



# APM 3.9.

Publicación digital. - Asociación Profesional de  
la Magistratura

LAURA CRISTINA MORELL ALDANA  
COMUNIDAD VALENCIANA

## **LEY ORGÁNICA 11/2020: EL ENÉSIMO RETOQUE A LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL**

### **Resumen**

El legislador acomete una nueva reforma del Código Penal, que ha afectado tangencialmente a los delitos contra la seguridad vial. El principal ánimo de la reforma es objetivar el concepto de imprudencia menos grave, estableciendo cuando 'si es si' imprudencia menos grave la causación de homicidio o lesiones al volante; el ánimo que subyace, la falta de confianza en la labor judicial.

### **Abstract**

The legislator undertakes a new reform of the Criminal Code, which has tangentially affected crimes against road safety. The main aim of the reform is to objectify the concept of less serious recklessness, establishing when 'if yes' less serious recklessness causes homicide or injuries at the wheel; the mood that underlies the lack of confidence in the judicial work.

### **Palabras clave**

seguridad vial, abandono del lugar del accidente, lesiones por imprudencia menos grave, homicidio por imprudencia menos grave.

### **Key words**

traffic safety, leaving the scene of the accident, less serious reckless injury, less serious reckless homicide.

## Introducción

El pasado 14 de septiembre de 2022 se publicaba en el BOE<sup>1</sup> la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Una nueva modificación de nuestro Código Penal que, además de afectar a los párrafos segundo y cuarto del apartado 2 del artículo 142, a los párrafos primero y segundo del apartado 2 del artículo 152, modificaba, en materia de seguridad vial, el delito de abandono del lugar del accidente.

Por mor de este enésimo retoque a los delitos contra la seguridad vial, el artículo 382 bis del Código Penal y de muy reciente introducción -dado que lo fue por el artículo único 6 de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, modificación publicada el 2 de marzo de 2019 y con entrada en vigor al día siguiente- pasa a tener la siguiente redacción en su primer apartado:

*El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieren una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.*

El texto también introduce cambios en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, concretamente, en el artículo 85, que pasa a estar redactado del siguiente modo:

*Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones. En todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado.*

Esta modificación del TR nos parece óptima, dado que refuerza la necesidad de que los órganos administrativos no continúen, de forma paralela, tramitando procedimientos administrativos sobre hechos que pueden revestir caracteres penales. El proceso administrativo queda suspendido, a la espera del decurso del proceso penal, sin que se tenga que recurrir, posteriormente, a alambicadas fórmulas como el descuento en vía penal de la multa abonada en vía administrativa.

La LO 11/2022, de acelerada tramitación también es célere en vigor, puesto que ha entrado en vigor, según su Disposición final cuarta, al día siguiente de su publicación en el BOE.

---

<sup>1</sup> <https://www.boe.es/boe/dias/2022/09/14/pdfs/BOE-A-2022-14965.pdf>

Efectivamente, la Proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor fue publicada en el Boletín oficial de las Cortes generales el 30 de agosto de 2021<sup>2</sup> pero en su texto original, no contemplaba la modificación del artículo 382 bis sino, tan solo, de los artículos 142 y 152 del Código Penal. La toma en consideración se produjo en la sesión plenaria de 21 de diciembre de 2021<sup>3</sup>, por mayoría de 250 a favor y 95 en contra, acordándose su publicación el 28 de diciembre de 2021<sup>4</sup>, encomendándose el oportuno Dictamen a la Comisión de justicia el 14 de enero de 2022<sup>5</sup>.

Fue sin embargo, en el seno de la Comisión y en el trámite de enmiendas<sup>6</sup>, cuando se propuso la modificación del artículo 382 bis del CP, enmienda que en principio fue rechazada<sup>7</sup> aunque finalmente, por vía de enmienda transaccional<sup>8</sup> fue incorporada al Dictamen de la comisión<sup>9</sup> el 03 de junio de 2022 y finalmente aprobado<sup>10</sup>, como proposición de Ley orgánica<sup>11</sup>, siendo remitido al Senado el 15 de junio de 2022<sup>12</sup>.

Tras la brevísima fase de enmiendas<sup>13</sup> se propuso a la Comisión de justicia el mantenimiento en sus propios términos del texto remitido por el Congreso de los diputados<sup>14</sup>. Aprobado el texto definitivo por el Senado<sup>15</sup> el 12 de septiembre de 2022, fue publicado, como decíamos, en un alarde de inusitada rapidez, el 14 de septiembre de 2022.

