I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

14965 *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.*

FELIPE VI

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley orgánica:

PREÁMBULO

La reforma del Código Penal llevada a cabo por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, llevó aparejada la derogación del Libro III relativo a las faltas y la reconducción de las conductas allí incluidas que o bien pasaron a tipificarse como delitos leves o quedaron fuera del ámbito del Código Penal. A este hecho se unió la aprobación 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, que supuso un cambio muy importante en la reclamación de las indemnizaciones por los daños sufridos como consecuencia de un siniestro. Mediante dicha ley, se produjo la supresión del auto de cuantía máxima, con el establecimiento de un nuevo y más complejo sistema de exigencia por los daños sufridos por las personas y sus bienes, así como la fijación de los gastos y otros perjuicios a cuya indemnización se tenga derecho según establezca la normativa aplicable.

La Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 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, supuso, entre otras cuestiones, dotar al sistema penal de una mayor seguridad jurídica para poder objetivar conductas que constituyen acciones peligrosas generadoras de riesgo de la imprudencia menos grave, así como llevar a cabo una mayor adecuación de las penas y las conductas merecedoras de reproche penal.

Sin perjuicio de todo ello, tras la reforma de 2015, que ha deparado, por diferentes motivos, un incremento del dictado de autos de archivo y, al tiempo, una reducción de la respuesta penal ante los siniestros viales, cuestiones ambas en una línea perjudicial para las víctimas, se ha puesto de manifiesto la necesidad de fijar por ley determinados supuestos en los que la imprudencia merecía un reproche penal, bien como imprudencia grave, bien como imprudencia menos grave. Así, la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, introdujo, entre otras importantes reformas, la consideración como imprudencia grave de «la conducción [de vehículos a motor o ciclomotor] en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho [la muerte]» (artículo 142.1, párrafo segundo), y lo mismo si el hecho producido fuesen lesiones previstas en los artículos 147.1, 149 o 150 (artículo 152.1, párrafo segundo).

El 26 de abril del año 2021, el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial intervino en la Comisión sobre Seguridad Vial, como gran conocedor de la problemática que afecta a las víctimas de accidentes, reiteró la importancia de su protección y que, al efecto, recientemente había remitido a las policías de tráfico un oficio detallando de

cve: BOE-A-2022-14965
Verificable en https://www.boe.es

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.

Vemos pues que la reforma tampoco ha dado la respuesta esperada en opinión de determinados colectivos como la Mesa Española de la Bicicleta, que han concluido la necesidad de proceder a una nueva reforma del Código Penal para evitar 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» en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y que, por rutina, los tribunales consideran «leves» y por tanto no generadoras de responsabilidad penal, en uso de la facultad que les da la norma con esta redacción, «apreciada la gravedad de ésta por el juez o el tribunal (referida a la imprudencia menos grave)».

Se introduce así una modificación en el texto legal que 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. Su finalidad es reforzar el espíritu que animó la reforma de 2019 y establecer *ope legis* que, en todo caso, si el juez o tribunal determinan que hubo una imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, como consecuencia derivada de esta infracción, se produjo la muerte o lesiones relevantes, la imprudencia ha de ser calificada, como mínimo, como imprudencia menos grave, pero nunca como leve si las lesiones son relevantes o se causa la muerte, de modo que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción calificada como grave por el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Además, se reduce la pena de multa a uno o dos meses en caso de provocarse por imprudencia menos grave lesiones que necesitan tratamiento médico o quirúrgico que no son invalidantes, pero sí relevantes. Con esa reducción de la pena, la consecuencia es que no sea preceptivo estar asistido de abogado y procurador y que el proceso se juzgue por un juez de instrucción, pero sin menoscabo de todas las garantías para la víctima.

En delitos de imprudencia menos grave, se elimina que sea facultativa la sanción de pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y se dispone que sea preceptiva, como en todos los delitos contra la seguridad vial.

Finalmente se plantean otras dos medidas: la primera consiste en una modificación del 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, con el objetivo de establecer la obligatoriedad para la autoridad administrativa de poner en conocimiento de la autoridad judicial los hechos derivados de infracciones de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañando tal comunicación con el oportuno atestado, y la segunda, en relación concretamente con los casos en que se produce un resultado de muerte, supone la configuración del delito tipificado en el apartado 2 del artículo 142 del Código Penal como un delito público cuando la causación de la muerte por imprudencia menos grave se produzca utilizando vehículo a motor o ciclomotor, eliminando en tales casos la exigencia de denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, de modo que la autoridad judicial pueda proceder a investigar los hechos directamente.

cve: BOE-A-2022-14965
Verificable en https://www.boe.es

Artículo único. *Modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.*

Se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en los siguientes términos:

Uno. Los párrafos segundo y cuarto del apartado 2 del artículo 142 tendrán la siguiente redacción:

> «Si el homicidio se hubiera 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. 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.»
>
> «Salvo en los casos en que se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, el delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.»

Dos. Los párrafos primero y segundo del apartado 2 del artículo 152 tendrán la siguiente redacción:

> «2. 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.
>
> 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.»

Tres. El apartado 1 del artículo 382 bis queda redactado como sigue:

> «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.»

Disposición final primera. *Modificación del 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.*

El apartado 1 del artículo 85 del 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, queda redactado como sigue:

> «1. 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.

cve: BOE-A-2022-14965
Verificable en https://www.boe.es

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.»

Disposición final segunda. *Naturaleza de la ley.*

Esta ley tiene naturaleza de ley orgánica. No obstante, la disposición final primera tiene carácter de ley ordinaria.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo del artículo 149.1.6.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación penal.

La disposición final primera se dicta al amparo del artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente ley orgánica entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley orgánica.

Madrid, 13 de septiembre de 2022.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

cve: BOE-A-2022-14965
Verificable en https://www.boe.es