

REFLEXIONES SOBRE LA TÉCNICA LEGISLATIVA Y LA REFORMA PENAL DE LA IMPRUDENCIA EN SUPUESTOS DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

Eva M^a Domínguez Izquierdo
Profesora de Derecho penal
Universidad de Jaén

Fecha de recepción: 24 de septiembre de 2018

Fecha de aceptación: 5 de noviembre de 2018

RESUMEN: En el marco de la decisión de suprimir definitivamente el catálogo de faltas recogido hasta entonces en el libro III del CP, la LO 1/2015, de 30 de marzo, introdujo importantes modificaciones en la regulación de la imprudencia punible en sede de los delitos de homicidio y lesiones que han tenido especial repercusión en el contexto del tráfico y la seguridad vial al eliminar los supuestos de imprudencia leve del ámbito penal, creando, al mismo tiempo, una nueva categoría de imprudencia -la menos grave- que origina numerosos problemas interpretativos y de delimitación. Con tales precedentes, se realizan unas reflexiones sobre la Propuesta de Reforma del CP sobre esta materia actualmente en trámite parlamentario, cuya pretensión es definir y concretar *ex lege* lo que ha de entenderse por imprudencia *grave* y *menos grave* a estos efectos, agravar las penas considerablemente cuando el número de víctimas sea elevado y crear un nuevo, aunque muy discutible, delito de fuga del lugar del accidente en sede de los delitos contra la seguridad vial.

ABSTRACT: Within the framework of the decision to permanently abolish the catalogue of misdemeanours which was included into Book III of the Penal Code, the Organic Law 1/2015, 30th of March, introduced relevant changes into the current legislation concerning criminal negligence regarding homicides and injuries which have a special impact in the field of traffic and road safety. Slight negligence cases have been removed from the Criminal Law meanwhile, at the same time, a new category of negligence (the slight one) which is presenting a number of problems concerning interpretation and delimitation has been created. At this point I will reflect on the proposed reform of the Penal Code on this area, which is going through parliament at the time of writing, whose aim is to define and concretise *ex lege* what has to be understood as gross and slight negligence, to increase the penalties in case there is a high number of victims and to create a new, albeit highly arguable, offence: failing to stop at scene of accident.

PALABRAS CLAVE: imprudencia grave, menos grave, homicidio, lesiones, conducción de vehículos a motor.

KEYWORDS: gross negligence, slight negligence, homicide, injuries, driving a mechanically propelled vehicle.

I. ANTECEDENTES

La reforma del CP operada por LO 1/2015 de 30 de marzo introdujo novedades muy importantes en el ámbito de la imprudencia incluyendo - y alterando al tiempo el modelo vigente hasta ese momento- como nueva modalidad intermedia en el ámbito de los delitos culposos la imprudencia “menos grave”¹ -si bien con virtualidad únicamente para los delitos de lesiones y homicidio- junto a las ya consolidadas categorías de imprudencia grave y leve, quedando esta última clase de comportamiento negligente despenalizado² y relegado a la vía civil³ o administrativa. Esta nueva variedad de imprudencia viene, de esta forma, a terminar con lo que ha sido una clasificación clásica en dos categorías: temeraria o grave y simple⁴ o leve⁵. Con ello se intentaba dejar patente que, aun desechando del ámbito penal la imprudencia leve o poco significativa, sigue existiendo un espacio medio para conductas no demasiado graves que vayan más allá de un mero despiste, que no permiten calificar al conductor, si nos situamos en el ámbito del tráfico rodado, como autor de una infracción constitutiva de delito pero que, al tiempo, existen otros casos en los que la conducta no excesivamente negligente, causa lesiones de extraordinaria gravedad que “si tiene gravedad suficiente y merece una pena de cierta entidad debe ser reconducida a los nuevos supuestos de imprudencia menos grave”⁶ del CP. Esta decisión conlleva unas consecuencias no suficientemente valoradas en su día por el legislador. Por una parte, algunos comportamientos imprudentes anteriormente graves a los que se anudaba una pena de prisión pasan a ser catalogados, en ocasiones, como “menos grave” y castigados con multa, en ese reparto de la franja intermedia. En el caso de la salud, y en el nivel inferior, algunas actuaciones determinantes de una afectación de la integridad de escaso nivel (los resultados lesivos atenuados del art. 147.2 CP anterior y posterior a la reforma), aun siendo causados por imprudencia grave, pasan de ser falta a ser impunes⁷. También se excluye del ámbito penal las antiguas faltas de homicidio y lesiones causadas por imprudencia leve.

¹ Ha sido una constante en nuestros Códigos penales castigar, de forma invariable, lo que siempre se ha conocido como “imprudencia simple”, ya fuera delito o falta. Vid. CP 1948, aunque, eso sí, progresivamente, ha ido perdiendo presencia y entidad, por cuanto, sobre todo a partir de la reforma de 1989, aquellas imprudencias simples se redujeron a los males constitutivos de delito, terminado en el CP 1995 afectando únicamente a los bienes personalísimos (vida e integridad física o psíquica). La tendencia culmina ahora llevando a la impunidad la causación de los resultados lesivos para tales bienes jurídicos originados por imprudencia leve.

² Hasta este momento, la imprudencia leve sólo era penalizada afectando a bienes personales en casos puntuales, casi de forma extraordinaria como “faltas”. Se despenalizan, a tenor de la citada reforma, las faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve, así como las lesiones atenuadas (art. 147.2 CP anterior a la Reforma) causadas por imprudencia grave tipificadas en el art. 621 CP que son suprimidas al quedar derogado el libro III del CP. En la actualidad, las lesiones previstas en el art. 147.2 CP, esto es, aquellas que no requieran tratamiento médico quirúrgico tras la primera asistencia facultativa, sólo se castigan penalmente si concurre dolo. Lo mismo sucede con el maltrato de obra previsto en el art. 147.3 CP. Tampoco se castigan penalmente en la actualidad y hasta ver cómo resulta finalmente el Texto de Reforma que se encuentra en Trámite parlamentario, las lesiones del art. 147.1 CP cuando se produzcan por imprudencia menos grave.

³ La justificación de esta Reforma que excluye la imprudencia leve e introduce la menos grave, la encontramos en la Exposición de Motivos de la propia Ley 1/2015, por cuanto, “no toda actuación culposa de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil, en su modalidad de responsabilidad extracontractual o aquiliana de los arts. 1902 y siguientes del Código civil”. Tal decisión legislativa comporta, no obstante, un elevado coste para las víctimas cuando se trata de homicidios imprudentes leves mediante la utilización de vehículos de motor. Por este motivo, aunque no es suficiente, se optó por eximir del abono de las tasas judiciales en los procesos civiles iniciados para reclamar las indemnizaciones pertinentes por los daños y perjuicios ocasionados en accidentes de tráfico. Decisión adoptada en Consejo de Ministros de febrero de 2015 que queda plasmada legalmente en el art. 15 del RDLeg 1/2015.

⁴ Aunque esta permitiera su distinción ente imprudencia simple “con o sin infracción del reglamento”.

⁵ En contra de esta despenalización se manifestó firmemente la doctrina durante el trámite parlamentario de la Reforma. Así, ALVAREZ GARCIA, J., en diario de Sesiones núm. 503, de 18 de febrero de 2014, 503, pág. 12. Vid. en el mismo sentido crítico, DIEZ RIPOLLÉS Y GÓMEZ LANZ, J, Diario de sesiones, Congreso de los diputados, Comisiones (527) núm. 514, 11 de marzo de 2014 (páginas 3 y ss.). La enmienda núm. 776 BOCG serie A, núm. 66-2 de 10 de diciembre de 2014 (pág. 505) proponía la introducción de imprudencia leve como delito. Finalmente, prosperó la inclusión de dos nuevos delitos por imprudencia “menos grave” (lesiones y homicidio). Vid. las enmiendas núm. 819 y 820. BOCG serie a, núm. 66-2 de 10 de diciembre de 2014 (págs. 531 y ss.).

⁶ Enmiendas 819 y 820 cit.

⁷ Así, en algunas sentencias subyace la idea de que la antigua imprudencia leve se identifica, al menos formalmente, con la menos grave. Esto ocurre en las SSAP de Madrid 789/2015, de 7 de diciembre (La Ley

Se opta, por tanto, de una forma clara por una menor protección de la vida y la salud ante comportamientos imprudentes en general, a pesar de la práctica jurisprudencial que venía poniendo de relieve la difusa línea diferenciadora entre la imprudencia grave y la leve resultando finalmente sobredimensionada esta última categoría o modalidad de culpa a costa de anteponer los fines meramente indemnizatorios. Sin embargo, si la finalidad pretendida era que los resultados lesivos graves no pudieran dar lugar a una imprudencia leve (falta) no era necesario crear una nueva categoría de imprudencia, eliminando la leve, sobre todo porque ello implica confundir la entidad del resultado finalmente causado con la gravedad del comportamiento negligente y origina, al tiempo, insalvables problemas de graduación de la culpa. Ciertamente, la FGE⁸ venía poniendo de manifiesto que en la práctica judicial se observaba una tendencia a la degradación de la imprudencia en el sector estadísticamente más importante en el día a día como es el que hace referencia a la siniestralidad en el tráfico, hasta el punto en que se había diluido de forma generalizada la diferencia entre imprudencia grave y leve en la búsqueda prioritaria de la obtención de indemnizaciones. Sin embargo, la solución que aporta la ley actual no garantiza que se vaya a graduar mejor el nivel de las imprudencias acudiendo a una categoría intermedia de contornos inciertos. Al contrario, es posible que las faltas de diligencia leve puedan ser catalogadas en unas ocasiones como imprudencia menos grave (delito leve) y en otras como imprudencia leve (vía civil). Tampoco la finalidad de aligerar la carga de los juzgados de lo penal derivando a la jurisdicción civil las imprudencias muy leves se garantiza plenamente con la nueva fórmula pues la persona agraviada obtiene ciertas ventajas en la vía penal, fundamentalmente el informe forense y el denominado “auto de cuantía máxima” (al menos, para casos de sentencia absolutoria o fallecimiento)⁹. Esto ocasiona que, finalmente, no se pueda prescindir de las diligencias de prueba y derivar el asunto a la vía civil únicamente en atención al atestado policial. Esto es, se puede haber suprimido el acto del juicio, pero no se pueden obviar todos los imprescindibles pasos anteriores ya que, de algún modo, se ha de valorar la entidad del hecho y sus circunstancias.