---

<sup>2</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-1.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-1.PDF)

<sup>3</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/DS/PL/DSCD-14-PL-148.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/DS/PL/DSCD-14-PL-148.PDF)

<sup>4</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-2.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-2.PDF)

<sup>5</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-3.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-3.PDF)

<sup>6</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-4.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-4.PDF) véase página 10

<sup>7</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/DS/CO/DSCD-14-CO-685.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/DS/CO/DSCD-14-CO-685.PDF)

<sup>8</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-5.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-5.PDF)

<sup>9</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-6.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-6.PDF)

<sup>10</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/DS/PL/DSCD-14-PL-193.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/DS/PL/DSCD-14-PL-193.PDF)

<sup>11</sup> [https://www.congreso.es/public\\_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-7.PDF](https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/B/BOCG-14-B-179-7.PDF)

<sup>12</sup> <https://www.senado.es/legis14/publicaciones/pdf/senado/bocg/BOCG D 14 348 3154.PDF>

<sup>13</sup> <https://www.senado.es/legis14/publicaciones/pdf/senado/bocg/BOCG D 14 358 3232.PDF>

<sup>14</sup> <https://www.senado.es/legis14/publicaciones/pdf/senado/bocg/BOCG D 14 376 3365.PDF>

<sup>15</sup> <https://www.senado.es/legis14/publicaciones/pdf/senado/bocg/BOCG D 14 379 3379.PDF>

## La Exposición de motivos

La razón de esta rapidez del legislador la encontramos explicitada en la propia Exposición de motivos de la LO 11/2022. La derogación por la LO 1/2015 y la entrada en vigor de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, situó fuera del marco del CP los antiguos 'juicios de faltas de tráfico'. Poco tiempo después, se promulga la LO 2/2019, para objetivar qué conductas se consideran como incardinadas en la imprudencia menos grave y adicionar el delito de abandono del lugar del accidente, del 382 bis del CP.

Pero el legislador no parece satisfecho con ello, alertado por el "(...) incremento del dictado de autos de archivo y, al tiempo, una reducción de la respuesta penal ante los siniestros viales (...)", vuelve a reformar la imprudencia menos grave y el artículo 382 bis del CP. Para ello esgrime dos argumentos: la comparecencia del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial en la Comisión sobre Seguridad Vial, abogando por una mayor protección a las víctimas y las quejas de la Mesa española de la bicicleta<sup>16</sup>, por los "(...) resquicios de la ley que posibilitan que se archiven imprudencias menos graves cuando se produzcan lesiones o muerte tras la comisión de una infracción catalogada como «grave» [...] y que, por rutina, los tribunales consideran «leves» (...)".

Los argumentos para este nuevo viraje del CP nos parecen pobres y carentes de sustrato objetivo. No se aporta ningún solo dato sobre el número de autos de sobreseimiento, libre o provisional, que se asevera que ha aumentado, ni tampoco testimonio alguno de por qué el resarcimiento de la responsabilidad civil derivada del delito en vía penal, es más beneficio que la vía civil y la responsabilidad civil extracontractual.

La reforma "(...) no pretende restarle al juez la facultad de apreciar si se cometió una imprudencia, ni la de si se cometió o no una infracción administrativa grave de normas de tráfico, ni tampoco la de establecer el nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes (...). Pero a pesar de dicha aseveración, el texto se contradice instantes después, puesto que reconoce la introducción por ministerio de la ley, de una presunción que no admite prueba en contrario, sobre lo que debe reputarse, en todo caso, como 'imprudencia menos grave'.

El único resquicio a la salvaguarda de la auténtica función valorativa del Juez de instrucción, es el artículo 142.2 párrafo segundo *in fine*, en el que, con una deficientísima redacción, establece nuestro legislador que "La valoración sobre la existencia o no de la determinación [referencia a si para la producción del hecho ha sido determinante, o no, la comisión de algunas de las infracciones

---

<sup>16</sup> <http://ciclo.mesabici.org/> Véase también <http://ciclo.mesabici.org/entregadas-200-000-firmas-para-evitar-la-impunidad-ante-muertes-por-imprudencia-en-la-carretera/>

graves de las normas de tráfico] deberá apreciarse en resolución motivada”.

