vehículos de conducción automatizada⁹; ello, en virtud de la Instrucción 15/V-113, de 13 de

noviembre de 2015.

8 En esta línea, cabe aludir que la Convención sobre circulación por carretera y de señales de tráfico, adoptada en Viena el 8 de noviembre de 1968 -tratado multilateral que estandariza las leyes de seguridad vial internacionales al objeto de ayudar al tráfico viario internacional y la seguridad de carretera- dispone en su art. 8.1 que «todo vehículo en movimiento o todo conjunto de vehículos en movimiento deberá tener un conductor»; y en el apartado 5 del referido precepto se determina que «todo conductor deberá en todo momento tener el dominio de su vehículo». También el [art. 13 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, establece que «el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo».

9 Es decir, los que pueden circular sin necesidad de conductor. Sobre este particular, la referida Instrucción define el vehículo autónomo como «todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal»; y el modo autónomo como «modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin el control activo de un conductor cuando su tecnología autónoma está activada». Consecuentemente, no tendrá consideración de tecnología autónoma aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa. Y, en este contexto, la Instrucción define el modo convencional como «modalidad de conducción de un vehículo autónomo en la que la tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor».

El ámbito de esta Instrucción se focaliza en aquellos vehículos que incorporan tecnología con funciones asociadas a los niveles automatización 3 (conducción automatizada condicionada), 4 (conducción altamente automatizada) y 5 (conducción plenamente automatizada) recogidos en su tabla I. Y el objetivo, en virtud de lo dispuesto en el [art. 47 del Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre](#) por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos¹⁰, es que la DGT conceda autorizaciones especiales para la realización de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios¹¹.

10 [Artículo 47](#). Pruebas o ensayos de investigación extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales. «1. Con sujeción a las normas establecidas en la presente subsección podrán otorgarse a los fabricantes de vehículos o a sus representantes legales, a los carroceros y a los laboratorios oficiales, que sean titulares de permisos temporales de empresa, autorizaciones para realizar con un determinado vehículo pruebas o ensayos de investigación extraordinarios, que les permitirá: a) Realizar excepcionalmente ensayos en autopistas, autovías y demás vías públicas del territorio nacional, para los que sea necesario sobrepasar las limitaciones genéricas de velocidad establecidas para este tipo de vías. En tales casos, el órgano competente para otorgar el permiso fijará en el mismo la velocidad máxima a desarrollar, que, salvo que la vía se haya cerrado al tráfico general, no podrá ser superior a 30 kilómetros por hora sobre la normalmente autorizada para la vía y vehículo de que se trate. Dichas pruebas no podrán efectuarse por vías urbanas, travesías ni por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad y, en todo caso, deberán cumplirse las limitaciones concretas impuestas por razones de peligro u otras circunstancias que estén reflejadas en las señales correspondientes, y cuantas disposiciones sobre reducción y adecuación de velocidad se prevén en el [Reglamento General de Circulación](#). b) Circular por el territorio nacional llevando en el vehículo carga de cualquier tipo y los demás dispositivos o personas necesarios para la realización de ensayos. 2. Los interesados deberán dirigir una solicitud por cada vehículo a la Dirección General de Tráfico acompañando, además de la documentación prevista en el [anexo XVII](#), justificación de la necesidad de la petición. La Dirección General de Tráfico, a la vista de la documentación presentada concederá, si procede, previo informe de la Comunidad Autónoma que tenga transferidas competencias de ejecución en materia de regulación del tráfico, una autorización en la que deberá constar el tipo de ensayo a realizar, su itinerario, duración y demás condiciones en que deba desarrollarse. 3. Los vehículos que circulen al amparo del permiso a que se refiere este artículo deberán ser conducidos, como norma general, por el titular del permiso o persona a su servicio, que deberá portar el oportuno boletín de circulación. En caso de que sea precisa su conducción por otras personas, deberán estar autorizadas expresamente por la Dirección General de Tráfico. 4. Cuando por la naturaleza de las pruebas se estime conveniente, en orden a la seguridad de la circulación, se podrá ordenar que el tramo designado para la realización de las pruebas se señalice, por cuenta del peticionario, en la forma que se indique, para que sirva de advertencia al resto de los usuarios. 5. Los fabricantes de vehículos, cuando realicen pruebas especiales o ensayos que impliquen exceso de velocidad, solicitarán la realización de aquéllos con un plazo mínimo de antelación de setenta y dos horas, a fin de que se dispongan los servicios especiales que se estimen oportunos. 6. Los vehículos que circulen con las autorizaciones a que se refiere el presente artículo llevarán, además de las placas de matrícula y permisos previstos en el [artículo 44](#), dos placas con las letras F.V., de acuerdo con lo establecido en el [anexo XI](#) de este Reglamento».

11 La autorización pueden solicitarla; (a) fabricantes de vehículos autónomos, (b) sus fabricantes de segunda fase y (c) los laboratorios oficiales. Igualmente, se entenderán legitimados para su solicitud; (d) los fabricantes o instaladores de la tecnología que permite al vehículo plena autonomía, (e) las universidades y (f) los consorcios que participen en proyectos de investigación en los términos descritos en la presente instrucción.

En este orden, la concesión de estas autorizaciones supone la materialización del impulso de la industria de automoción en España; situándose entre uno de los primeros países que apuestan por el desarrollo de este tipo de tecnología¹².

¹² Así lo afirma la propia DGT en nota de prensa, disponible online:.

Y es que se prescribe fundamental la necesidad de garantizar avances que contribuyan al impulso del vehículo autónomo; lo que al tiempo requiere de la apuesta por la movilidad en condiciones óptimas de seguridad vial¹³.

¹³ En cuanto a recomendaciones sobre vehículos automatizados y conectados, caben destacar las disposiciones del grupo de alto nivel GEAR 2030. En este sentido, véase, entre otros, el informe de 18 de octubre de 2017. Disponible online: https://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en.

Sobre este parámetro, cabe enjuiciar, la necesidad de que tal expansionismo tecnológico regule eficazmente la conducción de los coches autónomos, pues se observa que la normativa sobre el particular tratamiento del vehículo autopilotado no se ajusta a su ritmo de desarrollo.

En esta línea, no perdiendo de vista que la progresiva evolución de la robótica puede generar dinámicas perjudiciales a la sociedad, entiendo que tal espacio debe ser abordado con la aquiescencia de disposiciones legales que prevengan y sistematicen las posibles consecuencias jurídicas. Se requiere, por tanto, imprescindible la inminente ponderación tasada por parte del legislador, pues, hasta la fecha, la línea normativa es insuficiente. El propio Fiscal General del Estado instaba en 2016 la necesidad de establecer un marco de regulación propio sobre el vehículo autónomo #reseñando, a tal efecto, las principales materias jurídicas que origina su instauración#¹⁴.

¹⁴ Memoria Fiscalía General del Estado. Disponible online: https://www.fiscal.es/memorias/memoria2016/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_III/cap_III_5.pdf.

La importancia de este particular queda reseñada en la Declaración de Ámsterdam sobre la cooperación en el sector de la conducción conectada y automatizada, de 14 de abril de 2016, primer texto europeo específico sobre cooperación en conducción en este sentido (apoyada por España), en la que se exhortaba el impulso de la creación de una estrategia europea para la implantación de estos vehículos.

A este respecto, cabe significar, a nivel interno, el [Real Decreto 662/2012, de 13 de abril](#), por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, que vino trasponer la [Directiva 2010/40/UE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte¹⁵. Considerando la importancia de este fenómeno, destaca, igualmente, el texto de la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre el impulso y desarrollo del vehículo autónomo, aprobado por el Pleno del Congreso de los Diputados en su sesión del día 10 de octubre de 2017, que prevé entre sus objetivos la promulgación de legislación específica sobre este contenido.

¹⁵ También prueba la importancia de este particular la [Orden ECE/1016/2018, de 28 de septiembre](#), por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de subvenciones a proyectos piloto de tecnología 5G, en cuanto a medio apropiado para facilitar aplicaciones que tienen requerimientos específicos como el vehículo conectado o el vehículo autónomo, servicios de telemedicina, sistemas de seguridad y control en tiempo real y otros como la fabricación inteligente.

Por lo apuntado, ante la inminente capacidad de transformación innovadora de la industria automovilística y dado los grandes desafíos a los que reta el coche autónomo en el modo de vida de la sociedad del siglo XXI, se precisa de una completa y útil normativa legal que responda al desarrollo de este modelo revolucionario.

En este sentido, al objeto de garantizar las sinergias y la coherencia entre las iniciativas actuales y futuras, se requiere que el sector de los vehículos automatizados sea reforzado legislativamente para poder implantar eficazmente los sistemas de transporte inteligentes. Tomando las palabras de VALLS PRIETO, «al igual que el invento del coche supuso la necesidad de crear semáforos, la obligación de formación por parte de los conductores con la obligación de sacarse el carnet de conducir, la creación de un sistema de seguros de responsabilidad en el caso de accidentes, la imposición de sanciones administrativas para el incumplimiento de la normativa y, finalmente, las

sanciones penales para los casos más graves de mal uso del automóvil», habrá que desarrollar un sistema jurídico similar para esta técnica¹⁶; y se precisa que ello se haga de manera urgente pues, como se expone en el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030¹⁷, resulta fundamental superar las trabas para poder avanzar en el despliegue sobre tráfico automatizado.

¹⁶ VALLS PRIETO, J., *Problemas jurídico penales asociados a las nuevas técnicas de prevención y persecución del crimen mediante inteligencia artificial*, Dykinson, 2017, pág. 11.

¹⁷ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030. Bruselas, 19.6.2019 SWD (2019) 283 draft, pág. 24.

III . Vehículo sin conductor y vicisitudes en el ámbito de la responsabilidad penal

En el particular ámbito de la responsabilidad penal por la industrialización del coche autónomo, emergen trascendentes dificultades dogmáticas y de política criminal.