De esta forma, en lo que respecta a los resultados de muerte, encontramos en el texto vigente como reflejo de las nuevas denominaciones legales que han adoptado las categorías de imprudencia punible, el homicidio causado por *imprudencia grave*¹⁰ y el cometido con *imprudencia menos grave* (art. 142, 1 y 2 CP respectivamente)¹¹ siendo en el último caso únicamente perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal¹². Alude así el apartado primero a la imprudencia “grave” –denominada en el CPTR-73 temeraria– como la forma más grave de infringir la norma de cuidado, bien se trate de culpa consciente o inconsciente (o si se prefiere, con o sin representación), pues se trata de categorías dogmáticas diferentes y sin que se precise la infracción de reglamentos, en la medida en que las previsiones que se contengan en esta normativa no han de corresponderse necesariamente con la norma de cuidado o con las precauciones más elementales, quedando el umbral de la intervención penal situado en esa zona imprecisa que sería la imprudencia menos grave que irrumpe en nuestro ordenamiento como

201091/2015), y 561/2015, de 4 de septiembre, ambas de la Sección 23^a, referidas a colisiones por alcance sucedidas con anterioridad al 1 de julio de 2015 y en las que se afirma, sin más argumentación, la existencia de un supuesto de lesiones causadas por imprudencia menos grave, pero atípicas al no alcanzar los resultados de los arts. 149 o 150 CP. En contra, negando expresamente que la imprudencia menos grave pueda equipararse a la antigua leve, la SAP de Madrid 865/2015, de 19 de octubre (La Ley 171787/2015), Sección 2^a.

⁸ Vid. Instrucción FGE 3/2003, pág. 2.

⁹ Tras la Reforma en 2016 del art. 13 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro.

¹⁰ Incluye la imprudencia profesional, que conlleva como pena adicional la inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un periodo de tres a seis años.

¹¹ El homicidio causado por imprudencia grave conlleva una pena de prisión de uno a cuatro años. Se añade la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años si se hubiera cometido utilizando los mismos y la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años si se hubiera cometido utilizando un arma de fuego. La imprudencia menos grave que causa la muerte de otro está castigada con una pena de multa de tres a dieciocho meses y las mismas penas privativas de derechos si se cometiere mediante vehículo a motor o armas de fuego de tres a 18 meses.

¹² Esta condición de perseguibilidad también ocasiona problemas en la práctica forense tratándose de homicidios imprudentes que tienen lugar en el tráfico rodado y que además contradice las directrices que el propio Ministerio Fiscal había propuesto para asumir el protagonismo en la acción penal. Este esfuerzo quedaba plasmado en la Circular 10/2011 donde se pone de relieve que gracias al mismo “se ha elevado el número de procedimientos tramitados las condenas impuestas por los tipos de homicidio y lesiones imprudentes”.

consecuencia de la supresión poco meditada del homicidio por imprudencia leve y que, como categoría intermedia, justifica la elevación de la pena de multa situada ahora en un arco de tres a dieciocho meses frente a la pena de uno a dos meses que preveía la extinta falta del art. 621.1 CP para los homicidios ocasionados por imprudencia leve.

En lo que respecta a las lesiones imprudentes, el art. 152 CP castiga, en su apartado primero, con diferentes penas, la causación por imprudencia grave de las lesiones descritas en los arts. 147.1¹³, 149¹⁴ y 150¹⁵ CP y en su apartado segundo, la producción por imprudencia menos grave de alguna de las lesiones previstas en los arts. 149 y 150 CP¹⁶, quedando impune la conducta si se causara el resultado del art. 147.1 CP (aspecto éste que ha sido modificado finalmente en el texto proyectado que se comenta). Ello ha conllevado, no obstante, la imposibilidad de acudir a la vía penal tratándose de las lesiones del art. 147.2 (que no conllevan tratamiento médico quirúrgico), ya sean imputadas a título de imprudencia grave o menos grave y, tratándose de imprudencia menos grave, aun cuando se tratase de las lesiones previstas en el art. 147.1 CP (recordemos que éstas ya conllevan tratamiento médico-quirúrgico posterior a una primera asistencia facultativa) o se ocasionare cualquier tipo de resultado por imprudencia leve. Supuestos que, en la práctica, constituyen el grueso de los accidentes de tráfico¹⁷ que, de este modo, no podrán contar con el dictamen pericial del forense judicial. De ahí el problema práctico que se suscita.

Parece pues que el legislador introdujo con esta reforma de 2015, un nivel medio de imprudencia que engloba parte de las que anteriormente se consideraban leves pero que también se nutre de algunos supuestos de menor gravedad que han sido detraídos del concepto de imprudencia grave. No puede ser de otro modo cuando el total que antes se repartía en dos porciones pasa a dividirse en tres. A tenor de ello puede decirse que, realmente, se despenalizaron sólo parcialmente los casos de imprudencia leve, quedando aun dentro del ámbito punitivo las imprudencias leves más graves, si se pudiera expresar así, integradas en esta especie de imprudencia de grado medio. La imprudencia menos grave supondrá, de este modo, un plus respecto de la despenalizada imprudencia leve¹⁸ sin que quepa hacer una subsunción de una en la otra.

Ante esta situación, a las dificultades que siempre han existido para delimitar la imprudencia grave de la leve¹⁹ se une este tercer género que obliga a delimitar con mayor

¹³ Lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental y que requiera para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico quirúrgico.

¹⁴ Pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad o una grave enfermedad somática o psíquica.

¹⁵ Pérdida o inutilidad de un órgano no principal o la deformidad.

¹⁶ Sin embargo, a tenor de lo establecido en el CP, las muertes ocasionadas por imprudencia grave (art. 142.1CP) y las lesiones causadas por este mismo tipo de culpa (art. 152.1) tienen la consideración de “delito menos grave” pues la pena que se le asigna es considerada “menos grave” (art. 13.2 CP y art. 33.3 CP). Del mismo modo, las muertes originadas por imprudencia menos grave (142.2) y las lesiones causadas por imprudencia menos grave (art. 152.2 en relación con los arts. 149 y 150 CP) tienen la consideración de “delito leve” (arts. 13.3 y 33.4 CP). Ello tiene sus repercusiones en cuestiones tan trascendentes como los plazos de prescripción (prescriben al año según indica el art. 131), o, por ejemplo, en materia de reincidencia ya que a tenor de lo establecido en el art. 22.8 CP no se computarán a los efectos de esta agravante ni los antecedentes penales cancelados o que debieran serlo, *ni los que correspondan a delitos leves*. También resulta relevante destacar que los delitos leves no suponen un obstáculo para dejar en suspenso la ejecución de la pena por incumplimiento de lo establecido en el art. 80.2 1º, CP que exige que “el condenado haya delinquirido por primera vez”. Finalmente, los delitos leves posibilitan acudir al procedimiento para el enjuiciamiento regulado en el Título III bis LECrim: el proceso de aceptación por decreto, siempre que se haya indemnizado a las víctimas o no se ha acudido a la vía de la mediación (vid. el art. 803 bis LECrim que requiere que el delito esté castigado con pena de multa) y acudir a la vía de lo establecido en el art. 963 de la Ley procesal penal para lograr el archivo de las diligencias cuando lo solicite el Ministerio Fiscal tratándose de un delito leve y no existiendo un interés público relevante en la persecución del hecho.

¹⁷ Así lo indica la Circular de la FGE 2/2015 sobre el régimen transitorio tras la Reforma operada por la LO 1/2015.

¹⁸ Según la Circular de la FGE 2/2015 sobre el régimen transitorio tras la Reforma operada por la LO 1/2015, la nueva regulación recoge una modulación de la imprudencia delictiva “que dará lugar a una mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche, pero al mismo tiempo permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Código penal”.

¹⁹ Se entiende por imprudencia grave “equivale a la antigua imprudencia temeraria” aquella que omite las más elementales o rudimentarias normas de cuidado, o como señala la Jurisprudencia la que no cometería el hombre menos cuidadoso o diligente, aquella que infringe deberes fundamentales que atañen a la convivencia y a principios transidos de ajenidad. Vid. STS de 22 de septiembre de 1995 (La Ley 14713/1995) y 14 de febrero de 1997 (La Ley 2257/1997). La imprudencia leve consistiría en una falta de atención de poca entidad a las normas de cuidado. Se aproxima, sin alcanzarla, a la cota exigida habitualmente en la vida social.

precisión el aspecto objetivo de la conducta culposa. Esto es: el desvalor de la acción (la infracción de la norma de cuidado). Si la *imprudencia grave* conlleva la ausencia total y absoluta de las más elementales normas de cuidado, aquellas que observaría aún la persona menos cuidadosa y el olvido de las medidas de previsión más elementales y la imprudencia leve se ha caracterizado comúnmente como la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance, una infracción de escasa relevancia porque se refiere a descuidos leves o a la falta de adopción de medidas de cautela que suponen un nivel muy alto de diligencia, la *imprudencia menos grave* habría que situarla, al menos a nivel teórico y genérico, de forma residual o por exclusión de lo anterior, en la idea de diligencia media y que no es ni grave ni leve. Sin embargo, a efectos prácticos puede ocasionar una gran casuística. Por ello el legislador en la Reforma proyectada que ahora comentamos ha intentado definir, adelantamos que no con demasiado acierto, estas categorías punibles, cuando menos en el ámbito de las imprudencias que ocasionan muertes o lesiones como consecuencia de la utilización de vehículos a motor o ciclomotores. Así, realmente, algunos casos antes calificados como faltas de homicidio o lesiones por imprudencia leve contenidos en el art. 621 del CP podrán ser ahora calificados como delitos leves²⁰ por imprudencia menos grave e incluidos en los arts. 142.2 y 152.2 CP, que, además, continuarán enjuiciándose por los trámites del procedimiento para los juicios por delitos leves (disposición final, 2^o, apartado 8) y que continúan sometidos al mismo requisito de procedibilidad de la denuncia previa por parte del agraviado o sus representantes. Otros, sin embargo, deberán solventarse por la vía civil si se pretende un resarcimiento.