Ninguna referencia se contiene, por tanto, a la modificación introducida en el delito de abandono del lugar del accidente. Tan solo una breve reseña de la remisión a las policías de tráfico, de un oficio detallando de forma pormenorizada los supuestos en los que se habrá de levantar atestado, con el fin de garantizar la protección de las víctimas y asegurar su adecuado resarcimiento económico.

Ni siquiera esta afirmación es rigurosa, ya que Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, tras la entrada en vigor de la LO 1/2015, ha elaborado el Dictamen N° 1/2016, cuestiones sobre los delitos contra la seguridad vial, la concurrencia de la agravante de reincidencia entre los delitos de los artículos 379 a 381 y 384 del Código Penal<sup>17</sup>; el Dictamen N° 2/2016, la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal, los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los art. 142 y 152 CP y su incidencia; el Dictamen N° 3/2016, sobre la Ley 35/2015, de 22 de Septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección<sup>18</sup>; el Oficio de 13 de diciembre de 2018 sobre movilidad sostenible, siniestralidad urbana y vehículos de movilidad personal<sup>19</sup>; el Oficio de 10 de abril de 2019 sobre controles de tráfico, apps de uso compartido, utilización de datos de tráfico de móviles, VMP y pautas para la instrucción de atestados<sup>20</sup>; el Oficio de 18 de julio de 2019 con instrucciones para la elaboración de atestados por el delito de conducción bajo la influencia de drogas; y finalmente el Dictamen 2/2021, la calificación penal de los indebidamente denominados vehículos de movilidad personal, aplicación de los delitos de homicidios y lesiones imprudentes, de los art. 142 y 152 de VMP y ciclistas y la indebida comercialización de unos y otros<sup>21</sup>.

Por tanto, las fuentes que se citan en la Exposición de motivos, como motivadoras, valga la redundancia, de la modificación que de forma colateral, ha padecido el artículo 382 bis del CP, no nos semeja que justifique la reforma de un texto que, tan solo, llevaba en vigor desde el 03/03/2019.

### **El retoque del delito de abandono del lugar del accidente**

Bajo los argumentos antes explicitados, el delito de abandono del lugar del accidente ha pasado a tener, a partir del 15/09/2022, la siguiente redacción:

---

<sup>17</sup> <https://www.fiscal.es/documents/20142/6b4bc812-cd8a-28e8-6ddd-dc6dea8bb7dc>

<sup>18</sup> <https://www.fiscal.es/documents/20142/12065233-a400-59ef-e320-3feed9a98d35>

<sup>19</sup> <https://www.fiscal.es/documents/20142/1a5e4c29-cffe-d542-f86c-0c59dabcc3d4>

<sup>20</sup> <https://www.fiscal.es/documents/20142/63ec45c3-1ad9-635c-fdfc-0f3490693afb>

<sup>21</sup> <https://www.fiscal.es/documents/20142/15c60d2f-1895-9b65-7215-d969f620163f>

*Artículo 382 bis.*

*1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieren una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.*

*2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.*

*3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.*

La modificación tan solo afecta al apartado primero del artículo 382 bis, ya que, mientras que antes se exigía la causación de *lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2.*

El artículo 152.2 del CP, en la redacción que estaba anteriormente vigente -puesto que también es modificado por LO 11/2022- se refería a la causación de las lesiones de las lesiones que se refieren los artículos 147.1<sup>22</sup>, 149<sup>23</sup> y 150<sup>24</sup>, es decir, las tradicionalmente denominadas lesiones básicas del artículo 147.1, las lesiones muy graves del artículo 149.1 y la mutilación genital del apartado segundo y las lesiones graves del artículo 150.