En esta línea, se requiere de la búsqueda y disposición de recursos que solventen las lagunas que plantea esta materia, a fin de avalar un eminente nivel de seguridad normativo, mediante la adecuada utilización del instrumento legislativo.

Y es que la tecnología ayuda a reducir las faltas humanas, que son, con diferencia, la mayor causa de sucesos en el sector del transporte; por lo que, *a priori*, el vehículo autónomo vendrá al sustituir al imperfecto ser humano por un fiable software, que ni bebe alcohol, ni sufre estrés, ni infringe reglas de circulación, que mantiene la distancia de seguridad entre los coches y que reduce los índices de contaminación. Esto no obstante, los coches autopilotados no estarán completamente exentos de riesgos, pudiendo verse involucrados en accidentes; a tal respecto, cabe traer a colación el caso del vehículo de marca prestigiosa que atropelló a una mujer que circulaba en bicicleta, causándole su muerte¹⁸.

¹⁸ Hechos acaecidos en marzo de 2018, en Arizona (EE.UU.). La propia compañía Volvo, en su blog *TecvoluciónVolvo*, con fecha el 3 de diciembre de 2016#en el artículo «¿De quién es la culpa del accidente cuando hay un coche autónomo de por medio?»#, reconoce su responsabilidad ante los riesgos consecuentes de la circulación del vehículo con conducción completamente autónoma, que no requieren de la intervención de un conductor. Disponible online: <https://tecvolucion.com/quien-es-responsabilidad-legal-accidente-cuando-hay-coche-autonomo-de-por-medio/>

Pero no solo la vida o la integridad pueden ser objeto de lesión provocada por el vehículo inteligente, sino que tal sistemática puede desencadenar la conculcación de otros bienes jurídicos, como la intimidad o la propiedad; motivo por el que tal situación obliga a plantear y solventar relevantes retos ético-jurídicos.

Ante tal hipótesis, para hacer frente a la progresión y a los desafíos jurídicos de la robótica, surge el interrogante de si resulta adecuado nuestro actual sistema o si es necesaria la creación de una nueva categoría jurídica que atienda a sus características propias¹⁹. Y es que las incógnitas que desencadena tal temática en el ámbito penal, son significativas e innumerables.

¹⁹ En palabras de QUINTERO OLIVARES, la singularidad de esas características plantea el dilema doctrinal de si es necesario elaborar un orden jurídico propio que dé respuesta jurídica a las consecuencias de las «acciones» de los robots y que resuelva los problemas de responsabilidad penal. QUINTERO OLIVARES, G., «La robótica ante el Derecho Penal: el vacío de respuesta jurídica a las desviaciones incontroladas», *Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad*, 2017, pág. 5. Atendiendo a la tesis de MIRÓ LLINARES, la conclusión general a la que se llega es la de que mientras no pueda atribuirse autonomía a las entidades con IA, el sistema de la teoría del delito sigue siendo, ante estos casos, totalmente válida para resolver los diferentes problemas causales y de atribución de responsabilidad. MIRÓ LLINARES, F., «Inteligencia artificial...», cit., pág. 96.

A modo de ejemplo sobre este parámetro, sin ánimo de exhaustividad: la cuestión de las reglas del error sobre las circunstancias de hecho y sobre la legitimación. O las eximentes de legítima defensa o estado de necesidad; pues estos vehículos inteligentes pueden verse en la situación de respuesta a situaciones de necesidad en las que la infracción de una norma o la causación o no evitación de un daño resultan inevitables (verbigracia, exceder la velocidad máxima permitida para trasladar al ocupante a un hospital)²⁰.

20 O, pensemos en el siguiente caso: vehículo autopilotado que circula a velocidad adecuada por una vía interurbana cuando, de repente, un grupo de jóvenes mayores de edad comienza a cruzar descuidadamente la calzada y, para evitar el atropello, el coche modifica su dirección, dirigiéndose hacia el arcén, sin embargo, los sensores del coche perciben que, en el punto del arcén donde previsiblemente impactará, circula un ciclista; ante este supuesto, el coche habrá de ponderar la situación de conflicto. COCA VILA I., «Coches autopilotados en situaciones de necesidad. Una aproximación desde la teoría de la justificación penal», *Cuadernos de Política Criminal, Segunda época*, n°122, 2017, pág. 254.

Otro gran desafío ante comisión delictiva por coches autopilotados es la «atribución de culpabilidad» a los artificios técnicos; o la falta de eficacia de las sanciones, pues los robots carecen de sentimientos y, por tanto, no sufren por la imposición de las mismas; o la estructura de la autori#mediata, por ejemplo si se programara una actuacio#n del automóvil para que agreda algu#n objetivo, suponiendo la comisión de un delito contra las personas. Igualmente, se requiere ineludible el tratado de los deberes especiales de supervisión en los casos de atribución de responsabilidad penal a las personas jurídicas, objeto de análisis en los siguientes apartados.

Por lo expuesto, en la medida en que a los robots se les puede dotar de capacidades de aprendizaje, la toma de decisiones de manera autosuficiente puede suponer comportamientos que generan responsabilidad penal (ello también producirse como consecuencia de un ciberataque); siendo numerosos y relevantes los enigmas que se generan al respecto. Y, en este sentido, dado que el impacto de tal emplazamiento representa una amenaza real a la sociedad, entiendo preciso el tratamiento legal de parámetros como los señalados.

El coche autónomo va a dar un vuelco radical sobre tráfico vial en los venideros años, por lo que resulta esencial abordar tales cuestiones desde una táctica científica, jurídico-penal, que acceda a perfeccionar los mecanismos en este nuevo contexto.

Se requiere, en definitiva, de una eficaz prescripción y una adecuada diligencia legislativa, que permita dar luz a la ordenación del Derecho en este ámbito, al objeto de tutela de los bienes jurídicos.

IV . Consideraciones generales entorno la responsabilidad criminal del ente dedicado a la industrialización del vehículo inteligente

En el análisis de la responsabilidad penal ante la hipótesis de la industrialización del coche autónomo, el inmediato interrogante que se genera es plantear si resultaría viable atribuir responsabilidad criminal a las empresas dedicadas a ello ante la comisión de delitos en su seno²¹.

21 Por ejemplo: compañías automovilísticas, de desarrollo informático, electrónico, empresas tecnológicas; y no solo fabricantes, también entes dedicados al mantenimiento o al servicio técnico.

Pues bien, en principio, la respuesta es afirmativa; en base a que, conforme a la actual regulación, ante la conculcación de determinados bienes jurídicos, cabe atribuir responsabilidad penal a las personas jurídicas.

Ello es posible porque, en virtud de la [Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio](#), de reforma del [Código Penal](#), se introduce, por primera vez en nuestra legislación, tal régimen de responsabilidad, aboliéndose el aforismo romano *societas delinquere non potest*.

La responsabilidad criminal de la persona jurídica, que la convierte, como se ha indicado, en sujeto inmediato del Derecho penal, se conforma de manera autónoma, acumulativa y no excluyente respecto de la responsabilidad de la persona física que ejecuta el delito²².

22 El modelo español se caracteriza por ser de co-responsabilidad, en el que cada uno de los responsables (individuo y persona jurídica) del mismo hecho, lo son por razones normativas distintas, como señala FEIJOO SÁNCHEZ, B., en «Bases para un modelo de responsabilidad penal de las personas jurídicas a la española. Reflexiones a partir de la tesis de José Manuel Maza «Delincuencia electoral y responsabilidad penal de los partidos políticos»», *La responsabilidad penal de las personas jurídicas. Homenaje al Excmo. Sr. D. José Manuel Maza Martín*, Fiscalía General del Estado, Madrid, 2018, pág. 158.

Así, con sanciones que pueden llegar hasta la disolución de la empresa²³, el [art. 31 bis](#) CP permite la imputación de aquellas entidades que operan con normalidad en el mercado²⁴; lo que da cabida a la posibilidad de imputar responsabilidad penal a los entes dedicados al desarrollo del coche

autónomo.

23 Acerca del régimen sancionador de la persona jurídica, el legislador se refiere a los siguientes tipos de sanciones ([art. 33.7 CP](#)), teniendo, en todos los casos, la consideración de graves: 1) Multa por cuotas o proporcional. Por la especial relevancia, cabe reseñar que, según la prescripción del [art. 31 ter CP](#), cuando, como consecuencia de los mismos hechos, se impusiere a la persona física y a la jurídica la pena de multa, los jueces o tribunales modularán las respectivas cuantías, de modo que la suma resultante no sea desproporcionada en relación con la gravedad de aquéllos. 2) Disolución de la persona jurídica, que producirá la pérdida definitiva de su personalidad jurídica, así como la de su capacidad de actuar de cualquier modo en el tráfico jurídico, o llevar a cabo cualquier clase de actividad, aunque sea lícita. 3) Suspensión de sus actividades por un plazo que no podrá exceder de cinco años. 4) Clausura de sus locales y establecimientos por un plazo que no podrá exceder de cinco años. 5) Prohibición de realizar en el futuro las actividades en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito. Esta prohibición podrá ser temporal o definitiva. Si fuere temporal, el plazo no podrá exceder de quince años. 6) Inhabilitación para obtener subvenciones y ayudas públicas, para contratar con el sector público y para gozar de beneficios e incentivos fiscales o de la Seguridad Social, por un plazo que no podrá exceder de quince años. 7) Intervención judicial, que podrá afectar a la totalidad de la organización o limitarse a alguna de sus instalaciones, secciones o unidades de negocio, para salvaguardar los derechos de los trabajadores o de los acreedores por el tiempo que se estime necesario, que no podrá exceder de cinco años.