Con estos precedentes, y a iniciativa del mismo grupo parlamentario que llevó en solitario y con ausencia total de debate, la reforma de 2015²¹, se presenta *la Proposición de Ley Orgánica de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente* (BOCG de 30 de junio de 2017) que pretende incrementar las penas en supuestos de imprudencias que causen resultados de lesiones o muertes relacionados con la seguridad vial, aportar una interpretación auténtica de los conceptos de imprudencia grave y menos grave en tales supuestos y crear, de forma independiente al delito de omisión del deber de socorro, el delito de fuga del lugar del accidente, se encuentre o no el sujeto afectado en peligro manifiesto y grave e, incluso, aunque haya fallecido.

La Exposición de Motivos del Texto aprobado el día 22 de noviembre en el Congreso de los Diputados²² señala que la LO que se informa “*responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y se asienta sobre tres ejes:*

1^o La introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave

2^o El aumento de la punición de este tipo de conductas

3^o La introducción del delito de abandono del lugar del accidente”²³.

²⁰ Obsérvese que, a tenor de lo dispuesto en el art. 13.4 CP, cuando la pena por su extensión pueda considerarse como como leve y como menos grave, el delito se considerará en todo caso como leve. En el caso de los arts. 142.2 y 152.2 CP, el límite mínimo de la multa se sitúa en tres meses (pena leve), aun cuando el máximo se sitúe en la franja que correspondería a la pena y, en consecuencia, al delito “menos grave”.

²¹ El Partido Popular que contaba entonces con mayoría absoluta parlamentaria.

²² Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Pleno y Diputación Permanente. Año 2018, XII Legislatura núm. 168. Sesión Plenaria núm. 161, de 22 de noviembre. La propuesta de modificación se encuentra a día de hoy en el Senado (fecha de presentación: 29/11/2018) pendiente del Informe por la Comisión de Justicia.

²³ Las enmiendas que subsisten en el Senado son las presentadas por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos- en Comú Podem- En Marea (GPPOD). Pueden consultarse en *BOCG. Senado, núm. 322, 21 de diciembre de 2018*. Curiosamente, la primera enmienda, de sustitución” se refiere a la Exposición de Motivos que debería hacer alusión a la siguiente justificación:

“La responsabilidad penal por imprudencias muy graves con múltiples víctimas ha sido objeto de debate en los últimos tiempos, en particular en el ámbito de la seguridad vial. El marco de individualización de la pena a disposición de los órganos judiciales en los arts. 142 y 152 del vigente Código Penal es demasiado estrecho para poder adecuar la responsabilidad penal a la gravedad de la conducta imprudente y del resultado lesivo, resultando conveniente introducir la posibilidad de imponer la pena superior en grado si ese incremento se estima proporcionado a la gravedad ex ante de la imprudencia y al número y entidad de los resultados producidos (...) Por

Ante una reforma de este calado, la posición puede ser compartir el fondo de política criminal que la sustenta puesto que la seguridad vial constituye un bien colectivo que provoca en la ciudadanía un sentimiento de cierta desprotección en la idea de que no se responde con suficiente contundencia ante actuaciones peligrosas –muchas veces finalmente lesivas para bienes individuales como la vida o la integridad- que se suscitan con demasiada frecuencia. Este punto, en principio positivo o de buena voluntad, se ve enturbiado desde el momento en que se analiza ligeramente el resultado –aun no definitivo y esperamos que subsanable- desde una perspectiva de técnica legislativa ya que el Texto aprobado adolece de graves defectos de base como el hecho de delimitar los contornos del tipo penal haciendo referencia a un reglamento, la excepcionalidad que propone a las reglas de los concursos de delitos con ausencia de respeto al principio de proporcionalidad y la utilización de demasiados términos vagos o imprecisos.

Dejando al margen la introducción del nuevo delito de fuga en el seno de los delitos contra la seguridad vial, estas líneas se dedican a las novedades que se introducen en el ámbito de la imprudencia. A este respecto, inicialmente, puede advertirse que, como en marco de otras recientes reformas, el legislador en su carrera de punitivismo exacerbado, parece olvidarse del principio de intervención mínima y de que el derecho administrativo cuenta con sanciones verdaderamente aflictivas para los administrados, por lo demás, mucho más

otro lado, la despenalización de las faltas de imprudencia leve realizada por la Ley Orgánica 1/2015, al no haberse acompañado de la necesaria adecuación de las normas civiles correspondientes, ha generado una relevante indefensión de las víctimas de dichas imprudencias, muy en particular en el ámbito de la seguridad vial y en relación a las compañías aseguradoras. Así las cosas, es preciso modificar el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, con el fin de crear un procedimiento ágil que garantice la igualdad de armas procesales de las víctimas de imprudencias leves”. Pág. 4.

Precisamente por ello presenta una enmienda n^o 8 de adición:

“Se modifica el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del artículo 7 queda redactado del siguiente modo:

“1. El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según establece la normativa aplicable. Dentro de estos gastos y otros perjuicios se entenderán incluidos los informes médicos, asistenciales o periciales necesarios para determinar el perjuicio sufrido por la o las víctimas del accidente y, en caso de interposición de demanda judicial, los honorarios y derechos de defensa jurídica y representación procesal que sean preceptivos. Únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1 de la presente Ley. El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigir al asegurador la satisfacción de los referidos daños, que prescribirá por el transcurso de un año.

No obstante, con carácter previo a la interposición de la demanda judicial, deberán comunicar el siniestro al asegurador, pidiendo la indemnización que corresponda. Esta reclamación extrajudicial contendrá la identificación y los datos relevantes de quien o quienes reclamen, una declaración sobre las circunstancias del hecho, la identificación del vehículo y del conductor que hubiesen intervenido en la producción del mismo de ser conocidas, así como cuanta información médica asistencial o pericial o de cualquier otro tipo tengan en su poder que permita la cuantificación del daño. Esta reclamación interrumpirá el cómputo del plazo de prescripción desde el momento en que se presente al asegurador obligado a satisfacer el importe de los daños sufridos al perjudicado. Tal interrupción se prolongará hasta la notificación fehaciente al perjudicado de la oferta o respuesta motivada definitiva. La información de interés contenida en los atestados e informes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico que recojan las circunstancias del accidente podrá ser facilitada por éstas a petición de las partes afectadas, perjudicados o entidades aseguradoras, salvo en el caso en que las diligencias se hayan entregado a la autoridad judicial competente para conocer los hechos, en cuyo caso deberán solicitar dicha información a ésta.”

Dos. El apartado 5 del artículo 7 queda redactado del siguiente modo:

“5. En caso de disconformidad del perjudicado con la oferta motivada, una o ambas las partes, sin necesidad de común acuerdo, podrán pedir informes periciales complementarios al profesional o institución médica de libre elección que crean conveniente o al Instituto de Medicina Legal, siempre que no hubiese intervenido previamente. El asegurador no podrá oponerse a recabarlos y deberá facilitar su realización. El Instituto de Medicina Legal que deba realizar el informe solicitará a la aseguradora que aporte los medios de prueba de los que disponga, entregando copia del informe pericial que emita a las partes. La solicitud de intervención pericial complementaria obligará al asegurador a efectuar una nueva oferta motivada en el plazo de un mes desde la entrega del informe pericial complementario, continuando interrumpido el plazo de prescripción para el ejercicio de las acciones judiciales. En caso de que el asegurador no efectúe dicha nueva oferta motivada en el plazo previsto o que a la misma el perjudicado manifieste su disconformidad, quedará expedito el ejercicio de las acciones judiciales, a través del procedimiento declarativo que corresponda. En el caso de que los informes complementarios den lugar a una nueva valoración motivada de importe superior en un 50 % a la oferta motivada rechazada por la persona lesionada, los costes de dichos informes irán a cargo del asegurador.” Páginas 8 y 9 BOCG. Senado cit. Se pone así el acento en mecanismos distintos al Derecho penal.

rápidas que las penas y con avances tecnológicos de mejores resultados, que pueden contribuir a solventar eficazmente muchas de las cuestiones que se remiten directamente a la vía penal, como si esta rama del ordenamiento tuviera una función pedagógica omnimoda. Y esta es una mala costumbre la de recurrir siempre al Derecho penal como si fuera una barrera insalvable que hiciera desistir a todos los ciudadanos de comportamientos dañosos para la sociedad, porque el Derecho penal no se reduce a la prevención general (negativa) por más que esta función también sea relevante²⁴. Veamos el alcance de la reforma proyectada.

II. LA DELIMITACIÓN DE LA IMPRUDENCIA

Desde la remodelación operada en 2015, tanto la doctrina como la Jurisprudencia reclamaban la necesidad de clarificar los conceptos de “imprudencia grave” y de “imprudencia menos grave” una vez desterrada del CP, al menos nominalmente, la imprudencia leve, pues la ausencia de criterio legal y la nueva subdivisión en tres categorías de culpa, ciertamente da lugar a muchos problemas interpretativos y a un serio problema de seguridad jurídica. El Texto de la Reforma proyectada y aprobada en la primera Cámara el mes de noviembre pasado, realiza un intento al respecto, pero únicamente para las imprudencias con resultado de lesiones o muerte que hubieran tenido lugar utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, haciendo ley lo que hasta ahora venía siendo una práctica jurisprudencial²⁵ destacadamente uniforme en los últimos años²⁶.