Ahora, la mención a las lesiones básicas, muy graves y graves, se hace de forma expresa al artículo en que se encuadran cada una de ellas. El artículo 152.2 del CP, por su parte, sigue haciendo referencia a la causación de alguna de las lesiones a los que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150 del CP, si bien la imprudencia menos grave en la comisión de tales delitos, que antes merecía, para

---

<sup>22</sup> *El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado, como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de seis a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico.*

<sup>23</sup> *1. El que causara a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la 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, será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años. 2. El que causara a otro una mutilación genital en cualquiera de sus manifestaciones será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años. Si la víctima fuera menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección, será aplicable la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la patria potestad, tutela, curatela, guarda o acogimiento por tiempo de cuatro a 10 años, si el juez lo estima adecuado al interés del menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección.*

<sup>24</sup> *El que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad, será castigado con la pena de prisión de tres a seis años.*

cualquiera de las lesiones, no importa su gravedad, un reproche de multa de tres a doce meses, ahora se desdobra en uno a dos meses de multa para las lesiones del artículo 147.1 y se mantiene el mismo arco penológico para las lesiones de los artículos 149 y 150.

En suma, tras este pequeño 'galimatías', se deduce claramente que la modificación del artículo 382 bis resultaba totalmente innecesaria. El artículo 152.2, tanto en su anterior redacción otorgada por la LO 2/2019, como en la actual por la LO 11/2022, ya hacía referencia a los artículos 147.1, 149 y 150. Y continúa la referencia a la causación por imprudencia menos grave, de cualquiera de las lesiones mencionadas, en el actual texto legislativo, puesto que la modificación del artículo 152.2 CP, realmente, lo que ha afectado es la distinción entre dos tramos de multa, en función de la mayor o menor entidad de las lesiones causadas, y la sustancial elevación<sup>25</sup> de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores -que ya no es facultativa, sino *ope legis*- cuando los hechos se han cometido empleando vehículo a motor o ciclomotor.

En resumen, una aclaración del todo punto innecesaria, suponemos que fundamentada en intentar otorgar una mayor 'claridad' a la clase de lesiones que surten como resultado de la causación del accidente y abandono del lugar del mismo, por si el aplicador del derecho se 'olvida' de que el artículo 152.2 comprendía las lesiones básicas, las muy graves y las graves.

#### **A mayor abundamiento: a vueltas con la imprudencia al volante**

Sin duda, el grueso de la reforma se dirige hacia la modificación de la imprudencia menos grave al volante, tanto la que tiene por resultado las lesiones, como el homicidio, afectando a los artículos 142.2 segundo párrafo y al artículo 152.2 del CP.

En lo concerniente a las lesiones imprudentes del artículo 142.2, se modifican el segundo y cuarto párrafo, introduciendo retoques penológicos, en materia de perseguibilidad del delito y finalmente en el concepto de imprudencia menos grave.

Así, en cuanto al primero de los ítems, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, para el caso de homicidio por imprudencia menos grave cometido por dicho medio, pasa de ser potestativa a ser obligatoria, manteniéndose los límites máximos y mínimos penológicos.

Este retoque nos parece adecuado: es del todo punto lógico que, si el homicidio se causa empleando vehículo a motor o ciclomotor, lleve aparejado con pena accesoria la pérdida del derecho a su conducción. La pena, además, ya se preveía como obligatoria para el supuesto de homicidio por imprudencia grave cometido empleando

---

<sup>25</sup> Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada

vehículo a motor o ciclomotor en el artículo 142.1 párrafo segundo. Por ende, la imposición de esta pena accesoria, ya no depende de la gravedad de la imprudencia que causa el resultado de muerte -grave o menos grave-.

No nos merece, sin embargo, tan favorable acogida, la innovación en materia de perseguibilidad del homicidio por imprudencia menos grave al volante. El artículo 142.2 *in fine* configuraba el delito como de carácter privado, perseguible solamente mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal. El nuevo artículo 142.2 *in fine* le dota de un carácter semiprivado, puesto que continúa siendo preferente la denuncia del agraviado o su representante legal, *salvo en los casos en que se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor*. Entendemos que la modificación pretende potenciar la denuncia pública, la actuación del Ministerio Fiscal y sobre todo, la incoación/investigación -y no archivo a falta de denuncia previa- en los Juzgados de Instrucción. Pero la reforma no se sustenta en ningún dato objetivo y establece una suerte de discriminación, considerando más lesiva para el bien jurídico tutelado, la imprudencia menos grave con resultado de muerte, al volante, que la imprudencia menos grave con el uso de arma -cuando circulan menos armas que vehículos y su tenencia ilícita puede constituir, adicionalmente, otro delito-.

