

# La reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial

**José María Hernández-Carrillo Fuentes**

*Presidente del Grupo de Derecho de la Circulación y Seguro del ICAGr*



El 20 de mayo de 2004, y motivada por la creciente preocupación frente al fenómeno del tráfico y sus graves consecuencias en forma de lesiones y fallecimiento de los usuarios de las vías circulatorias, el Congreso de los Diputados constituye la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico ( CSVCD).

Se crea cierto consenso, no unánime, en torno a la necesidad imperiosa de la reforma del Código Penal, en concreto de los delitos contra la seguridad del tráfico ( futuros delitos contra la seguridad vial), fruto de ello, recogido como resolución nº 19 redactada a consecuencia del Debate sobre el Estado de la Nación de 2006, comienza el estudio que cristaliza en el Proyecto de Modificación Parcial del Código Penal vigente aprobado por el Consejo de Ministros de 24-11-2006 y publicado el 15 de enero de 2.007<sup>1-2</sup>.

<sup>1</sup> El mismo ya fue objeto del artículo que publiqué en el nº 19 de la Revista de la AEAERC y S del tercer trimestre de 2006, y en el libro de ponencias del VI Congreso, celebrado en Cáceres.  
<sup>2</sup> BOCG, CD, B-283-1 de 23 de junio de 2007.



El Project<sup>3</sup>, ya informado en su día por el Congreso General de Poder Judicial, y por el Consejo Fiscal, se halla estancado en fase de interminables ampliaciones del plazo para presentación de enmiendas<sup>4</sup>, habiéndose celebrado el jueves, 13 de septiembre de 2007, el debate de totalidad<sup>5</sup>, votándose la enmienda a la totalidad de devolución del Grupo Parlamentario Popular, que resultó rechazada.

En su intervención, en nombre de CIU, el Sr. Jané i Guasch, resumía:

“El proyecto que hoy se nos trae a la Cámara, presentado ya hace muchos meses...ha tenido un iter muy largo, y quizá llega en una etapa de la legislatura ya muy tardía, que difícilmente nos va a permitir el necesario debate sereno, abierto y constructivo que precisa una reforma de esta índole.

Nosotros...dudamos que en horizonte temporal de lo que queda de legislatura, tengamos tiempo suficiente para abordar en su integridad el debate, y que finalmente llegue a publicarse...en los meses que nos quedan de legislatura va a ser difícil”.

El representante del Grupo Popular –el Sr. Santaella Porrás- afirmaba al respecto:

“...no entendemos que a las puertas de unas elecciones generales se intente abordar una Ley tan importante...trayendo a debate esta reforma en este momento dadas las dificultades de tramitación que va a tener...”

“...porque este proyecto de Ley lleva un año dando tumbos, de prórroga en prórroga...”

Con ello coincidía el representante del Grupo Mixto, Sr. Mardones Sevilla: “..compartimos ese

criterio – la oportunidad de tratamiento en este momento”, o la Sra. Navarro Casillas de I.U. “ La reforma que presenta el Gobierno no está reflexionada... nos llama la atención que a estas alturas se traiga a la Cámara este debate, tratándose de un texto que, hoy por hoy, carece del necesario consenso”, y el Grupo Vasco ( Sra. Uría Etxebarria):

“Estamos ante un proyecto de Ley presentado de manera muy precipitada y, sobre todo, dudamos que haya una seria voluntad de tramitación por parte del Gobierno.”

### **Proposición segregada del Proyecto de Ley**

De ese proyecto, se han segregado los Arts. 47 y 379 a 385 del Código Penal, en forma de Proposición de Ley presentada por los Grupos Parlamentarios Socialista, Catalán (Convergencia y Unió), de Izquierda Republicana, de Izquierda Unida – Iniciativa per Catalunya Verds, de Coalición Canaria – Nueva Canarias, y Mixto, publicada el 26-6-2007.

En la toma en consideración de la Proposición de Ley<sup>6</sup> el 26 de Junio de 2007, el Sr. Jané i Guasch (Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados) explicaba el origen de la Proposición de Ley:

“CIU siempre había pensado que el Código Penal, cuyo proyecto de Ley presentó el Gobierno en diciembre del año pasado y que incluía ya un capítulo específico sobre seguridad vial, difícilmente iba a ver la luz en esta Legislatura. De ahí que consideramos necesario desgajar del mismo, segregarlo del mismo, en una tramitación mas rápida, mas urgente y mas acelerada, determinados delitos... pero si podemos y debemos tener aprobada esta reforma”.

<sup>3</sup> Recogido en la tabla comparativa adjunta.