En el caso de la muerte, la imprudencia grave sólo se delimita o define por el legislador remitiéndonos a los casos de conducción con exceso de velocidad o consumo de sustancias de abuso (art. 142.1, segundo inciso, *in fine*), mientras que, tratándose de la imprudencia menos grave con resultado de muerte, el grado de imprudencia nos reconduce al art. 76 del RDLeg. 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, esto es, a las infracciones reputadas graves en la norma de tráfico²⁷. Estas previsiones se han recogido de forma paralela y con idénticos términos para supuestos de causación de lesiones por imprudencia grave o menos grave (art. 152.1 y 2 CP) mediante vehículo de motor. Con ello tal vez se pretende limitar, de

²⁴ También ha de recordarse que a los condenados por delitos de homicidio imprudente (grave o menos grave de los apartados 1 y 2 del art. 142) les es aplicable la medida de libertad vigilada del art. 140 bis CP posterior al cumplimiento de la pena, sin que ello presente una justificación admisible.

²⁵ Vid. SAP de Valencia, secc. 2^a, sent. 281/2017 de 3 de mayo de 2017 (La Ley 108316/2017) considerando existentes unas lesiones por imprudencia grave –exigiendo un nexo causal– cuando se conducía a una velocidad superior a la permitida habiendo consumido, además, diversas bebidas alcohólicas. Es más, la sentencia llega a absolver por el delito de conducción en estado etílico, con lo que la aplicación jurisprudencial ha ido por delante de la plasmación legal.

²⁶ Vid. SA Provincial de Vizcaya, secc. n. °6, de 25 de marzo, 90121/2015 (La Ley 52622/2015) en la que se analizan los límites de la gravedad de la imprudencia vinculada al deber de cuidado infringido y el deber de advertir el peligro y evitarlo. Finalmente, absuelve por entender que la conducta queda relegada al ámbito civil. Vid., SAP de Ávila de 4 de julio de 2017, 71/2017 sobre la imprudencia grave en el caso de atropello a un peatón al no percatarse el conductor de su presencia por conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas (La Ley 2196/2017) aportando un “sólido cuerpo de doctrina sobre el concepto y diferenciación de la Imprudencia grave y leve (correlativos a los anteriores conceptos de “Temeraria y Simple” del CP TRF- 73), exponente del cual serían las SSTS 18 de Marzo de 1.990 ; 9 de Junio de 1.982 ; 11 de Marzo de 1.999 ; 9 de Junio de 1.999 ; 1 de Diciembre de 2.000 ; 19 de Diciembre de 2.001 ; 15 de Abril de 2.002 ; 21 de Mayo de 2.003 ; 22 de Febrero de 2.005 ; SSTS 10 de Febrero de 2.006 ; STS de 15 de Marzo de 2.007 ; 23 de Febrero de 2.009 , entre otras”.

²⁷ Si nos remontamos a los antecedentes parlamentarios de la Ley Orgánica de Reforma 1/2015, el Proyecto (121/000065, BOCG. 4-10-2013) llevaba a cabo una completa despenalización de las faltas del art. 621, dando a los únicos delitos contemplados de los arts. 142 y 152, basados en la imprudencia grave, nueva redacción. Precisamente, para la valoración de la gravedad cuando se trataba de imprudencias cometidas con vehículos de motor se hacía depender su calificación “en particular de: 1. La gravedad del riesgo no permitido creado y, en particular, si el mismo constituye una infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. 2. La relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en que se lleva a cabo la conducta peligrosa (...)”. Por tanto, es una remisión que ya ha estado en la mente del legislador en otros momentos, si bien ahora para definir la imprudencia menos grave que finalmente se introdujo en el Texto definitivo.

algún modo, los excesos que en la práctica puede conllevar la despenalización de la imprudencia leve²⁸ y las consecuencias que ello acarrea.

1. El homicidio imprudente en el ámbito de la circulación

1.1. La reforma del art. 142.1 CP: muerte por imprudencia grave

La reforma propuesta, en este caso, se ha limitado –aunque no es poco– a añadir en el inciso segundo (in fine) del apartado primero, con la misma pena invariable de prisión de uno a cuatro años más la privativa del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años, que, como se viene apuntando, “a los efectos de este apartado²⁹ se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el art. 379 determinara la producción de hecho”.

La redacción inicial (Texto presentado en 2017) rezaba: “A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del Código Penal”. En este sentido, el precepto ha mejorado ligeramente en la medida en que tal presunción *iuris et de iure* abocaba a considerar, sin más, en todo caso la existencia de una imprudencia grave cuando estén presentes en la conducción algunas de las circunstancias del art. 379 CP³⁰ (que el sujeto se encuentre bajo los efectos de las drogas o el alcohol, con unas determinadas tasas de esta sustancia o circule a una determinada velocidad excesiva) podía resultar contraria a la Constitución³¹ por contravenir principios esenciales que limitan el *ius puniendi*. Así, si el sujeto va conduciendo correctamente, aun estando presentes las circunstancias especificadas y de forma súbita apareciera un peatón que es atropellado, el hecho de imputarle una imprudencia grave sin acudir a los preceptivos criterios de imputación objetiva³² suponía, como se advirtió, un atentado claro al principio de culpabilidad³³ y un claro renacimiento del viejo principio “*versari in re ilícita*”. Se exige ahora, sin embargo, una relación de causalidad entre las conductas mencionadas (que no son realmente imprudentes sino dolosas, realizadas con dolo de peligro) y el resultado lesivo finalmente causado, no bastando con que la conducta fuera inicialmente ilícita sobreviniendo un resultado dañoso imprevisible o fortuito sino siendo preciso que alguna de esas circunstancias, según indica el precepto, “determinara la producción del hecho”.

Más allá de la mencionada mejora técnica, tal y como advierte la EM, “esta modificación supone darle carta legal a la actividad que ya desde el Ministerio Fiscal y por la Jurisprudencia se venía acordando, como resulta patente en la Circular 10/2011 de la FGE

²⁸ Vid. a este respecto, alegando la aplicación de la ley más favorable y entendiendo que las lesiones son constitutivas de imprudencia leve, por tanto, destipificadas o subsidiariamente “menos grave” la SAP de Madrid, secc. 17^a, sent. 125/2017 de 21 de febrero (La Ley 24353/2017) en un caso de atropello en paso de peatones, pero concurriendo la circunstancia en la que la víctima circulaba ajena a las normas de circulación.

²⁹ Debería decir “inciso”, pues la reforma sólo afecta a las muertes por imprudencia grave ocasionadas por vehículo de motor o ciclomotor y no a todo el apartado primero.

³⁰ La enmienda n.º 2 del grupo Unidos Podemos- En Comú Podem- En Marea presentada recientemente en el Senado (vid. supra) pretende que estén presentes “conjuntamente las circunstancias del apartado primero y del inciso segundo del apartado segundo del art. 379 CP”. Esto es, el exceso de velocidad unido a las tasas penalmente ilícitas, para que así coincida la imprudencia grave con la definición que se otorga legalmente a la conducción temeraria en el art. 380.2 CP. BOCG cit., pág. 5. No obstante, si ello fuera así, se estaría remitiendo no a una situación de peligro abstracto sino a una situación de peligro concreto y, de producirse el resultado, difícilmente podría hablarse de imprudencia.

³¹ Así lo indicaba ALVAREZ GARCÍA, J., ante la Comisión de Justicia. Vid. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Comisiones, núm., 439, de 21 de febrero de 2018*.

³² Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los diputados 21 de marzo de 2018 núm. 142-4. Grupo parlamentario Mixto: 142: se reputará como imprudencia grave si como consecuencia de la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias previstas en el art. 379, se causare la muerte de otro” porque la sanción tiene que estar prevista como consecuencia de las circunstancias de la conducción previstas en el art. 379 CP. (enmienda 12).

³³ Vid. la enmienda presentada en este sentido. *Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los diputados 21 de marzo de 2018 núm. 142-4* (pág. 2):

Grupo parlamentario Confederal de Unidos Podemos- En Comú Podem- En marea:

Enmienda n.º 1 “se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que concurran conjuntamente las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del art. 379” porque no parece razonable que la calificación de una conducta como imprudencia grave y como conducción temeraria se base en criterios distintos. La redacción de la propuesta de ley puede ser contraria a la presunción de inocencia.

sobre seguridad vial y la consideración de conducción temeraria cuando concurra un riesgo concreto para la integridad de las personas, si concurren los requisitos del art. 379 del CP". Se trata pues de sancionar más severamente conductas que revisten una particular gravedad, cuando el resultado de muerte tenga lugar cuando se conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, bebidas alcohólicas o exceso de velocidad en los términos que indica aquel precepto. Con esta previsión se reconoce expresamente que existen ciertas circunstancias indicativas de una especial negligencia por parte del conductor y que "han de tener consideración inequívoca en las consecuencias penales como imprudencia grave". En realidad, nos remite a conductas dolosas (se realizan con "dolo de peligro") como si existiese un paralelismo estructural con la imprudencia, y como expresión de la misma a favor de la decisión de la puesta en peligro. Se adelantan, en suma, las barreras de protección en un ámbito especialmente peligroso castigando conductas que infringen el cuidado debido y crean un riesgo no permitido conectando imprudencia y dolo de peligro (de ahí la cláusula concursal del art. 382 en caso de resultado lesivo). Sin embargo, más allá de acoger una tesis jurisprudencial consolidada hace años, la nueva previsión no termina por resolver los supuestos más espinosos, pues concurriendo tales circunstancias y siempre que pueda afirmarse una relación causal, difícilmente la imprudencia podría rebajarse a la categoría de menos grave a la hora de aplicar la regla concursal que se especifica en el art. 382 CP, a tenor de la cual, cuando se ocasionare, además del riesgo prevenido un resultado lesivo constitutivo de delito, los jueces o tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada aplicando la pena en su mitad superior, porque, se quiera o no prestar atención a la referencia administrativa, tales actuaciones están catalogadas en la ley de tráfico (art. 77) como infracciones "muy graves" entre otras.