24 También son imputables las sociedades que poseen un mínimo desarrollo organizativo y cierta actividad. [Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2016](#) , sobre la responsabilidad penal de las personas jurídicas conforme a la reforma del [Código Penal](#) efectuada por [Ley Orgánica 1/2015](#) págs. 28 y 29. Por su parte, a las entidades sin personalidad jurídica les será de aplicación las consecuencias accesorias previstas en el [art. 129 CP](#); en el que, literalmente, en su apartado primero, se puede leer: «en caso de delitos cometidos en el seno, con la colaboración, a través o por medio de empresas, organizaciones, grupos o cualquier otra clase de entidades o agrupaciones de personas que, por carecer de personalidad jurídica, no estén comprendidas en el [artículo 31 bis](#) , el juez o tribunal podrá imponer motivadamente a dichas empresas, organizaciones, grupos, entidades o agrupaciones una o varias consecuencias accesorias a la pena que corresponda al autor del delito, con el contenido previsto en las letras c) a g) del apartado 7 del [artículo 33](#) . Podrá también acordar la prohibición definitiva de llevar a cabo cualquier actividad, aunque sea lícita». Del mismo modo, cabe advertir que se exceptúan, igualmente, de este régimen las siguientes instituciones: 1) Estado; exención fundamentada en el principio de división de poderes y en el monopolio exclusivo del Estado del *ius puniendi* . Tal mención permite englobar a todas las Administraciones, resultando innecesario el ulterior listado de órganos del sector público estatal. 2) Administraciones públicas territoriales (tales como comunidades autónomas y corporaciones locales) e institucionales, (organismos autónomos y entidades públicas empresariales). 3) Organismos Reguladores -por ejemplo, Banco de España, Comisión Nacional del Mercado de Valores, Comisión Nacional de Mercados y de la Competencias, Consejo de Seguridad Nuclear-. 4) Agencias y Entidades públicas Empresariales -Agencia Estatal del BOE, Agencia de Protección de Datos, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AEMET, Agencia Estatal de Evaluación de la Calidad y Acreditación, entre otras-. 5) Organizaciones internacionales de derecho público (como la ONU, OTAN). 6) Aquellas otras organizaciones que ejerzan potestades públicas de soberanía o administrativas, sector público administrativo. Además, aunque no aparecen expresamente mencionadas, deben considerarse igualmente exentas de responsabilidad las fundaciones públicas, integradas en el sector público fundacional, dado su sometimiento al Derecho administrativo, al realizar tareas de interés general. 7) Igualmente, son personas exentas de responsabilidad penal en España, las Sociedades mercantiles públicas (tanto estatales, como autonómicas y/o locales) que ejecuten políticas públicas o presten servicios de interés económico general -sector público empresarial-. Esta cláusula de exclusión de responsabilidad penal de entes públicos se contempla en el [art. 31 quinquies](#) y se cimentada en la inadecuada necesidad de recurrir al sistema penal contra ciertas entidades de carácter público por los fines que persiguen.

Si bien, el régimen de responsabilidad penal de las personas jurídicas vigente en nuestro [Texto punitivo](#) demanda la observancia de una serie de exigencias, cuyo contenido se pasa a analizar.

1 . Concreción de la responsabilidad penal: modos de imputación

Como se ha expuesto, la atribución de responsabilidad criminal a los entes no es absoluta, sino que, siguiendo el modelo previsto en el [art. 31 bis CP](#), se exige el cumplimiento de los presupuestos sustantivos que se especifican a continuación.

1.- El delito debe ser cometido por una de las personas físicas previstas en el apartado primero del [artículo 31 bis 1](#) del Código Penal. De modo que, según la regulación española, las industrias de vehículos inteligentes podrán ser responsables por la comisión del delito por parte de:

a) Representantes legales. Lo se traduce en que, en las sociedades de capital, se requiere que el delito hay sido ejecutado por los administradores; quienes extienden su representación orgánica a todos los actos comprendidos en el objeto de la sociedad ([RD Legislativo 1/2010, de 2 de julio](#) , por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital).

De igual modo, también resulta posible la responsabilidad criminal por la vía de la representación voluntaria; esto es, comisión del delito por parte de apoderados singulares, con poderes otorgados en escritura pública y debidamente inscritos en el Registro Mercantil, o con poderes generales; cual

sería el caso de gerentes o directores. Si bien, por la exégesis del precepto, parece más adecuado incluir este tipo de personas en la siguiente categoría.

b) Personas autorizadas para la adopción de decisiones en nombre de la persona jurídica; por ejemplo, los consejeros delegados de la compañía o los miembros del consejo de administración o de los órganos de representación. Categoría pensada para administradores de derecho; si bien, a pesar de su exclusión formal por [Ley Orgánica 1/2015](#), materialmente también caben los casos de actuación delictiva por parte de los administradores de hecho.

c) Sujetos que ostentan facultades de organización y control dentro de la empresa; ello engloba a un potencial alto número de cargos y mandos intermedios que tengan atribuidas tales facultades.

d) Además, las empresas que industrialicen el coche autónomo también puede ser responsables por los delitos cometidos por las personas que se hallan sometidas a la autoridad de los sujetos referidos en las letras a-c)²⁵, por haberse incumplido gravemente²⁶ por aquellas los deberes de supervisión, vigilancia y control de su actividad. Lo que significa que la inobservancia de las obligaciones de dirección y vigilancia se establece como elemento constitutivo de la responsabilidad de la persona jurídica en el caso de que el delito sea cometido por un empleado; lo que no sucede cuando el que delinque es un directivo.

²⁵ No es precisa una vinculación formal con la empresa a través de un contrato laboral; se pueden incluir autónomos y subcontratas, siempre que se hallen integrados en el perímetro de su dominio social. [Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2016...](#), cit., pág. 25. Pensemos, en el caso de industrias dedicadas al coche autónomo, en proveedores de piezas (faros, paragolpes, llantas...).

²⁶ La alusión al término «grave» reduce los supuestos que dan lugar, por esta vía, a la responsabilidad de la entidad.

2.- De otro lado, para poder apreciar responsabilidad del ente, es ineludible que las personas mencionadas actúen en nombre o por cuenta de la empresa.

Además, es preceptivo un beneficio, directo o indirecto; cualquier clase de ventaja provechosa para el lucro o la mera subsistencia de la persona jurídica²⁷. Se está, pues, ante una cláusula con amplios márgenes.

²⁷ GRANADOS PÉREZ, C., «Posición del Tribunal Supremo sobre la responsabilidad penal de las personas jurídicas», *La responsabilidad penal de las personas jurídicas. Homenaje al Excmo. Sr. D. José Manuel Maza Martín*, Fiscalía General del Estado, Madrid, 2018, pág. 209.

Como expone DOPICO GÓMEZ-ALLER, no es necesario que la actuación en beneficio de la empresa sea la motivación principal del delito; de hecho, lo habitual será que tal motivación sea perseguida por el sujeto en su propio beneficio, pero ello lo hará mediante una actuación que consigue un beneficio para la persona jurídica. Así, incluso cuando la persona física haya actuado en su exclusivo interés, o en el de terceros ajenos a la persona jurídica, también se cumplirá# la exigencia de responsabilidad si el beneficio pueda alcanzar a la compañía²⁸; en caso contrario, el ente no responderá, pues se catalogará como víctima del ilícito²⁹.

²⁸ Fórmula que parece problemática en el caso delito imprudente.

²⁹ DOPICO GÓMEZ-ALLER, J., «Responsabilidad penal de las personas jurídicas», *Derecho Penal Económico y de la Empresa*, Dykinson, Madrid, 2018, pág. 140.

3.- En último término, hay que añadir que la empresa va a responder ante defecto de organización. Lo que no se prescribe en la hipótesis de que se cumplan las condiciones del [artículo 31 bis 2 y 4](#) del Código Penal; es decir, es posible eximir de responsabilidad penal del ente dedicado al coche autónomo, siempre que haya adoptado y ejecutado eficazmente, y antes de la comisión del delito, programas de cumplimiento de prevención delictiva (criminal compliance program)³⁰.

³⁰ Entiendo preciso aclarar que el término compliance programs (programas/planes de cumplimiento), se determina como un sistema organizativo que incluye principios, reglas, procedimientos e instrumentos orientados a asegurar el cumplimiento de la legalidad en el desarrollo de las actividades de una organización; mientras que el criminal compliance program es un sistema de organización empresarial, que también tienden a garantizar el cumplimiento normativo, si bien limitado a asegurar la observancia de la normativa jurídico-penal por parte de la empresa; por lo tanto, el criminal compliance, con un ámbito mucho

más restringido, queda circunscrito a prevenir el riesgo de comisión de delitos, limitado al Derecho Penal. En esta línea, NEIRA, A.M., «La efectividad de los criminal compliance programs como objeto de prueba en el proceso penal», *Política criminal*, vol. 11, nº 22 (diciembre 2016), art. 5, pág. 469.

2 . Delimitación de los delitos atribuibles

Por la actual conformación, el [art. 31 bis](#) CP no alcanza a todas las infracciones penales, sino, únicamente, a aquellas expresamente relacionadas como de posible comisión por las personas jurídicas³¹; catálogo de delitos que, de otra parte, no posee un nexo en común³².

³¹ Sobre este particular, MORILLAS CUEVA, L., *Sistema de Derecho Penal. Parte General*, Dykinson, Madrid, 2019, pág. 445.