<sup>4</sup> La última recientemente ,el 17/10/07, que amplía hasta el 23 de octubre(comenzó el 14/02)

<sup>5</sup> BOCG nº 281 de 15 de septiembre de 2007 de enmienda a la totalidad de devolución, del Grupo Parlamentario Popular, que fue rechazada.

<sup>6</sup> BOCG, CD nº 26 de 26 de junio de 2007.

Y lo completaba el 13 de septiembre de 2007, al intervenir en el debate a la totalidad del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal:

“Quiero agradecer al Sr. Ministro de Justicia, y también al de Interior el impulso que dieron al segregar de este Código Penal la tramitación de los delitos relativos a la seguridad vial...que era adecuada, y cuya segregación se hizo pensando que la reforma global de este proyecto de Ley no llegaría al final de esta legislatura.”

Asimismo es explícito que el Sr. Mardones, representante del Grupo Mixto, el 4-10-2007:

“Tuvimos una reunión con...el Sr. Rubalcaba, Ministro del Interior, donde le hicimos ver...que era mejor extraer la pieza que hacía referencia a la modificación del Código Penal en cuestiones de delitos de seguridad vial, lo que permitía una mayor agilidad...”

El apoyo no es unánime, el Grupo Parlamentario Popular, no suscribió la proposición en su día, y por ello, el Sr. Santaella, en el debate citado, dijo:

“...porque ese proyecto de Ley lleva un año dando tumbos, de prórroga en prórroga y porque los grupos parlamentarios, conscientes de ello, se han permitido el lujo de disgregar la materia y de tramitar proyectos de Ley independientes como el de Seguridad Vial”.

Se ha llegado incluso a la paradoja –cuyo origen explicaré más adelante de que grupos que suscribieron la proposición, no apoyaron en el pleno de 4 de octubre de 2007 su texto final:

“...Queremos poner de manifiesto nuestras dudas sobre la necesidad y la oportunidad de esta reforma, que son mayores si atendemos a como

ha sido tramitada...nos preocupa enormemente el contenido final que finalmente tendrá...”

En la toma en consideración el 26-6-2007, el Grupo Vasco – Sra. Uría - se planteaba:

“Nosotros no vemos que el Código Penal sea la única respuesta, nos sorprende además –y es llamativo–, la urgencia con la que desde el Grupo Socialista, se ha impulsado la presente modificación...sobre todo teniendo en cuenta que se estaba tramitando en el Congreso una reforma mas ambiciosa del Código Penal, el Gobierno debiera haberse pronunciado; ...en este caso hubiera estado justificado cubrir ese trámite a que le da derecho el reglamento no se ha presentado criterio, dice el expediente, es raro”.

El homicidio y las lesiones imprudentes no están en la Proposición, permanecen en el Proyecto

La Proposición de Ley se intitula “...en materia de Seguridad Vial”, pero al segregar la materia del Proyecto de Ley en trámite en el Congreso, ha dejado en éste aspectos sustantivos y materiales de enorme alcance, sustantivos como el homicidio y lesiones imprudentes de los Art. 142.1, 152.1 y 621 del Código Penal, o materiales como la suspensión ( o remisión ) condicional de la pena ( Art. 81), su sustitución ( Art. 88) la reincidencia ( Art. 94) o la habitualidad. Ello provoca que frente a quienes argumentan por ejemplo que las penas de prisión previstas al no exceder de seis meses, en delincuentes primarios, se ven sustituidas, o suspendidas, esto puede ser cierto, pero conforme a conceptos que cuando se debate esta proposición, están fuera de ellas y van a ser objeto de concreción posterior y deslindada, en un paradigma, en un entorno, tras unas elecciones que pueden alterar notoriamente el actual, tergiversando esta reforma que no pocos parlamentarios han calificado de apresurada.



Así, por ejemplo ocurre en el exceso alcohólico (Art. 379.2 del Código Penal) respecto del cual, **el Informe del Consejo Fiscal al Proyecto de Código Penal**, afirma:

“El Consejo considera que desde un punto de vista doctrinal esta opción es discutible, pues la proposición constitucional de los trabajos forzados – artículo 25.2 CE: “(L)as penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados”- mediatiza la efectividad y aplicabilidad de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad hasta el punto de hacerla inviable como pena de imposición obligatoria, pues sin la previa conformidad del reo no será posible exigir su cumplimiento, como por otra parte establece el Art. 49 del Código Penal al disponer su régimen general. Este severo condicionamiento milita a favor de mantener su carácter actual de pena de imposición facultativa.

Por otro lado, el esquema penal que ensaya la reforma, que dispone los trabajos como alternativa de la prisión, suscitará irremediablemente la sospecha de que el consentimiento que eventualmente preste el reo se encuentra viciado por la amenaza de privación de libertad, lo que dota de una carga de coactividad al sistema que puede poner en entredicho su adecuación al marco constitucional.”