En efecto, tratándose de resultados de muerte, la aplicación del art. 142.1 CP requería en los tribunales la determinación de la imprudencia grave que tradicionalmente se asimilaba a la infracción muy grave administrativa, aunque también, en ocasiones, a casos de infracciones graves dependiendo de las circunstancias del hecho³⁴. Siendo la infracción simplemente grave determinaría una muerte por imprudencia menos grave prevista y sancionada en el art. 142 apartado segundo CP, como regla general con excepciones. En este sentido, se potencia jurisprudencialmente la correlación entre la gravedad de la infracción administrativa y el injusto penal en una especie de baremación objetiva en la que el límite entre el ilícito penal y el administrativo se sitúa (responsabilidad objetiva) en la existencia de un resultado lesivo para la integridad o la vida de alguien. Sin embargo no se realiza una remisión completa a las infracciones consideradas muy graves por la Ley de Tráfico.

Determinada típicamente por remisión a la norma administrativa la imprudencia menos grave, finalmente, la considerada grave deberá definirse en sentido contrario a la categoría superior, de tal modo que el estudio de ambas debe realizarse de forma conjunta. En suma, sólo se define la imprudencia grave para los casos en que concurra una conducta del art. 379 CP, pero no se ha remitido a las infracciones muy graves del art. 77 RDLeg 6/2015 o incluso las graves del art. 76 del mismo Texto, atendidas las circunstancias del caso, por lo que la indicación pretendidamente definitoria resulta poco esclarecedora. La imprudencia grave no ha modificado su estructura por el empuje de la menos grave, ni por tanto su ámbito de aplicación, se trata más bien de determinar, en este ámbito, lo que se cataloga como imprudencia menos grave, pero los términos utilizados no resultan muy esclarecedores.

1.2. Reforma del art. 142.2 CP: muerte por imprudencia "menos grave". La interpretación auténtica

Manteniéndose la pena de multa de tres a dieciocho meses, el texto reformado indica que, tratándose de un homicidio cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor "se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho

³⁴ Así, son consideradas infracciones graves por la Ley de tráfico según el art. 76 RDLeg 6/2015, actuaciones que fueron catalogadas como de imprudencia grave penalmente. Vid., por ejemplo, en caso de incumplir las disposiciones de la ley en materia de adelantamientos STS de 27 de febrero de 2001 (La Ley 4151/2001), no respetar una señal de ceda al paso, STS 491/2002 de 18 de marzo (La Ley 5001/2002) o exceso de velocidad 2235/2001 de 30 de noviembre (La Ley 2254/2001).

sea consecuencia de una infracción grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, “apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal”³⁵.

Se asocia, por tanto, directamente, esta imprudencia menos grave con la presencia de una infracción grave del art. 76 RDLeg 6/2015. Sin embargo, a diferencia de la interpretación jurisprudencial antes puesta de manifiesto, curiosamente, no se ha interconectado positivamente el concepto de imprudencia grave a las infracciones “muy graves” previstas en el art. 77 del RDLeg 6/2015, que nos reenvía, en todo caso, (aunque no sean los únicos, de modo que podrían contemplarse también los citados, según el juez lo interprete, pues no resulta excluyente) a las circunstancias previstas en el art. 379 CP si determinaran la producción del hecho. Con esta declaración queda patente que, en tales circunstancias, los resultados producidos no podrán calificarse como ocasionados por imprudencia “menos grave” (menos aún leve).

Pero, ¿significa tal decisión del legislador que una infracción administrativa catalogada como “grave” -no “muy grave”- no puede dar lugar a una imprudencia grave? Por ejemplo, saltarse una señal de ceda al paso, administrativamente se cataloga como una infracción grave, pero ello no debe derivar necesariamente en una calificación penal de imprudencia “menos grave”, ya que el propio precepto exceptúa “cuando no sea calificada de grave”, lo que lleva a concluir que no queda necesariamente excluida de antemano la posibilidad de que una infracción de las normas de tráfico grave, sea calificada como imprudencia muy grave a nivel penal. Ahora bien, y esto es lo único que consigue la reforma, nunca podrá considerarse leve y relegada al ámbito civil. Con ello el problema de la delimitación entre imprudencias graves y menos graves queda intacto a pesar del propósito inicial del legislador porque seguirá dependiendo de la valoración del juez y sometida la cuestión al consabido casuismo. En suma, aún sin esta especificación que ahora se pretende incorporar, no resulta difícil concluir que la mayor o menor entidad de la imprudencia en su modulación legal como grave o menos grave no puede ser otra que la valoración por el Juez o Tribunal del riesgo no permitido o desaprobado unido a las infracciones de la ley de tráfico y su entidad.³⁶

2. Imprudencia con resultado de lesiones

Como es sabido, por disposición del art. 152 del CP, únicamente son constitutivas de delito las lesiones prescritas en los arts. 147.1, 149 y 150 CP. De ahí que las lesiones incluidas en los apartados 2 y 3 del art. 147 CP, que vienen a integrar una gran parte de los resultados causados en el caso de los accidentes de tráfico, ya sea por imprudencia menos grave o leve (en esa difícil delimitación que ha establecido el legislador) queden orilladas en la actualidad, del proceso penal. No obstante, resulta de especial significación, para resaltar el alcance de la inminente reforma que, a tenor del texto vigente, tampoco resultan punibles las lesiones causadas por imprudencia menos grave cuyo resultado no pueda incluirse en el art. 149 o 150 del CP. Dicho de otro modo, no son punibles las lesiones causadas por negligencia menos grave que ocasionen un resultado propio de las lesiones descritas en el tipo básico (art. 147.1 CP) : aquellas que requieren para su sanidad tratamiento médico o quirúrgico posterior y adicional a la primera asistencia facultativa, pero que no comportan esos resultados muy graves específicamente señalados en los arts. 149 y 150 CP lo que determina que, salvo que se trate de supuestos en los que en el inicio se observen estos resultados especialmente graves no procede tan siquiera el examen pericial del médico forense por lo que va a resultar difícil encauzar la vía penal. Sin embargo, la pregunta que subyace ante este panorama radica en el siguiente extremo: si no se inicia la vía penal ¿cómo es posible establecer que la imprudencia que ha dado lugar a ese resultado lesivo ha sido “menos grave”? La cuestión es de suma importancia porque de ser catalogada como grave el hecho entraría de lleno en el art. 152.1 CP. Y, precisamente, esta ha sido una

³⁵ Resulta innecesario recordar que el órgano judicial es quien debe apreciar valorativamente los elementos de la infracción. Con este recordatorio el legislador deja claro que es consciente de la inmensa tarea que le asigna al juzgador.

³⁶ La enmienda n^o 2 del grupo Unidos Podemos- En Comú Podem- En Marea presentada recientemente en el Senado (vid. supra) pretende la supresión de la definición auténtica de la imprudencia menos grave (también para las lesiones) por suponer una objetivación excesiva del juicio de imprudencia y un injustificado regreso a la ya superada imprudencia simple por infracción de reglamentos. Pág. 5.

cuestión que ha acompañado el trámite parlamentario hasta el momento actual, resolviéndose a favor de su inclusión en el último momento y justo antes de la aprobación del texto en el Congreso³⁷.

Así pues, las novedades que se presentan en el art. 152 CP pueden resumirse del siguiente modo:

- a) En el apartado primero se mantienen las penas previstas para las lesiones causadas por imprudencia grave, “en atención al riesgo causado y al resultado producido”, graduándose la pena, además, en función de tratarse de las lesiones recogidas en el art. 147.1, sean las del art. 149 o sean las del art. 150 CP, tal y como reza el texto actual (obviando la reforma proyectada). La novedad radica, de forma paralela a lo establecido en el art. 142 para supuestos de resultados mortales, en que, si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o ciclomotor, además de imponerse la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (de uno a cuatro años), se reputará “en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de la circunstancia del art. 379 determinara la producción del hecho”. A tal respecto las consideraciones realizadas en el marco de aquella conducta que produce el resultado de muerte pueden darse por reproducidas en el caso de la afectación de la integridad.
- b) En el apartado segundo, situados en la imprudencia “menos grave” que cause alguna de las lesiones a que se refieren los arts. 149 y 150 CP, en principio no incluidas las contempladas en el art.147.1 CP, y con la misma pena de tres a doce meses, se ha especificado que tratándose de hechos que se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor además de poderse imponer -por tanto de forma potestativa- la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año (sin variación), se reputará imprudencia “menos grave”, cuando no sea calificada de grave, “siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada ésta por el Juez o Tribunal”.

El paralelismo de la regulación con el caso de los resultados de muerte resulta evidente: se considera *ex lege* que las lesiones (excluidas las leves) causadas en el ámbito vial, serán siempre ocasionadas por imprudencia grave cuando esté presente la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas o el exceso de velocidad³⁸, según los parámetros marcados en el art. 379 CP³⁹ y, del mismo modo, se sigue el criterio de considerar que la imprudencia *menos grave* que dé lugar a los resultados prescritos, a los que corresponde una multa de tres meses a un año y que son únicamente perseguibles previa denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, se reputará como tal cuando se trate de una infracción grave de las normas administrativas en materia de tráfico (art. 76 RDLeg.

³⁷ Las asociaciones de víctimas han propuesto desde la reforma de 2015 que se recupere la vía penal para los supuestos de imprudencias leves y para que estas queden incluidas en la imprudencia menos grave, ahora definida en el art. 152.2 CP.