Pero sin duda, el retoque que no compartimos, porque trasluce una clara desconfianza hacia la valoración de los jueces y una suerte de promoción de la vía penal, sobre otras formas de resarcimiento de las víctimas de homicidio al volante por imprudencia menos grave, es el nuevo artículo 142.2 párrafo segundo, conforme al que *se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.*

Por una parte, el legislador 'ordena' al aplicador del derecho que 'en todo caso' sea sinónima de imprudencia menos grave, la que no encaje como grave -ello ya sucedía previamente a la reforma por la LO 11/2022-. Además, la segunda condición es que para el surgimiento del resultado lesivo -homicidio- sea 'determinante', concepto jurídico totalmente indeterminado, la infracción grave reglamentaria. Obviamente, para no cercenar tan palmariamente la función jurisdiccional, se introduce la cláusula de salvaguarda de que 'la determinación' -la relación de causalidad entre la infracción reglamentaria y el resultado típico de homicidio-, o la no determinación, puede dilucidarse por el Juez en resolución motivada (¿providencia? ¿Auto?).

Nos semeja mucho más clara la anterior redacción, en la que el 'hecho', o sea el homicidio, debía ser, lisa y llanamente, consecuencia de una infracción grave reglamentaria, apreciándose la entidad -o no- del tal contravención, por el Juez o Tribunal. El legislador, nuevamente, se mueve a golpe de noticia y recogida de firmas, modificando el anterior cuerpo de doctrina del Tribunal



Supremo en materia de imprudencia menos grave, sin soporte objetivo - véase las genericidades que contiene la Exposición de motivos- y en suma, induciendo a mayor confusión al aplicador del derecho.

Por descontando, la técnica legislativa se mantiene de forma pareja en el delito de lesiones al volante, por imprudencia menos grave del artículo 152.2<sup>26</sup> Más allá de la diferencia en el arco penológico de la multa, para el caso de causación de lesiones del artículo 147.1 CP, por contraposición a las de los artículos 140 y 150 -que son más graves y por ello la multa varía entre los tres y doce meses, siendo para las lesiones básicas de uno a dos meses-, se efectúa una notoria elevación de la pena accesoria y una nueva consagración de la imprudencia menos grave *ope legis*.

Como decíamos, la pena -obligatoria- de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores se aumenta hasta los 18 meses, de forma que, para el resultado más grave, el homicidio por imprudencia menos grave, se le confiere la misma pena que para el resultado menos grave, como son las lesiones básicas, las lesiones muy graves y las lesiones graves, en una total falta de proporcionalidad a la entidad del bien jurídico protegido.

Y por otra parte, de forma mimética al artículo 142.2, la imprudencia menos grave es, obviamente, la que no es grave, pero 'en todo caso', es aquella en la que para la 'producción del hecho' (recordemos que en este caso el 'hecho' pueden ser unas lesiones básicas del artículo 147.1) la infracción a la normativa de seguridad vial -que ya sabemos que es bastante prolija- es grave. Por supuesto, debe el legislador transigir, dejando a la función jurisdiccional, el resquicio de apreciar, nuevamente, en resolución motivada, que no ha concurrido tal relación de causalidad.

En suma, un nuevo retoque legislativo, para el caso del homicidio y las lesiones por imprudencia menos grave al volante, de muchísimo calado, efectuado con total precipitación, nula consideración a la labor de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado y técnica legislativa que convierte algunos párrafos en auténticos fárragos.

### **Conclusiones: invertir en seguridad vial a coste cero**

Desde hace unos años, venimos observando reformas legislativas, algunas de gran calado, que 'presumen' de no implicar desembolso presupuestario. Pero en materia de seguridad vial, a nuestro entender, ese gasto debería constituir presupuesto básico de la novedad legal en cuestión.

Con un parque móvil de 24.558.126 turismos circulando en 2021, en conjunción con el auge de las nuevas formas de movilidad personal, el legislador debería plantearse seriamente que, la solución a la imprudencia al volante, no es cercenar la labor interpretativa de jueces y magistrados en aquello que debe ser considerado imprudencia menos grave o abandono del lugar del accidente, sino la inversión en

---

<sup>26</sup> *El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refiere el artículo 147.1, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses, y si se causaren las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses.*

educación vial -ya desde las aulas- y en mejora de la infraestructura vial. 849 personas fallecidas, a datos provisionales de septiembre de 2022, justifican que las reformas en materia de seguridad vial, dejen de ser ya materia a coste cero.