³² Conforman el actual listado: -Delito de tráfico y trasplante ilegal de órganos humanos ([art. 156 bis](#) CP). -Delito de trata de seres humanos ([art. 177 bis](#) CP). -Delitos relativos a la prostitución, explotación sexual y la corrupción de menores ([art. 189 bis](#) CP). -Delito de descubrimiento y revelación de secretos ([art. 197 quinquies](#) CP). -Delitos de estafa ([art. 251 bis](#) CP). -Delito de frustración de la ejecución ([art. 258 ter](#) CP). -Delitos de insolvencia punible ([art. 261 bis](#) CP). -Delito de daños informáticos ([art. 264 quáter](#) CP). -Delitos relativos a la propiedad intelectual e industrial, al mercado y a los consumidores ([art. 288](#) CP). -Delito de blanqueo de capitales ([art. 302](#) CP). -Delito de financiación ilegal de partidos políticos ([art. 304 bis](#) CP). -Delitos contra la Hacienda Pública y contra la Seguridad Social ([art. 310 bis](#) CP). -Delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros ([art. 318 bis](#) CP). -Delitos contra la ordenación del territorio y el urbanismo ([art. 319](#) CP). -Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente ([art. 328](#) CP). -Delitos relativos a las radiaciones ionizantes ([art. 343](#) CP). -Delitos de riesgo provocados por explosivos y otros agentes ([art. 348](#) CP). -Delitos contra la salud pública ([art. 366](#) CP). -Delitos de tráfico de drogas ([art. 369 bis](#) CP). -Delito de falsificación de moneda ([art. 386](#) CP). -Delito de falsificación de tarjetas de crédito y débito y cheques de viaje ([art. 399 bis](#) CP). -Delitos de cohecho ([art. 427 bis](#) CP). -Delitos de tráfico de influencias ([art. 430](#) CP). -Malversación ([art. 435](#) CP). -Delitos de odio ([art. 510 bis](#)). -Terrorismo ([art. 580 bis](#) CP). -A lo que hay que añadir el delito de contrabando, de conformidad con el [art. 2.6](#) de la [LO 12/1995, de 12 de diciembre](#), de represión del contrabando (modificada por la [LO 6/2011](#)).

El legislador ha optado, pues, por un sistema *numerus clausus*; lo cual, en el caso de empresas dedicadas a la industrialización del coche sin conductor se limita, ya que resulta difícil imaginar que determinados delitos les puedan ser imputados dado su ámbito de actuación. Así, entre las actividades que pudieran generar responsabilidad en tal escenario, se hallan las relacionadas con la intimidad (por ejemplo, interceptación de las comunicaciones de los usuarios de dichos sistemas); la propiedad, por daños informáticos; o acciones delictivas relativas a la propiedad industrial (verbigracia usurpación de patente), al mercado (v.gr. espionaje empresarial) y a los consumidores (por ejemplo, por publicidad engañosa).

Sin embargo, en el supuesto del coche autopilotado, quedan al margen determinados delitos, como las lesiones o el homicidio (que generalmente serán imprudentes), y que, por su especial consideración en este particular, entiendo requieren de respuesta en penal.

En este sentido, cabe referir la opción planteada por algunos autores, en cuanto a abogar por el sistema de *numerus apertus*, en base a la idea de que todos los delitos pueden cometerse en beneficio de las personas jurídicas³³.

³³ A tal efecto, RODRÍGUEZ ALMIRÓN presenta el paradigma del asesinato del directivo de una empresa que es competencia directa, lo que le permitirá consolidar la postura dominante en el mercado. RODRÍGUEZ ALMIRÓN, F.J., «[La responsabilidad penal de las personas jurídicas a raíz de la jurisprudencia reciente del Tribunal Supremo](#)», *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº 6/2017, pág. 8. En este sentido, ZUGALDÍA ESPINAR establece que «desde luego el legislador pudo haber optado por permitir que cualquier delito de nuestra legislación penal pudiera ser cometido por una persona jurídica, estableciendo al efecto una tabla de equivalencia de penas». ZUGALDÍA ESPINAR, J.M., *La responsabilidad criminal de las personas jurídicas, de los entes sin personalidad y de sus directivos (Análisis de los arts. 31 bis y 129 del Código Penal)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 112. Sobre esta misma consideración, RODRÍGUEZ RAMOS, L. «¿Cómo puede delinquir una persona jurídica en un sistema penal antropocéntrico? (La participación en el delito de otro por omisión imprudente: pautas para su prevención)», *Diario La Ley*, nº 7561, Sección Doctrina, 3 Feb. 2011. Igualmente, PÉREZ GONZÁLEZ, S., «La función de los compliance programs en la responsabilidad penal-económica de la empresa», *REDUR* 13, diciembre 2015, pág.137.

En cualquier caso, acotando el parámetro a las empresas dedicadas a la industrialización del vehículo autónomo, si bien no todos los delitos tendrían encaje en su actuación, antes de su comercialización, desde luego, resultará imprescindible revisar legislativamente esta problemática.

En definitiva, sobreviene inmediata reflexión sobre la necesidad de extender la responsabilidad penal a otras figuras delictivas ante supuestos de graves deficiencias; por ejemplo, de la empresa de

ingeniería que elabora el programa, o del fabricante que incorpora la tecnología de conducción autónoma del vehículo, y que debido a un defecto de organización interna permiten la circulación de los vehículos en esas condiciones, con potenciales riesgos y probables resultados lesivos que vulneren de bienes jurídicos de vital importancia.

Por lo expuesto, dada la entidad que suscita la cuestión, entiendo que resultan necesarias reglas especiales para la resolución de esta problemática.

V . Sobre la cultura de cumplimiento como sistema de exención de responsabilidad penal de la persona jurídica

En el ámbito de la persona jurídica, la cultura del compliance como mecanismo de prevención delictiva va adquiriendo protagonismo, pues su adecuada implementación, en el caso de comisión delictiva en su seno, puede conformar eximente (en otro caso atenuación de la pena) si se demuestra que se cumple con los parámetros exigidos en nuestro [Texto punitivo](#) .

1 . Exigencias para la exención de responsabilidad criminal

Como se ha señalado, la implementación de un plan de cumplimiento normativo penal que constituya una eficaz supervisión de la prevención delictiva, puede permitir entender que el ilícito (recordemos, de los tasados en listado cerrado), no le es atribuible a la persona jurídica.

En este sentido, el específico sistema de exención vigente en el [Código Penal](#) se prescribe dual, en función de si se trata de medidas preventivas a adoptar por la empresa ante los delitos cometidos por sus máximos representantes, o por delitos cometidos por los sujetos sometidos a la autoridad de esos dirigentes; esto es, idea de fallo organizativo que está presente en ambos supuestos, pero con un juego diferente en cada uno³⁴ .

³⁴ A este respecto, DOPICO GÓMEZ-ALLER, J., «Responsabilidad penal...», cit., pág. 139.

1.- En primer término, para el caso de sujetos con poder de mando o dirección (representantes, personas con capacidad de decisión por la persona jurídica, con facultad de organización o de ejercicio de control en su seno), el [artículo 31 bis 2](#) CP dispone que la persona jurídica quedará exenta de responsabilidad si se cumplen las siguientes condiciones:

a) El órgano de administración ha adoptado y ejecutado con eficacia, antes de la comisión del delito, modelos de organización y gestión que incluyan las medidas de vigilancia y control idóneas para prevenir delitos de la misma naturaleza o para reducir de forma significativa el riesgo de su comisión.

b) La supervisión del funcionamiento y del cumplimiento del modelo de prevención implantado ha sido confiada a un órgano de la persona jurídica con poderes autónomos de iniciativa y de control o que tenga encomendada legalmente la función de supervisar la eficacia de los controles internos de la persona jurídica (oficial de cumplimiento³⁵).

³⁵ *Infra* Apartado 5.4. «El compliance officer».

En el caso de empresas de pequeñas dimensiones, estas funciones se pueden atribuir directamente al órgano de dirección de la entidad, tal y como se recoge en el apartado 3 del [art. 31 bis](#) del Texto punitivo español; lo que denota cierta sensibilidad del legislador ante empresas con menor capacidad financiera/organizativa³⁶ .

³⁶ Hay que señalar que, según Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el 99,8% de las empresas españolas son PYMES. Disponible online:.

c) Los autores individuales han cometido el delito eludiendo fraudulentamente los modelos de organización y de prevención.

d) No se ha producido una omisión o un ejercicio insuficiente de sus funciones de supervisión, vigilancia y control por parte del órgano referido en la condición b).

2.- Por su parte, para los casos de delitos cometidos por empleados, por incumplimiento grave de los deberes de supervisión de los dirigentes, determina el [artículo 31 bis 4 CP](#) que la persona jurídica quedará exenta de responsabilidad criminal si antes de la comisión del delito «ha adoptado y ejecutado eficazmente un modelo de organización y gestión que resulte adecuado para prevenir delitos de la naturaleza del que fue cometido o para reducir de forma significativa el riesgo de su comisión».

La diferencia principal de esta doble vertiente se halla, pues, en que en este segundo supuesto de comisión delictiva por subordinados no se ha previsto la condición c) del apartado 2 del [art. 31 bis CP](#) (actuación fraudulenta); distinta categorización que, parece, carece de fundamento.

En cualquier caso, dada la actual prescripción punitiva, los criminal compliance programs vienen a favorecer la implementación de la cultura normativa en el ámbito empresarial, a través modelos de organización y control jurídico-penal. En este sentido, en la hipótesis de la industrialización del coche autónomo, si los entes consagrados a ello han establecido un plan de cumplimiento de supervisión apropiado y se demuestra diligencia extraordinaria en la prevención delictiva al cumplir con los requisitos mínimos exigidos, se les puede eximir de responsabilidad criminal, en el entendimiento de que la conducta no le es atribuible.

2 . Contenido de los programas de cumplimiento

Los programas de cumplimiento³⁷, en cuanto a códigos éticos de conducta con medidas para evitar la comisión de delitos, deben tener por finalidad promover una verdadera cultura ética empresarial.

³⁷ Definidos por PÉREZ FERRER como «conjunto de procedimientos y buenas prácticas adoptados por las empresas para identificar y clasificar los riesgos operativos y legales a los que se enfrentan, con el objetivo de establecer mecanismos internos de prevención y gestión, formación, detección, minimización y control de los mismos». PÉREZ FERRER, F., «Cuestiones fundamentales de la responsabilidad penal de las personas jurídicas y los programas de cumplimiento normativo (compliance)», *R.E.D.S.*, núm. 13, julio-diciembre 2018, pág. 130.