³⁸ Infracciones muy graves según el art. 77 RDLeg. 6/2015.

³⁹ Esto, sin embargo, no se había previsto en el texto inicial. Así, realizando un paralelismo con el homicidio por imprudencia grave, si en su sede se cataloga que lo es siempre que estén presentes las circunstancias descritas en el art. 379 CP (conducción bajo los efectos del alcohol u drogas o con el exceso de velocidad preestablecido) resultaba bastante sorprendente que tal previsión no se contemplara en el ámbito de las lesiones por imprudencia grave (art. 152.1). Se trataba de una incoherencia intrasistémica que, tratándose de la misma actuación gravemente imprudente y de resultado no totalmente predecible (ya que el sujeto podía haber muerto o no y quedar con graves secuelas) en un caso la imprudencia se concretara con esa presunción *iuris et de iure* mediante la citada referencia y en otro no. En efecto, cuando el sujeto emprende la acción imprudente, ni aun en el caso de la culpa consciente, se puede plantear con exactitud y en términos de posibilidad, el resultado finalmente acaecido. Es más, en muchas ocasiones, por azar, la conducta gravemente imprudente no originará daño alguno y será, en consecuencia, impune. Por tanto, si como es sabido, en numerosas ocasiones la producción de un resultado que afecta a la integridad o a la vida, depende mayormente de cuestiones o circunstancias ajenas al actor (lugar de los hechos, características del otro vehículo, climatología...) carecía de sentido remitir en un caso al art. 379 CP y en otro no. Este apunte no significa que la remisión al delito contra la seguridad vial (ahora sí, en el texto aprobado, tanto para los homicidios como para las lesiones por imprudencia grave) como presunción del grado de imprudencia resulte absolutamente justificada.

6/2015). Sin embargo, si la reforma pretendía paliar los problemas que origina la despenalización de la imprudencia leve y su derivación a la vía civil, la simple mención a la consideración de que se entiende *imprudencia menos grave* la infracción administrativa considerada “grave” no resuelve el problema. La regulación debe mantener una coherencia interna, tomando en consideración no solo la gravedad del resultado sino también el nivel de lesión del deber de cuidado, esto es, de la imprudencia que ocasiona el resultado.

A tales efectos, ya existía una línea jurisprudencial que consideraba que la comisión de una de las infracciones con vehículo de motor del art.76 RDLeg 6/2015 de la Ley de tráfico, consideradas como “graves”, unida a uno de los resultados lesivos recogidos en los arts. 149 y 150 CP constituirá un delito del art. 152.2 CP, esto es, lesiones causadas por imprudencias menos graves. Y, por otro lado, tratándose de una de las infracciones recogidas en el art. 77 del citado RDLeg. catalogadas de “muy graves” que diesen lugar a un resultado lesivo de los que constan en los arts. 147.1, 147.2, 149 o 150 CP constituirán un delito del art. 152.1 (lesiones por imprudencia grave). En definitiva, la categoría de la infracción administrativa -en atención a lo dispuesto en el RDLeg 6/2015 de la Ley de tráfico- condicionaba, a tenor de esta doctrina jurisprudencial, la calificación como imprudencia grave o menos grave, como síntoma de la objetivación que en materia de seguridad vial ha venido experimentando la calificación penal. De forma adicional, el resultado ocasionado, esto es, la entidad de las lesiones, terminan, también tras el texto de la reforma, por determinar, de forma acumulada, el marco abstracto de la pena imponible⁴⁰. Se trata, por tanto, de determinar con tales parámetros, por una parte, el grado de imprudencia y, en segundo término, una vez determinados los resultados lesivos, incardinar la conducta punible en el art. 152. 1 o 152.2 CP, teniendo en cuenta que quedan fuera las lesiones imprudentes que den lugar a los resultados descritos en los arts. 147.2 y 147.3 CP, aunque estas últimas no supongan estrictamente una afectación de la integridad o la salud en sentido amplio, por cuanto suponen un mero maltrato de obra.

Sin embargo, hasta el último momento, dos días antes de la aprobación del texto definitivo y a falta de su aprobación en el Senado, tratándose de una imprudencia menos grave que ocasionare un resultado lesivo distinto a los contemplados en los arts. 149 y 150 CP, aun cuando requiera tratamiento médico quirúrgico (art. 147.1), incluso cuando concurren algunas de las circunstancias previstas en el art. 148 CP⁴¹ y aun estando presente la infracción grave de la norma administrativa, la posición del legislador, desoyendo las denuncias en cuanto a la desprotección de los afectados por imprudencias no catalogadas como graves en casos de resultados del art. 147.1 CP, era derivar tales situaciones a la vía civil, debiendo recurrir a las consabidas periciales de parte para poder poner en marcha demandas civiles y contribuyendo, de este modo, a la sobrecarga que ya padece la jurisdicción civil⁴².

No se entendía tras una primera lectura de la propuesta inicial de 2017, cómo en el marco de una reforma decididamente ampliatoria en el ámbito de la imprudencia relacionada con la seguridad vial, no se había incluido, en el ámbito de catalogada como menos grave, los resultados lesivos contemplados en el art. 147.1 CP, que, recordemos, ya requieren además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico, aunque no se produzcan inicialmente los resultados más graves de los arts. 149 y 150 CP. En efecto, dado el actual escenario legal, no estando la reforma en vigor, la situación que puede plantearse es la siguiente: una víctima de un hecho imprudente en el ámbito de la seguridad vial que dé como resultado una lesión incluíble en el art. 147.1 del CP causada por imprudencia menos grave (esto es, por infracción grave de la ley de tráfico, según indica el texto proyectado y viene interpretando la jurisprudencia) sería derivada a la vía civil. Sin embargo, esta lesión que ha necesitado tratamiento médico o quirúrgico puede determinar a

⁴⁰ Vid. Auto AP de Alicante secc. 1^a 1141/2016 de 15 de septiembre y Auto AP de Madrid (secc 1^a) 165/2017 de 23 de febrero.

⁴¹ Puesto que éstas deben ser abarcadas por el dolo y, por el contrario, estamos situados en el marco de la imprudencia punible.

⁴² En el informe de la ponencia (BOCG de 22 de noviembre) en el art. 152.2 CP no se incluía la mención al art. 147.1. CP. Vid. Congreso de los Diputados. Pleno y Diputación permanente, cit. Esto es, no se había incluido en el trámite de la ponencia. Sin embargo, se aprueba la enmienda presentada *in voce* que incluye tales resultados lesivos.

posteriori una secuela que puede ser catalogada finalmente de deformidad más o menos severa y, por tanto, incluíble en el art. 149 o 150 CP, según su importancia. Por tal razón, si la lesión fuera importante en inicio y según el parte médico pudiera derivar en una secuela idónea para ser incluída en los arts. 149 o 150 CP (perjuicio estético, falta de funcionalidad de un miembro principal o no...) deberían incoarse diligencias penales a fin de valorar estos posibles efectos del suceso. En este sentido, se estima procedente incluir, como finalmente ha sucedido en la primera fase del proceso legislativo y a tenor del texto que se aprueba en el Congreso, el resultado de lesiones previsto en el art. 147.1 CP en el marco de las imprudencias menos graves descritas en el art. 152.2 CP.

En efecto, durante la Sesión de la Comisión de Justicia celebrada el día 20 de noviembre⁴³, a la hora de emitir dictamen y al hilo de la intervención de los grupos parlamentarios que mantenían vivas sus enmiendas, se presenta una enmienda *in voce* o de corrección técnica para no dejar fuera del art. 152.2 CP referido a los casos de imprudencias menos graves los resultados contemplados en el art. 147.1 CP, haciéndose eco, según se expone, de las peticiones de los colectivos de víctimas con quienes los intervinientes se encuentran alineados⁴⁴. Y con tal tenor ha sido aprobado el Texto.

Conclusión: dado que el inciso segundo *in fine* del art. 142.1 CP relativo al homicidio por imprudencia grave y, correlativamente, el art. 152.1 CP en el seno de la imprudencia que origina lesiones, han decidido especificar únicamente que la calificación de “grave” debe considerarse presente siempre que la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias del art. 379 CP determinare la producción del resultado, sin que ello impida que otros casos de infracción muy grave administrativa pueda cumplir con la tipicidad, puede afirmarse que, en lo concerniente a la imprudencia grave con resultado de muerte y lesiones, la reforma se conforma con delimitar de forma negativa lo que no puede ser considerado imprudencia menos grave, pero no aporta ningún dato acerca de lo que debe catalogarse como grave, salvo la remisión hecha a las circunstancias descritas en el art. 379 CP.

En la misma línea poco definitoria, sabemos *ex lege* que la imprudencia menos grave puede estar constituida por los supuestos de infracción grave administrativa (art. 76 RDLeg 6/2015) salvo que se trate de una imprudencia que se identifique como “grave”. Esta previsión, paralelamente a lo prescrito para el caso anterior, únicamente tiene la virtualidad –en sentido negativo– de definir lo que en ningún caso puede considerarse imprudencia leve (no punible): aquellos casos en los que concurra una infracción grave de la Ley de tráfico, pero tampoco aporta ningún elemento delimitador. Muy al contrario, expresamente indica que tales vulneraciones de la norma administrativa pueden dar lugar eventualmente a un delito por imprudencia grave, si así lo estima el juzgador.

Más allá de tales supuestos tasados que delimitan por abajo respecto a la categoría inferior de imprudencia, sigue intacta la cuestión de dilucidar la diferencia entre la imprudencia grave y la menos grave, cuestión clave que la reforma no aborda y que, seguramente, no pueda ser determinada legislativamente por el componente valorativo que presenta el elemento de la infracción de la norma de cuidado (su graduación) y que, por lo mismo, no debería intentar reglamentarse⁴⁵.