En este contexto, la incidencia de la cultura corporativa, como exención de responsabilidad penal de la persona jurídica cobra protagonismo a través de la [sentencia del Tribunal Supremo nº 154/2016, de 29 de febrero](#), en la que literalmente puede leerse: «la determinación del actuar de la persona jurídica, relevante a efectos de la afirmación de su responsabilidad penal (incluido el supuesto del anterior [art. 31 bis.1 parr. 1º CP](#) y hoy de forma definitiva a tenor del nuevo [art. 31 bis. 1 a\) y 2 CP](#), tras la reforma operada por la [LO 1/2015](#)), ha de establecerse a partir del análisis acerca de si el delito cometido por la persona física en el seno de aquella ha sido posible, o facilitado, por la ausencia de una cultura de respeto al Derecho, como fuente de inspiración de la actuación de su estructura organizativa e independiente de la de cada una de las personas físicas que la integran, que habrían de manifestarse en alguna clase de formas concretas de vigilancia y control del comportamiento de sus directivos y subordinados jerárquicos, tendentes a la evitación de la comisión por estos de los delitos enumerados en el [Libro II](#) del Código Penal como posibles antecedentes de esa responsabilidad de la persona jurídica». En el mismo sentido, la [sentencia del Tribunal Supremo nº 316/2018, de 28 junio](#), describe los compliance programs como «conjunto de normas de carácter interno, establecidas en la empresa a iniciativa del órgano de administración, con la finalidad de implementar en ella un modelo de organización y gestión eficaz e idóneo que le permita mitigar el riesgo de la comisión de delitos y exonerar a la empresa y, en su caso, al órgano de administración, de la responsabilidad penal de los delitos cometidos por sus directivos y empleados».

En esta línea, como expone la Fiscalía General del Estado, un modelo eficaz existe solamente en la medida en que venga sustentado por una sólida cultura ética de los negocios; por lo que si ésta no existe o no está asentada, el modelo será ineficaz aunque sea completo y adecuado para la prevención de los delitos que pueden ser cometidos en el seno de la persona jurídica; a tales efectos, la [Circular 1/2016](#) establece que los modelos de organización y gestión «no solo tienen por objeto evitar la sanción penal de la empresa sino promover una verdadera cultura ética empresarial. Por eso, la clave para valorar su verdadera eficacia no radica tanto en la existencia de un programa de prevención, sino en la importancia que tiene en la toma de decisiones de sus dirigentes y

empleados y en qué medida es una verdadera expresión de su cultura de cumplimiento»³⁸.

³⁸ Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2016..., cit., pág. 52.

Así, con fundamento en la idea de exención de responsabilidad porque no ha existido un defecto de organización, los programas de cumplimiento vienen a delimitar en qué medida la entidad ha considerado los deberes de control de la actividad de sus miembros, manteniendo los riesgos de su actividad en niveles jurídico-penalmente aceptables. Sin embargo, la eficacia eximente del compliance no es incondicional, sino que, además de ser idóneo para la evitación del delito y estar adecuadamente aplicado³⁹, debe cumplir con los estándares legalmente previstos.

³⁹ El programa de cumplimiento debe adaptarse a la estructura organizativa y debe implementarse de forma efectiva; no obstante, la eficacia exigida para los programas de cumplimiento normativo es relativa, en el sentido de que la comisión de un delito no va a implicar, necesariamente, la ineficacia del sistema, sino que cualquier programa de prevención, por eficaz que sea, soporta un cierto riesgo residual de comisión de delitos.

Sobre tal premisa, el legislador español trae causa del modelo italiano, trasladándolo, prácticamente, sin variaciones⁴⁰. De tal modo que, en la actualidad, el [art. 31 bis](#) es una traducción de los arts. 6 y 7 del Decreto Legislativo italiano 231/2001, 8 giugno, Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300, con entrada en vigor el 4 de julio de 2001.

⁴⁰ Lo cual es catalogado por GOENA VIVES como un plagio especialmente patente. GOENA VIVES, B., *Responsabilidad penal y atenuantes en la persona jurídica*, Marcial Pons, Madrid, 2017, pág. 338. Y es que el [art. 31 bis 2](#) CP español es una traducción textual del art. 6.1 del Decreto italiano, al igual que [art. 31 bis 3](#) se corresponde con el art. 6.4 -con la única diferencia que en el modelo español se introduce regulación de las persona jurídicas de pequeñas dimensiones-; de igual manera que el [art. 31 bis 4](#) es copia del art. 7.2, el [art. 31 bis 5](#) se identifica con la literalidad del 6.2 y el [31 bis 6](#) reproduce el contenido del art. 7.4. Lo que, a todas luces, parece criticable por cuanto que: 1) se ha copiado una norma de rango administrativo para redactar una de rango penal; 2) no se ha tenido en cuenta que en Italia la regulación de la responsabilidad penal de las personas jurídicas no ha tenido suficiente relevancia práctica desde su emisión. En esta línea, vid. MACÍAS ESPEJO, B., «Responsabilidad (penal) de la persona jurídica. Estudio comparado entre España e Italia: más similitudes que diferencias», *Estudios juri#dico penales y criminológicos en homenaje al Prof. Dr. Dr. H. C. Mult. Lorenzo Morillas Cueva*, vol. 1, Dykinson, Madrid, 2018, págs. 383 y ss.

El contenido de tales modelos de organización/gestión, expresamente previsto en el apartado 5 del [art. 31 bis](#) CP, requiere, por tanto, el cumplimiento de las siguientes condiciones por parte de las personas jurídicas dedicadas a la industrialización del vehículo autónomo:

1.- Individualizar la actividad en cuyo ámbito se pueden cometer las infracciones. Lo que, deduzco, comporta la confección de un mapa de riesgos reales y potenciales que, en atención al ejercicio de la concreta actividad de la compañía dedicada al coche sin conductor, se pueden cometer en función de la naturaleza y el tamaño de la empresa; así como el impacto y/o las consecuencias de tales infracciones.

En esta línea, se puede afirmar que el test del riesgo delictivo es el aspecto más básico, por cuanto que permite asignar recursos preventivos y priorizar los riesgos a controlar en la entidad⁴¹.

⁴¹ Sobre este particular, BAUCELLS, J., «La responsabilidad penal de los partidos políticos como personas jurídicas», *Responsabilidad jurídica y política de los partidos en España*, Tirant lo blanco, Valencia, 2018, pág. 288.

2.- Prever protocolos específicos, taxativos y vinculantes, dirigidos a programar la formación e implementación de las decisiones del ente en relación con los delitos objeto de prevención. Lo que exige informar al personal sobre el cumplimiento de la legalidad en su concreta actividad, con documentación de los cauces de actuación que permita a la organización detectar posibles desviaciones.

Se trata de un requisito trascendental, dado que la determinación de quién y cómo adopta y/o ejecuta las decisiones puede delimitar las responsabilidades penales.

3.- Identificar las modalidades de gestión de los recursos financieros idóneos para impedir la comisión de los delitos. Se precisan controles ordinarios sobre la actividad económica, así como distribución de responsabilidades en relación con las áreas con competencia financiera, al objeto de

detectar irregularidades o violación de protocolos.

4.- Establecer obligaciones para proporcionar información al organismo encargado de vigilar el funcionamiento y cumplimiento del modelo. Ha de incluir tanto posibles riesgos, como incumplimientos e infracciones.

Para ello, se puede servir de un canal de denuncias⁴². Como se expone en la [Circular 1/2016](#) de la Fiscalía General del Estado, tales canales son un elemento de detección preventiva, presentando, también, carácter probatorio⁴³.

⁴² VILLEGAS GARCÍA, M.A./ ENCINAR DEL POZO MA. distinguen como reglas de control sobre las denuncias: 1) establecimiento de reglas de comportamiento de sus empleados 2) canales para hacer llegar tal información 3) confidencialidad de tal noticia 4) informe de los resultados de la investigación al denunciante de la irregularidad 4) advertencia de que el mal uso o la información inexacta con el fin de causar daño a las empresas o sus integrantes, conllevará medidas disciplinarias. VILLEGAS GARCÍA, M.A./ ENCINAR DEL POZO, MA. «Compliance, protección del informante e investigaciones internas», *Persuadir y Razonar: Estudios jurídicos en Homenaje a José Manuela Maza Martín*, Tomo I, Aranzadi, Navarra, 2018, págs. 214 a 216.

⁴³ [Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2016...](#), cit., pág. 45.

Y es que el canal de denuncias se configura como un medio de comunicación físico y/o informático en base al cual empleados y profesionales, afines a la entidad, pueden realizar consultas, informes o denuncias sobre irregularidades cometidas en el seno de la organización; por lo que debe ser accesible para que se investigue y, en su caso, se adopten medidas preventivas o sancionatorias pertinentes. A tal efecto, a fin de evitar denuncias anónimas, garantizándose la integridad de la información, se debe asegurar la confidencialidad y protección del denunciante, sin riesgo de posteriores represalias.

La empresa debe informar, y formar, a sus empleados antes de su implantación⁴⁴; además, se debe realizar un seguimiento periódico para detectar deficiencias.

⁴⁴ En esta línea, el [artículo 24](#) de la [LO 3/2018, de 5 de diciembre](#), de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales determina: «Será lícita la creación y mantenimiento de sistemas de información a través de los cuales pueda ponerse en conocimiento de una entidad de Derecho Privado, incluso anónimamente, la comisión en el seno de la misma o en la actuación de terceros que contratasen con ella, de actos o conductas que pudieran resultar contrarios a la normativa general o sectorial que le fuera aplicable».

5.- Introducir un sistema disciplinario adecuado para sancionar el incumplimiento de las medidas indicadas en el modelo; lo que presupone un verdadero código de conducta.

Para afrontar tal situación, resulta preciso contar con un sistema de denuncias como el antedicho, que permita tomar conocimiento de tales quebrantamientos.

6.- Verificación periódica del modelo y de su eventual modificación cuando se ponga de manifiesto infracciones relevantes de sus disposiciones, o cuando se produzcan cambios en la organización, en la estructura de control o en la actividad desarrollada que lo hagan necesario⁴⁵. El modelo de organización y gestión debe ser un instrumento dinámico, adaptado a las nuevas necesidades del desarrollo de la actividad.

⁴⁵ Por ejemplo, creación de nuevas áreas de negocio, apertura de departamentos o centros, reformas legislativas o criterios jurisprudenciales que requieran una adaptación del modelo, detección de disfunciones del mismo y cualquier cambio relevante que afecte a la organización, control o actividad de la persona jurídica. PÉREZ FERRER, F., «Cuestiones fundamentales...», cit., pág. 131.

Tal comprobación supone seguimiento y vigilancia del funcionamiento de la entidad y del programa, lo que podrá hacerse mediante auditores internos o externos.

Acerca de este extremo, aunque no se ha regulado legalmente la posibilidad, como indica la propia Fiscalía General del Estado, en su [Circular 1/2016](#), «las certificaciones sobre la idoneidad del modelo expedidas por empresas, corporaciones o asociaciones evaluadoras y certificadoras de cumplimiento de obligaciones, mediante las que se manifiesta que un modelo cumple las condiciones y requisitos legales, podrán apreciarse como un elemento adicional más de su observancia»⁴⁶.

46 [Circular de la Fiscalía General del Estado 1/2016...](#), cit., pág. 52.

Parece precisa, pues, la certificación del modelo organizativo; por lo que, siguiendo los parámetros internacionales de la ISO (International Organization for Standardization) 19600 (que recoge recomendaciones para la implementación de sistemas de gestión de Compliance mangment systems), se ha de efectuar verificación periódica, con independencia de incumplimientos o cambios en la organización/estructura/actividad, apartado 9.2; y, en el mismo sentido, UNE 19601:2017, norma española (9.2), sobre Sistemas de gestión del compliance penal. Requisitos con orientación para su uso (en cuanto a guía para la implementación interna de tales modelos)⁴⁷ y UNE 165019:2018, Sistemas de gestión de compliance penal. Requisitos para los organismos que realizan la auditoría y la certificación de sistemas de gestión de compliance penal conforme a la Norma UNE 19601.

47 Véase CASANOVAS, A., «La norma UNE 19601 y los requisitos del [Código Penal](#) », *Persuadir y Razonar: Estudios Jurídicos en Homenaje a José Manuel Maza Martín*, Tomo II, Aranzadi, Navarra, 2018, págs. 887 y ss.

De cualquier manera, la comprobación de tales indicadores, requiere amplia discrecionalidad judicial, que rehúse caer en automatismo. De modo que la práctica judicial debe pasar, necesariamente, por la valoración de la idoneidad del compliance, al objeto de evitar que tales programas se utilicen a modo de tapadera por parte de empresas decididas a cometer delitos; lo que conlleva una evidente especialización por parte de jueces y fiscales.

3 . Naturaleza del criminal compliance program

El programa de cumplimiento penal presentará naturaleza diversa, en atención a si se ha adoptado antes o después de la comisión del delito o si la concurrencia sustantiva de los requisitos dispuestos legalmente solo se pueden acreditar parcialmente. De modo que:

1.- El primer supuesto, implementación del programa antes de la comisión del delito, genera un juicio *ex ante* para la exención de responsabilidad; debiéndose identificar si tal programa consigue minimizar el riesgo en los términos analizados.

En cualquier caso, si las circunstancias del apartado 2 del [art. 31 bis](#) CP (las previstas cuando el delito es cometido por máximos representantes⁴⁸) solamente puedan ser objeto de acreditación parcial, el legislador español permite atenuar la pena; el programa actuará, por tanto, como eximente incompleta. Lo que lleva a plantear si la fórmula utilizada es adecuada; pues, quizás, habría sido más oportuno haberla incluido en el catálogo cerrado de atenuantes del [31 quáter](#) CP.

48 En concreto, recordamos: 1ª. Adopción por el órgano de administración, antes de la comisión del delito, de modelo de organización y gestión eficaces para prevenir o reducir de forma significativa el riesgo de comisión de delitos de la misma naturaleza; 2ª. Atribución de la supervisión del funcionamiento y del cumplimiento del modelo de prevención implantado a un órgano de la persona jurídica con poderes autónomos de iniciativa y de control o que tenga encomendada legalmente la función de supervisión la eficacia de los controles internos de la persona jurídica; 3ª. Comisión del delito por parte de los autores personas físicas eludiendo fraudulentamente el modelo de organización y de prevención, y 4ª. Ejercicio adecuado de las funciones de supervisión, vigilancia y control por parte del órgano al que se refiere la condición 2ª.

Por otra parte, cuando el delito es cometido por el empleado sujeto a supervisión, la empresa también puede ostentar atenuación de la pena ante acreditación parcial de las circunstancias; siendo necesario a tal efecto que, con anterioridad a la comisión del delito, haya adoptado y concretado un modelo de organización y gestión adecuado para la prevención de delitos de la naturaleza de los verificados o para reducir el riesgo de su comisión.

2.- De otro lado, el [art. 31 quáter](#) CP ha previsto la atenuación de la pena ante la hipótesis de que el criminal compliance program se haya adoptado tras la comisión del delito, en concreto se requiere que la entidad haya implementado medidas eficaces para la prevención y descubrimiento de delitos. Valoración del modelo *ex post*, que ha de ser más rigurosa.

Así, se podrá atenuar la responsabilidad penal de la persona jurídica si, con posterioridad a la comisión del delito pero antes del comienzo del juicio oral, implementa un programa de prevención y descubrimiento de delitos a través de sus representantes legales. Sobre este particular, entiendo que tal actividad también es extensible, aparte de representantes legales, a aquellas otras personas con

capacidad en ese espacio (v. gr. directivo e, incluso, compliance officer); por lo que *de lege ferenda* propongo revisión del precepto en este sentido.

De igual modo, cabe significar que el [art. 31 quáter](#) CP ha previsto otras circunstancias atenuantes, en concreto: a) haber procedido a confesar la infracción a las autoridades, antes de conocer que el procedimiento judicial se dirige contra la empresa; b) haber colaborado en la investigación del hecho aportando pruebas nuevas y decisivas para esclarecer las responsabilidades penales; c) haber procedido en cualquier momento del procedimiento, y con anterioridad al juicio oral, a reparar o disminuir el daño causado por el delito.

Así, en virtud de lo aproximado en este epígrafe, entiendo que el interés de las empresas en la adopción del modelo de prevención cobra protagonismo; incluso, tras la comisión del hecho delictivo. Y es que aunque la no implementación de los modelos organizativos no es por sí misma objeto de sanción, si no se adoptan no podrán beneficiarse de la exoneración o atenuación de la responsabilidad una vez acaecido el delito.

En esta línea, dado que existe alto riesgo de comisión delictiva por parte de empresas dedicadas a industrializar el coche autónomo, pudiendo conculcar bienes jurídicos de relevante alarma social, considero que, ante la proximidad temporal en la promoción y comercialización de este tipo de vehículos, es fundamental que tales entidades implementen un programa de prevención y, en su caso, reacción delictiva.

4. El compliance officer

El delito corporativo, en cuanto a defecto estructural en los modelos de gestión, vigilancia y supervisión de la persona jurídica, se centra en los elementos organizativo-estructurales que posibilitan el déficit de mecanismos de control⁴⁹.

⁴⁹ GÓMEZ-JARA DÍEZ, C., «Delito corporativo y responsabilidad penal de las personas jurídicas: un desarrollo coherente de la jurisprudencia del Tribunal Supremo», *La Ley digital*, 6708/2016, pág. 10.

Con objeto de evitar este vicio, resulta esencial en la empresa la figura del compliance officer. En este sentido, el apartado 2 del [art. 31 bis](#) CP se refiere al oficial de cumplimiento al determinar los requisitos del modelo de prevención, refiriendo la necesidad de que la supervisión del funcionamiento y del cumplimiento del modelo de prevención implantado haya sido confiada «a un órgano de la persona jurídica con poderes autónomos de iniciativa y de control o que tenga encomendada legalmente la función de supervisar la eficacia de los controles internos de la persona jurídica»⁵⁰.

⁵⁰ Recordemos que en los supuestos de personas jurídicas de pequeñas dimensiones, el órgano de administración puede realizar las funciones de compliance officer. Concretamente, el [art. 31 bis 3](#) expone: «En las personas jurídicas de pequeñas dimensiones, las funciones de supervisión a que se refiere la condición 2.ª del apartado 2 podrán ser asumidas directamente por el órgano de administración. A estos efectos, son personas jurídicas de pequeñas dimensiones aquellas que, según la legislación aplicable, estén autorizadas a presentar cuenta de pérdidas y ganancias abreviada». En este sentido, vid. *supra* nota 37.

El compliance officer se resuelve como un asesor de cumplimiento normativo penal, asegurando el buen funcionamiento empresarial, encargándose de controlar que los procedimientos de organización sean eficaces y se llevan a cabo⁵¹. Se prescribe esencial que tal personal se halle capacitado y cuente con experiencia profesional adecuada; pudiendo conformar un órgano colegiado o unipersonal.