⁴³ Comisión de Justicia. Diario del Congreso de los Diputados. Año 2018, XII legislatura, núm. 669. 20 de noviembre de 2018. Presidenta Isabel Rodríguez García.

⁴⁴Vid. la intervención de Bellido Salcedo (Grupo socialista) señalando que se trata de una enmienda transaccional que se presenta sobre la n^o 11 de Ciudadanos. En este momento retiran las enmiendas n^o 7 y 8.

⁴⁵ No pueden establecerse pautas generales porque la calificación está en función de las circunstancias del caso concreto. No obstante vid. el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, “*La Ley Orgánica 172015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código penal. Los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los arts 142 y 152 CP y su incidencia en la actuación especializada del MF para una efectiva protección penal de la seguridad vial*” donde se intentan dar unas indicaciones que ayuden a la subsunción y ayuden a la unidad de criterio. En particular (págs. 55 y ss), se refiere a supuestos como los siguientes, lo que da idea del casuismo:

Los adelantamientos con grave vulneración de las normas reguladoras (arts. 33-38 LSV y especialmente las prohibiciones del art. 37) son indiciariamente constitutivos de imprudencia grave. No obstante, podría apreciarse la menor gravedad, dependiendo de las circunstancias concretas cuando no se haya llegado a producir la invasión del sentido contrario.

3. La pena privativa de derechos

Tanto en el caso de la muerte como en el de las lesiones imprudentes y sean causadas por imprudencia grave o menos grave se ha previsto, como principal, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores si los hechos se hubieren cometido utilizando tales instrumentos. Resulta extraño, sin embargo, que la reforma no haya aprovechado para enmendar lo que parece ser un error técnico que se viene arrastrando tras las sucesivas modificaciones del Código penal. Y es que no parece lógico que en el caso de la imprudencia menos grave no se acuerde “siempre y en todo caso” la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores que se configura como pena acumulada y obligatoria en el caso de la imprudencia grave (142.1^o CP) y que se rebaja a meramente potestativa (“se podrá imponer”) en el caso de la imprudencia menos grave, a pesar del importante nivel inocuidador que conlleva esta sanción.

Respecto al contenido de esta pena inhabilitante -introducida por primera vez en el C P en 1958-⁴⁶ ha destacado el Tribunal Supremo⁴⁷, que el «efecto y contenido de tal pena no es tanto el aspecto formal de la privación o retirada material del permiso que habilita para conducir vehículos de motor como la inhabilitación para ejercer tal actividad durante el tiempo de la condena, inhabilitación que alcanza por igual a quien es titular previo de un permiso de conducir que a quien condujo careciendo de él y cometió en tal actividad un delito que lleva aparejada como pena la privación del permiso en cuestión»⁴⁸.

Ha de tenerse en cuenta, además, que toda condena (por un único delito) superior a dos años de privación del derecho a conducir conlleva la pérdida de la vigencia del permiso por lo que el condenado deberá, en su caso, obtener un nuevo permiso o licencia (art. 47.3 CP) una vez cumplida la pena. Esta pérdida definitiva que desapareció en 1983, se recuperó con la reforma operada por LO 15/2003. En estos casos, la condena produce un doble efecto: la prohibición de conducir durante el tiempo que dure la misma y la pérdida de la licencia y la imposibilidad de obtenerla hasta que no concluya el tiempo de la condena⁴⁹.

Si durante la ejecución de la pena el condenado condujere un vehículo -y teniendo en cuenta que la pérdida afecta a la totalidad del derecho que, a estos efectos, no es fragmentable y afecta a todos los vehículos sin tener en cuenta sus categorías- en principio cabría considerar que el sujeto incurriría en un delito de quebrantamiento de condena (art.

En cuanto a las infracciones por excesos de velocidad (Anexo IV LSV). Las graves o muy graves que llevan aparejada la detracción de seis puntos generalmente conducirán, sin automatismos, a la imprudencia grave en caso de colisión con resultados lesivos. De ahí hacia abajo se abre un abanico de opciones no fácil de delimitar, debiendo estarse al caso concreto. Un exceso de velocidad sin detracción de puntos, cuando aparecen aislados y no concurren otras infracciones podrían dar lugar a conductas imprudentes de carácter leve dependiendo del lugar en que se cometan. Existe un campo intermedio -infracciones con detracción de dos a cuatro puntos- que parece abonado a la imprudencia menos grave sin descartar en uno y otro caso la imprudencia grave, pues puede incurrirse en excesos de velocidad sin detracción de puntos que, por las circunstancias concurrentes signifiquen la vulneración de elementales deberes de cuidado, por ejemplo, en curvas cerradas sin visibilidad.

Cuando se infringe la señal de stop o se rebasan semáforos en la fase roja son comportamientos que generalmente colman con claridad los requisitos de la imprudencia grave, pero también puede valorarse como imprudencia menos grave. El juicio de reproche no es el mismo en el hecho de rebasar una señal de stop a gran velocidad, sin detenerse ni adoptar ningún tipo de prevención, que detenerse y cometer un error de cálculo en la reincorporación.

Estas consideraciones extraídas del Dictamen mencionado, *ad exemplum*, ponen de relieve el casuismo de la materia y la no necesaria equiparación de la infracción muy grave con la imprudencia grave, ni de la infracción grave con la imprudencia menos grave, por ello es imposible, e incluso contraproducente, que el legislador intente realizar, aún de forma abierta, un paralelismo de este tipo.

⁴⁶ Hasta ese momento únicamente infracción administrativa.

⁴⁷ Vid. Sentencia de 13 de diciembre de 1993 (RJ 9430).

⁴⁸ La eliminación del *nomen iuris* anterior (privación del permiso de conducir) elimina el debate sobre el contenido de esta pena, quedando fuera de dudas que abarca tanto la pérdida del permiso que habilita para conducir como la imposibilidad de obtenerlo durante el cumplimiento de la condena.

⁴⁹ Cuando el condenado resulta ser un profesional del transporte público algunos jueces han permitido excepcionalmente el cumplimiento fraccionado de esta pena, invocando el principio de proporcionalidad (SAP de Castellón de 12 de diciembre de 2001), a pesar de que la ley no expresa esta posibilidad y más bien indica lo contrario, porque a tenor del art. 794 LECr., impuesta la pena se procederá a la inmediata retirada del permiso y licencia habilitante que quedará depositado en la oficina judicial correspondiente. No obstante, en la modulación de la ejecución de las penas, los jueces deben prestar especial atención a los fines de reinserción y si este fraccionamiento puede lograr que el penado no pierda su puesto de trabajo y siempre que no concurren insalvables razones de prevención general (gravedad de los hechos, reincidencia...) parece conveniente que se acuerde un calendario de ejecución.

468 CP) y, además, en otro ilícito por el hecho de conducir sin permiso (art. 384 CP), al tratarse de delitos que atentan contra bienes jurídicos diferentes (Administración de Justicia y Seguridad vial⁵⁰). Sin embargo, la doctrina⁵¹ apuesta en estos casos por aplicar un corsuro de normas, no de delitos, de modo que el principio de especialidad desplazaría el delito de quebrantamiento y vendría en aplicación el delito de conducción habiendo perdido la licencia por resolución judicial, que no es más que una modalidad concreta de quebrantamiento tipificada de forma expresa en el art. 384 CP.

III. EL INCREMENTO DE LAS PENAS PARA LOS RESULTADOS LESIVOS MÚLTIPLES CAUSADOS POR IMPRUDENCIA

La Exposición de Motivos señala que “El aumento de la punición de este tipo de conductas se propone a través de dos vías. Por un lado, la introducción de un nuevo art. 142 bis. La redacción permitirá al Juez o Tribunal imponer la pena de hasta nueve años de prisión en caso de varios fallecidos o bien fallecidos y heridos graves causados por la imprudencia en la conducción de vehículos a motor. Lo mismo sucede con la introducción del art. 152 bis que permite incrementar en un grado la pena cuando hubiera una pluralidad de personas que sufrieran las lesiones del art. 152.1. 2º o 3º CP, o de dos cuando ese número de lesionados fuera muy elevado”.

Así pues, en los supuestos de muertes, el nuevo art. 142 bis proyectado establece que en los casos previstos en el art. 141.1 CP -esto es, remite a los supuestos de imprudencias graves, pero no solamente a las causadas en el marco de la conducción de vehículos de motor aunque no es seguro que esta fuera la intención del legislador- el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, esto es, de cuatro a seis años, en la extensión que estime conveniente, siempre que el *hecho revistiere notoria gravedad en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1. 2º o 3º en las demás y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado*. En este último caso, la pena en abstracto tendría su límite inferior en seis años y su límite superior en nueve. No se especifica, sin embargo, qué es un número muy elevado a tales efectos, lo que origina una notable inseguridad jurídica, máxime si se tiene en cuenta que ya se puede elevar un grado cuando se causa la muerte de “dos o más personas” si el hecho revistiere notoria gravedad.

La redacción inicial del texto propuesto en junio de 2017 preveía un párrafo 3 en el art. 142 con la siguiente redacción:

“En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer, motivadamente, la pena superior en uno o dos grados, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad y hubiere afectado a la integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito”⁵²

Aunque el resultado es el mismo, la posibilidad de elevar la pena hasta alcanzar un máximo de nueve años, disponiendo el juez de un campo de actuación de ocho años entre el máximo y el mínimo, constituye en sí mismo de partida una clara vulneración del principio de legalidad en su vertiente de legalidad penal y, unido indisolublemente a ello, del de seguridad jurídica y muy probablemente del de igualdad pues no es difícil imaginar que esta decisión legislativa dará lugar a resoluciones judiciales absolutamente dispares según

⁵⁰ Con las dudas que tal afirmación suscita, a pesar de su ubicación sistemática.