⁵¹ Señala GARCÍA-PANASCO MORALES que se abren diversas posibilidades, en función de que las personas físicas o jurídicas se limiten a prestar un servicio, como puede ser el de elaborar un programa de compliance o que, además, asuman una función de «supervisión del funcionamiento y del cumplimiento» del mismo. Sólo en este último caso puede hablarse propiamente de compliance officer, al menos desde el punto de vista penal. GARCÍA-PANASCO MORALES, G., «La responsabilidad penal de las personas jurídicas: Algunas cuestiones sobre el compliance y la protección de datos», *La Ley digital* 3168/2019, pág. 17.

Según la Fiscalía⁵², el oficial de cumplimiento debe ser un órgano de la persona jurídica⁵³, lo que facilita el contacto diario con el funcionamiento de la propia corporación. Ello no comporta que deba desempeñar por sí todas las tareas de cumplimiento normativo, sino que puede estar

participado por otros órganos (como la unidad de riesgos, la unidad de control interno, el servicio de prevención de riesgos laborales o el de prevención del blanqueo); siendo lo esencial que exista un órgano supervisor del funcionamiento general del modelo, que establezca el responsable de las distintas tareas.

52 [Circular Fiscalía General del Estado 1/2016...](#), cit., pág. 48

53 Aunque la entidad también puede recurrir a la contratación externa que, en muchas ocasiones, resultará, incluso, más eficaz por la mayor objetividad y/o conocimientos específicos.

Se determinan como principales funciones a desempeñar por el oficial de cumplimiento las de prevención, control e investigación; en esta línea, se le han de asignar las siguientes competencias específicas⁵⁴:

54 PÉREZ FERRER, F., «Cuestiones fundamentales...», cit., pág. 133.

Supervisión del funcionamiento y cumplimiento del modelo, así como la vigilancia y control del personal sometido al mismo.

Información y formación a directivos y empleados acerca de la existencia del modelo y su contenido.

Revisión, modificación y actualización del modelo de prevención.

Detección de comportamientos delictivos, vía canal de denuncias, investigaciones internas, u otras informaciones empresariales.

De otra parte, en la hipótesis de que omita sus obligaciones, tanto la persona jurídica como el compliance officer, si se demuestra connivencia en el hecho delictivo, pueden responder penalmente. Sin embargo, no le son atribuibles los delitos cometidos por la persona jurídica cuando el hecho se deba a incumplimiento del programa por causas ajenas al oficial de cumplimiento.

Así, según URBANO CASTRILLO, son supuesto de responsabilidad penal del compliance officer: establecimiento de un defectuoso sistema de prevención de delitos, por su generalidad, omisión o falta de idoneidad/eficacia; inexistencia o insuficiencia de informar sobre posibles riesgos e incumplimientos al organismo encargado de vigilar el funcionamiento y observancia del modelo de prevención; inexistencia de un sistema disciplinario que sancione el incumplimiento de medidas que establezca el modelo y propicie la acusación del hecho delictivo; falta de actualización del molde, especialmente ante nuevas disposiciones legales o cambios de organización, en la estructura de control o en la actividad desarrollada; no establecimiento de un sistema de comunicación interno suficiente para la denuncia de riesgos que lleven a la comisión de delitos; no denuncia de defectos del órgano de control o no supervisión adecuada⁵⁵. Atendiendo a lo expuesto por PÉREZ FERRER, los requisitos para una hipotética responsabilidad penal son⁵⁶: a) omisión de un delito que se podía impedir, bien tolerándolo, favoreciendo su comisión, no denunciando la irregularidad o no abriendo la correspondiente investigación⁵⁷; b) que el delito se enmarque en la actividad empresarial; c) que el ilícito, relacionado con la actividad de la entidad, se le haya asignado al responsable de cumplimiento como riesgo penal objeto de control; para lo que resulta esencial contrato formalizado y el propio programa en el que se determinen los riesgos penales; d) para la sanción penal, se ha de estar al tipo subjetivo del delito; lo que conduce a identificar el dolo en el actuar del responsable de cumplimiento.

55 URBANO CASTRILLO, E., «Autoría y responsabilidad penal de las personas jurídicas», *Persuadir y Razonar: Estudios jurídicos en Homenaje a José Manuela Maza Martín*, Tomo I, Aranzadi, Navarra, 2018, pág.311.

56 PÉREZ FERRER, F., «Cuestiones fundamentales...», cit., págs. 133 y 134.

57 En esta línea, expresa LASCURAÍN SÁNCHEZ que un responsable de cumplimiento puede responder como autor si el empresario le delega función de detección de riesgos, propia de su deber de garantía, y no evita la comisión del delito por incumplimiento de esa función. También puede responder como partícipe omisivo si decide no investigar o informar de un delito que se está cometiendo o se va a cometer. LASCURAÍN SÁNCHEZ, J.A., «La responsabilidad penal individual en los delitos de empresa», *Derecho Penal Económico y de la Empresa*, Dykinson, Madrid, 2018, pág. 128.

Por lo expuesto, considero que en el caso de entidades dedicadas al equipamiento automovilístico autónomo no parece mayor el riesgo penal el del compliance officer en relación al de otros sujetos; su mayor peligro solo trae origen en que, por sus competencias, posee superior conocimiento de la comisión de hechos delictivos, y ello siempre que tal oficial pueda impedir con su actuación.

VI . Valoración final

Indudablemente, el vehículo sin conductor, que se halla en avanzada fase de desarrollo, viene a dejar de ser ficción para convertirse en realidad en un futuro inmediato.

En este sentido, si queremos posicionar a nuestro país en tecnología e innovación, se ha de afrontar el reto considerando que el Derecho debe ofrecer un papel básico en el desarrollo de la inteligencia artificial; por lo que se prescribe obligatorio un exhaustivo análisis de la normativa aplicable a la robótica.

Así, en el particular contexto del coche autónomo, pese a que viene a ofrecer diversos beneficios, es un inconveniente real la carencia de regulación legal directa en este ámbito revolucionario.

Son apreciables las dudas que se suscitan acerca de la sistemática sobre responsabilidad en torno a este fenómeno; motivo por el que se prescribe necesaria la determinación de principios específicos, que aporten claridad en la regulación de los diferentes agentes involucrados.

Y es que el Derecho está forzado a confeccionar una ordenación avanzada que, a su vez, asegure los valores constitucionales propios.

Así, dado que el Ordenamiento jurídico ha de operar como marco de referencia en los distintos ejecutores del sector de inteligencia artificial, se necesita de una cobertura legislativa ante la próxima comercialización del vehículo de conducción autónoma en sentido estricto.

Por lo expuesto, se precisa del establecimiento de una estructura jurídica sólida, que active y haga crecer un mercado moderno distanciado de obstáculos e inseguridades en este sector tecnológico.

Sobre este parámetro, se plantean relevantes retos jurídicos en la relación entre el Derecho penal y los coches de conducción autónoma, pues el conjunto de técnicas de conducción automatizada que trasladan la tarea de dirección al vehículo, pueden llegar a provocar lesiones bienes jurídicos. En esta línea, al objeto de ofrecer soluciones a las principales dificultades del sistema de atribución de responsabilidad penal por comisión delictiva derivada de una actuación ilícita en este campo, se requiere la aportación de propuestas que permitan la formulación de un sistema eficaz en la tutela jurídico-penal de la aplicación robótica en el coche autopilotado.

Paradigmático es el actual sistema punitivo de las personas jurídicas, definido por BARQUÍN SANZ de incompleto, en cierto sentido, escasamente sistemático⁵⁸. Recordemos, por ejemplo, que en la hipótesis particular del coche autónomo, entre otros hándicaps, se halla la laguna de punibilidad en el supuesto de afección a determinados bienes jurídicos, como la vida o la integridad.

⁵⁸ BARQUÍN SANZ, J., «Notas acerca del subsisten punitivo de las personas jurídicas», *Persuadir y Razonar: Estudios Jurídicos en Homenaje a José Manuel Maza Martín*, Tomo II, Aranzadi, Navarra, 2018, pág. 130.

En definitiva, por expuestos en el trabajo algunos de los principales problemas punitivos que emergen en el ámbito de los entes dedicados a la industrialización de este tipo de vehículo autónomo, se materializa la necesidad de promover recursos y solventar las lagunas jurídicas que plantea esta materia, a fin de avalar un eminente nivel de seguridad, mediante la adecuada utilización del instrumento legislativo.

Concretamente, por lo que respecta a la responsabilidad criminal de las personas jurídicas promotoras del vehículo autónomo (compañías automovilísticas, fabricante del vehículo, empresas elaboradoras del software...) se requiere del establecimiento de patrones normativos pues, aunque tal sistemática no otorga garantía absoluta de evitación del delito, su contenido puede permitir la evaluación en materia de prevención, detección y gestión de riesgos delictivos; recordemos que el fundamento de dicha responsabilidad radica en la omisión del debido control en la evitación del

resultado delictivo por la no adopción y ejecución eficaz del modelo de cumplimiento.

La política compliance se determina, por tanto, sobre el concepto de promoción de una cultura ética empresarial, dirigida al mandato de la legalidad en general, la penal en particular; y, aunque no existe en la actualidad obligación de implementar modelos de organización y gestión, no incurriendo en un deber jurídico si la empresa no establece dicho sistema de control en la prevención de delitos, parece conveniente la inclusión de un programa de cumplimiento normativo en este sentido.

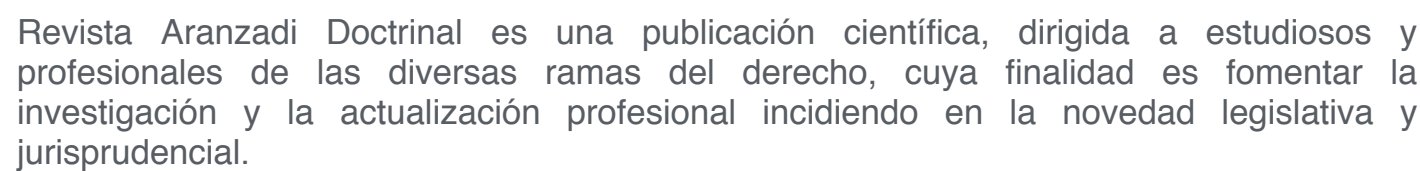
La ética corporativa precisa, pues, de un sistema de supervisión empresarial contra la criminalidad. En este sentido, en el caso concreto de la programación/fabricación de vehículo inteligente, el compliance officer se erige como estrategia de defensa que puede permitir eximir, en su caso atenuar, la responsabilidad penal de la compañía, siempre que con su vigilancia se verifique el cumplimiento de la legalidad según los niveles exigidos.

Compete a jueces y fiscales la comprobación de que estos programas cumplen los estándares formalizados; tarea que no es sencilla, si tenemos en cuenta que no existen criterios uniformes aplicables a las diferentes entidades empresariales, sino que va a depender de su estructura y naturaleza. Junto a ello, es esencial la evaluación del compromiso de la organización, así como la gravedad y naturaleza de la conducta, los sujetos implicados, el medio usado para la comisión del delito y para eludir las medidas de control, si el beneficio para la sociedad es directo o indirecto, la adopción de medidas disciplinarias contra los autores, o si es la propia empresa la que descubre la conducta delictiva y lo pone en conocimiento de la autoridad y colabora con la justicia. Graduación de circunstancias, en definitiva, que evidencian, no solo la validez del modelo, sino una correcta cultura de cumplimiento.

En este sentido, resulta complejo encontrar un programa de actuación que prevenga al cien por ciento la comisión de delitos, pues ante la resolución de cometerlo, la existencia de controles preventivos no parece obstáculo, al menos para los dolosos. En cualquier caso, el plan de cumplimiento debe ser dinámico, con la finalidad de adaptación a las circunstancias empresariales; por lo que no cabe copia de otros, sino que han de personalizarse en atención a los riesgos concretos en la industrialización del coche autopilotado. De la misma forma, el programa ha de ser operativo, con determinación de los equipos a intervenir; para ello, se requiere de recogida de datos, análisis de riesgos y elaboración de cuestionario según tipología de delitos, así como configuración de memoria adaptada a este tipo de ente jurídico. A tal efecto, puede ser útil la implantación de aplicaciones informáticas que controlen los procesos internos.

En todo caso, como *iter* de líneas básicas de investigación interna, entiendo que el compliance debe fundamentarse en un programa efectivo, que incluya mecanismos de denuncia confidencial ante la sospecha de violaciones de la política de cumplimiento empresarial; a lo que hay que añadir la previsión de un proceso adecuado que dé respuesta al delito cometido, incluyendo medidas sancionatorias.

En definitiva, por lo expuesto, como conclusión final, dada la entidad de las cuestiones dogmáticas y de política criminal que suscita la conducción del vehículo autónomo, entiendo necesario el análisis y la aportación de propuestas en lo que respecta a la atribución de responsabilidad penal; y, particularmente, no siendo descartable que las empresas dedicadas a la industrialización del coche sin conductor incurran en actuación delictiva, generando la conculcación de bienes jurídicos, se precisa del tratado del sistema de imputación de responsabilidad criminal de las personas jurídicas y de su régimen de exención ante la implementación de programas de cumplimiento como formas de prevención delictiva, en virtud de las prescripciones del [art. 31 bis](#) y siguientes de nuestro Código Penal. Y es que el coche sin conductor viene para quedarse y generará formas de comportamiento que son ahora inusuales, pero que, en cualquier caso, requieren de respuesta legal.



 **Características cumplidas: 33**
 Características no cumplidas: 0

- **DATOS DE CONTACTO ▼**
- **ÍNDICES Y RESÚMENES ▼**
- **DISTRIBUCIÓN ▼**
- **DATOS DE REGISTRO ▼**

- Directorio
- Catálogo 2.0

Revista Aranzadi Doctrinal

Información General

ISSN: 1889-4380

Inicio: 2009

Periodicidad: Mensual

País: España

Idioma: español

Arbitraje: Revisión por pares

Latindex

Descripción

Contiene los artículos de doctrina que hasta 2009 aparecían en el Repertorio de jurisprudencia Aranzadi, ISSN 1139-0581

Es continuación de

Repertorio Aranzadi del Tribunal Constitucional

Repertorio de jurisprudencia Aranzadi

Editores

Aranzadi Thomson Reuters (<http://www.aranzadi.es/>)

Clasificación

Ciencias jurídicas: Ciencias jurídicas. Generalidades

CIRC: Clasificación Integrada de Revistas Científicas

Ciencias Sociales D

Otros catálogos

Sumarios de la revista

** Accesibles

* Alojados

Año	Volúmenes y ejemplares
2020	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
2019	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2018	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2017	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2015	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2014	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, Extra 9-10, 10, 11, Extra 11
2013	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

2012 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

2011 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

2010 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

2009 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

Indicadores

RESULTADO DE LA BÚSQUEDA (Total revistas: 1)

 [Ir a Inicio](#)

	CRITERIOS DE CALIDAD EDITORIAL				DIFUSIÓN	OPINIÓN EXPERTOS	IMPACTO
REVISTA	CNEAI	ANECA	LATINDEX		BASES DE DATOS	2009	2004-2008
Revista Aranzadi Doctrinal	9	10	32	C	0		

Los datos que se muestran en RESH son el resultado de un proyecto de investigación (SEJ2007-68069-C02-02), financiado por el Plan Nacional de I+D+i -ya finalizado-. Es importante subrayar que la valoración de los criterios de calidad editorial se ha realizado a partir de las declaraciones de las prácticas editoriales expresadas en las propias revistas. Pueden consultarse [aquí](#) más detalles sobre la metodología. RESH ofrece un retrato estático de las revistas españolas de Humanidades y Ciencias Sociales y es una fuente de información independiente que toma como referencia los documentos clave sobre procedimientos de evaluación de CNEAI, ANECA y Latindex. Pretende orientar a evaluadores, autores e investigadores sobre la calidad de las revistas españolas de Humanidades y Ciencias Sociales.

2020 LIVE

MIAR

Information Matrix for the Analysis of Journals

Version 2020 live

Home

About MIAR▼

Search

Graphs ...▼

Suggest journal

Login▼

Contact

Español

Català

REVISTA ARANZADI DOCTRINAL

ISSN 1889-4380

Visibility

Title:

REVISTA ARANZADI DOCTRINAL

Country:

Spain

URL:

<https://www.thomsonreuters.es/es/tienda/revistas/revista-aranzadi-doctrinal/p/10001516>

Subject:

LAW AND JURISPRUDENCE

Academic field:

LAW AND JURISPRUDENCE (GENERAL)

Indexed in:

Aranzadi Instituciones, DIALNET

Evaluated in:

LATINDEX. Catálogo v1.0 (2002 - 2017)

ICDS:

ISSN: 1889-4380

Está en una base de datos de indexación y resumen o en DOAJ (, Aranzadi Instituciones) = +3

Antigüedad = 11 años (fecha inicio: 2009)

Pervivencia: $\log_{10}(11) = +1.0$

ICDS = 4.0

MIAR recolecta datos para la identificación y análisis de revistas científicas. Si se introduce en la casilla de búsqueda cualquier ISSN el sistema localizará en qué bases de datos de las contempladas en la matriz está indexada la revista, está recogida o no en MIAR, y calculará su ICDS (sin contar el índice de Pervivencia si no forma parte de MIAR).

Annual ICDS

ICDS 2019: 3,5

ICDS 2018: 3,5

ICDS 2017: 3,4

ICDS 2016: 2,5

ICDS 2015: 2,500

ICDS 2014: 2,500
ICDS 2013: 2,500
ICDS 2012: 2,500

Articles by year

total: 0 ([lens](#))

Sources:

Amb el suport del Grup de recerca consolidat Òcultura i Continguts DigitalsÓ (2017_SGR422 / Generalitat de Catalunya), adscrit al Centre de Recerca en Informaci— Comunicaci— i Cultura (CRICC): <https://fima.ub.edu/grups/cricc/productes>



Equip MIAR 2020
Facultat d'Informaci— i Mitjans Audiovisuals
Universitat de Barcelona
Melcior de Palau, 140 08014 Barcelona
a/e: [miar\(at\)ub.edu](mailto:miar(at)ub.edu)



Difusión y Calidad
Editorial de las Revistas Españolas
 de Humanidades y Ciencias Sociales y
 Jurídicas



☐ Inicio
 ☐ Cómo buscar
 ☒ Búsqueda
 ☐ Metodología
 ☐ Grupo de trabajo
 ☐ Contacto
 ☐ Enlaces

[Español](#)
[Inglés](#)



[Exportar a PDF](#)

Datos de la revista: Revista Aranzadi Doctrinal

Título abreviado	Rev. Aranzadi doctrin. ^C
ISSN	1889-4380
Año comienzo-fin	2009-
Periodicidad	MENSUAL
Editor	Editorial Aranzadi, S. A.
Lugar de edición	CIZUR MENOR (NAVARRA)
Soporte	IMPRESA
Historia	
URL	http://www.aranzadi.es
Bases de datos que la incluyen	
Área temática	CIENCIAS JURÍDICAS (Editor: proponga una nueva clasificación)
Área de conocimiento	
Clasificación UNESCO	Derecho
Criterios Latindex cumplidos	32 (Criterios Latindex de revistas impresas o electrónicas)
Evaluadores externos	Sí
Apertura exterior de los autores	Sí
Valoración de la difusión internacional	0
Internacionalidad de las contribuciones	0
Categoría ANEP	C
Categoría ERIH	
Categoría CARHUS	
Fecha de actualización	22/03/2012

Última modificación: 29-07-2010

© 2006-2010 Grupo de Investigación "Evaluación de publicaciones científicas en Ciencias Sociales y Humanas". CCHS (CSIC)