⁵¹ Vid. MORILLAS FERNÁNDEZ, D., “El delito de conducción sin permiso o licencia” en *Estudios penales y criminológicos. En homenaje al Prof. Dr. Dr. H. C. Mult. Lorenzo Morillas Cueva*. Suárez López, J.M. / Barquín Sanz, J./ Benítez Ortúzar, I.F./ Jiménez Díaz, M.J./ Sainz Cantero Caparrós, J.E., (Dirs.), Volumen II, Madrid, 2018, pág. 1369.

⁵² El grupo Ciudadanos en su representación en la Comisión de Justicia (Sra. Rivera Andrés) exigió que la agravación, estando presente el alcohol o las drogas operase existiendo una sola víctima. Comisión de Justicia. Diario del Congreso de los Diputados. Año 2018, cit., pág. 2.

el órgano juzgador competente en el caso⁵³. No obstante, cabe reseñar que la redacción finalmente aprobada en el Congreso el 22 de noviembre ha intentado, aunque sin demasiado acierto, concretar alguno de los términos difusos que incluía el precepto en su versión original que resultaba de una ambigüedad.

Así, el término “notoria gravedad” quedaba sin definir creando serias dudas interpretativas. De un lado, no podía ser asimilado a la afectación de la integridad física de una pluralidad de personas pues este era y sigue siendo un requisito adicional y necesario en todo caso, por tanto, debía de estar refiriendo a algo diferente que ahora tratan de aclarar, dado que la notoria gravedad debe determinarse “en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido”. Estando claro que no podía tratarse el número de personas afectadas por la conducta, la expresión no podía hacer referencia sino al nivel de imprudencia, pero estando situados ya en la imprudencia grave y no existiendo una categoría superior en nuestro ordenamiento (imprudencia gravísima) toda la perífrasis no aporta nada a la clarificación del término. Se trata simple y llanamente de una imprudencia grave que provoca los resultados prescritos en este apartado. En este sentido, puede afirmarse que se trata una aclaración meramente retórica que alude, a fin de cuentas, a los elementos integrantes y la entidad de la negligencia.

Tampoco resultaba acorde al principio de determinación la expresión “pluralidad de personas” ni la exigencia de que la conducta –aquella de notoria importancia– debiera afectar a la “integridad física” de las mismas. En suma, el texto de la Proposición de Ley de 2017 no aclaraba la gravedad física de las lesiones, lo que, ciertamente, originaba la duda de si incluía todos los resultados lesivos descritos en los arts. 147 a 150 CP o, por el contrario, debían presentar cierta relevancia. La deficiencia inicial que advertía que la agravación podía tener lugar “cuando hubiera una pluralidad de víctimas que afecte a su integridad física” parecía abocar a su aplicación en caso de que hubiese un homicidio por imprudencia grave y varios lesionados (de distinta entidad pues no se especificaba la gravedad de la lesión) pero sin demasiada claridad⁵⁴. Esta redacción suscitaba numerosos interrogantes. Por ejemplo, ¿no era de aplicación tal previsión agravatoria si fueran varios muertos ocasionados por la imprudencia? ¿Y si el resultado consistiese en dos o más muertos exclusivamente? ¿Aplicaríamos en tal caso un concurso real en lugar de esta cláusula o un concurso ideal a tenor del art. 382 CP? La imprecisión del texto lo hacía inviable. Algunas de estas cuestiones interpretativas siguen presentes, no obstante, en la redacción actualmente en proceso legislativo.

El texto finalmente aprobado a día de hoy, especifica que la conducta *hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1. 2º o 3º en las demás*. Para poder elevar la pena dos grados, como culmen de penalidad, es necesario que *el número de fallecidos fuere muy elevado*.

El hecho de crear una regla excepcional y diferente a lo que se aplica cuando se ven afectados varios bienes jurídicos crea unas disfuncionalidades que deja a quien aplica la ley en una posición complicada y de cuasi legislador. El juez tiene que dictar sentencia y la ley no se lo pone fácil. El Texto inicial era confuso y el aprobado en el Congreso concreta pero no de forma acertada, porque específica, separando las posibilidades de elevación de la pena en dos niveles, pero con criterios ambiguos. Así, para que tenga lugar la posibilidad de

⁵³ Vid. las enmiendas presentadas a este respecto y rechazadas: Enmienda, nº 2 presentada por Podemos, en Comú Podem – En Marea (Ibidem):

Incluir un apartado tercero en el art. 142 CP que permitiera elevar la pena en grado “por la mayor gravedad de la imprudencia y si hubiere afectado a la vida o integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito menos grave o grave”. El incremento en un grado se estima suficiente para los delitos imprudentes “en los que el desvalor se sitúa principalmente en el desvalor de la acción, dado que el desvalor del resultado depende relevantemente de un azar que podría escapar al control del sujeto activo (Diario de Sesiones citado, página 2). Lo mismo se argumenta para el caso de las lesiones imprudentes.

Grupo parlamentario Mixto:

Enmienda 13: para suprimir la posibilidad de subir uno o dos grados si el hecho revistiere notoria gravedad y hubiere afectado a la integridad física de una pluralidad de personas, porque “dejar un margen de ocho años se considera excesivo ya que ello puede conducir a penas muy dispares según el órgano judicial que dicte la sentencia” Lo mismo se argumenta para las lesiones imprudentes del art. 152 (enmiendas 14 y 15)

⁵⁴ No podía tratarse de varios heridos hallándonos en el ámbito del homicidio.

imposición de la pena en un grado superior ha de darse darse una de las dos siguientes situaciones:

- Se hubiere provocado la muerte de dos o más personas
- La muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1, 2º o 3º CP, esto es las causadas por imprudencia muy grave

Para que pueda elevarse la pena privativa de libertad dos grados, exclusivamente, con ello se limita la discrecionalidad del juez, habrá de constatarse que el número de fallecidos fuera muy elevado.

En los dos supuestos, la cláusula de subida de la pena, que además, contempla una concreción también discrecional de la pena en concreto (en la extensión que estimen oportuna) parece saltarse a la torera todas las normas relativas a la apreciación de los concursos (ya sean reales, ideales, mediales o de normas) para sumar, exasperar las penas o subsumir en un concreto precepto, y, al mismo tiempo, la presencia de agravantes o atenuantes que pudieran estar presentes, que en este caso da igual que tengan presencia o no. Es cierto a la hora de concretar la pena en los delitos imprudentes el art. 66.2 ya prevé esta posibilidad en la que jueces o tribunales pueden aplicar la pena a su prudente arbitrio sin tomar en consideración las reglas de determinación prescritas en el apartado primero, pero, tratándose de una cláusula que permite un salto tan importante en la pena, no resulta muy adecuado prescindir de criterios de determinación a tenor de las circunstancias presentes.

Aunque, ciertamente ya no existe un vacío tan grande entre la imprudencia grave y la menos grave –con la dificultad que implica su distinción– en la medida que la subida de grado, afortunadamente, sólo afecta a la imprudencia grave por remisión directa del art. 142 bis al 142.1 CP⁵⁵ y dada la dificultad añadida de distinguir estas dos categorías, el marco punitivo resulta muy elevado porque precisamente en los delitos imprudentes, a diferencia de lo que ocurre en los delitos dolosos, no existe una conexión subjetiva con el resultado. Este no es querido y ni siquiera planteado mentalmente como muy probable asumiendo el resultado (dolo eventual). En este sentido, la pena no puede estar tan ligada proporcionalmente al resultado, ya que lo que se castiga es la imprudencia y la gravedad de la misma⁵⁶. Por lo mismo, debe tomarse en consideración que el hecho de poder imponer en tales hipótesis una pena de hasta nueve años de prisión de forma discrecional, no solamente implica una condena de mucha más duración que la hasta ahora prevista, sino que es una decisión que afecta a otros muchos institutos penales. Así, por ejemplo al periodo de seguridad que obliga a cumplir la mitad de la pena necesariamente si ésta es superior a cinco años (por tanto no se puede acceder al tercer grado penitenciario sin ese mínimo)⁵⁷, cuestiones relativas la suspensión de la ejecución de la condena, prescripción, etc.

En el caso de las lesiones imprudente, se añade, del mismo modo, un nuevo art. 152 bis que referido a los casos previstos en el art. 152.1 CP (lesiones causadas por imprudencia grave) que permite igualmente al juez o tribunal imponer la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, *si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del art. 152.1, 2º o 3º a una pluralidad de personas y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado.*

Se refiere, por tanto, sólo a supuestos de imprudencia grave pero únicamente en los casos en los que se causen los resultados previstos en los arts. 149 y 150 CP afectando a una pluralidad de personas. Se ha excluido, pues, el caso en que la imprudencia grave ocasione las lesiones de apartado 1 del art. 147 (art. 152.1. 1º CP). Esta subida de un grado en la

⁵⁵ Obsérvese que la redacción primera incluía un apartado 3º en el art. 142 que afectaba a los números anteriores, por tanto, a la imprudencia grave y a la menos grave.

⁵⁶ Sin embargo, por ejemplo, en el caso de las lesiones que tengan lugar por imprudencia menos grave (art. 152.2 CP) que causen lesiones (algunas de las cuales pueden ser muy graves) las penas no se conectan a las mismas, porque lo importante es la entidad de la imprudencia y no del resultado.

⁵⁷ Vid. art. 36.2 CP.

pena determinaría prisión de tres a cuatro años y medio en el caso de las lesiones del art. 149 y de dos a tres años en el caso de las lesiones del art. 150 CP.

En el supuesto de que el número de lesionados fuere muy elevado, la posibilidad de subir dos grados la pena conllevaría una sanción de cuatro años y seis meses de prisión a seis años y nueve meses tratándose de lesiones del art. 149 CP causadas por imprudencia grave y prisión de tres años a cuatro años y seis meses en el caso de las lesiones del art. 150. Nuevamente nos encontramos con el problema interpretativo que suscitan los términos “pluralidad de personas” y “número elevado de lesionados” que ocasionarán, a buen seguro, no pocos problemas aplicativos.