Asimismo, al referirse a la pena asociada al disponer la imposición obligatoria – frente al carácter discrecional de la redacción vigente- de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días siempre que se opte por la pena de multa, señala:

“...no puede dejar de advertirse que la eventual falta de aceptación del condenado implicará necesariamente la imposición de la pena de

prisión, descartando toda posibilidad de optar por la pena pecuniaria”.

Sobre la suspensión la primariedad delictiva, y el Art. 81.1, el informe que evacuó el Consejo General del Poder Judicial dice:

“La primariedad delictiva se exigía en el anterior Código Penal de 1.973 (artículo 93.1ª) y se mantiene en el actual. La propia doctrina del Tribunal Constitucional reconoce la adecuación de dicha exigencia en la STC 165/1993, cuando manifiesta que “la condena condicional está concebida para evitar el probable efecto corruptor de la vida carcelaria en los delincuentes primarios, y respecto de las penas privativas de libertad, finalidad explícita en el momento de su implantación.”

En resumen: el Consejo considera que debe mantenerse el actual tenor del artículo 81.1ª del Código Penal por estimar que se ajusta mejor a la prístina finalidad de la institución, pues ser reincidente es un concepto más limitado que carecer de antecedentes penales, y la idea de “primera culpa” es incompatible con la existencia de antecedentes penales por delito, sean o no de la misma ubicación sistemática.

Resulta no menos reseñable el hecho de que la reforma haya suprimido del Art.81.1ª del Código Penal el concreto inciso que ordena no tener en cuenta “las anteriores condenas por delitos imprudentes”. Se trata sin duda de una supresión deliberada que trata de excluir del disfrute del beneficio a los autores de delitos imprudentes que tengan antecedentes no cancelados por delitos de la misma naturaleza.

Es una opción acertada, pues de acuerdo con los principios generales que rigen la institución de la suspensión su eficacia queda supeditada a la concurrencia de un perfil bajo de peligrosi-



dad criminal, ( Art. 80.1, párrafo segundo del Código Penal), finalidad que se satisface mejor cuando se valoran no sólo las formas de actuación criminal dolosa, sino también aquellos tipos criminológicos que revelan una tendencia a la causación de resultados lesivos o dañosos por imprudencia, los cuales conforme al tenor actual de la norma, que ordena no tomar en consideración las condenas anteriores por delitos imprudentes, no se ven impedidos de acceder al beneficio de la suspensión.”

Asimismo:

“También merece favorable acogida por parte del Consejo que la habitualidad se extienda a los delitos de homicidio y de lesiones imprudentes, previsión que, aunque no se limite a ese ámbito, dotará previsiblemente de mayor eficacia la nueva regulación de los delitos contra la seguridad del tráfico al permitir un trata-

miento específico del singular tipo criminológico que representa el conductor que incurre reiteradas veces en negligencia criminalmente relevante.

No obstante convendría que se depurase la redacción del precepto para que quedase claro que los antecedentes por imprudencia y los dolosos no pueden confluír en un fundamento común para la apreciación de habitualidad, conclusión inherente a lo manifestado supra acerca de la necesidad de que la habitualidad exija siempre la ubicación de los tipos penales en un capítulo común, o al menos su homogeneidad o identidad de naturaleza.

No obstante, y como excepción, tratándose de delitos de lesiones y de homicidio por imprudencia cometidos en la circulación de ciclomotores y vehículos a motor, la noción de habitualidad podría tomar en consideración el



perfil criminológico a tratar, contemplando expresamente la posibilidad de que las condenas susceptibles de fundamentar la apreciación de habitualidad abarcasen un espectro mas amplio, de carácter mixto y pluriofensivo, no circunscrito a un determinado capítulo, autorizando la ley en este caso que se pudieran reunir en su presupuesto aplicativo tanto los delitos imprudentes de resultado cometidos con ocasión de la circulación rodada – homicidios y lesiones- como aquellos delitos dolosos de peligro abstracto y concreto que aparecen comprendidos en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal como atentatorios de la seguridad del tráfico.”

Para aproximarnos a la reforma del Código Penal, del homicidio y lesiones imprudentes, no incluida en la proposición de Ley, –si no en el proyecto, aún objeto de discusión en el Congreso– quizá sea adecuado recoger la expresión del **Informe** sobre ella del **Consejo General del Poder Judicial** de 3 de noviembre de 2006:

#### Homicidio y lesiones imprudentes

“El anteproyecto efectúa una elevación general del marco punitivo de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, a través de los apartados trigésimo cuarto y centésimo decimotercero que inciden en los Arts. 142.1, 152.1 y 621 del Código Penal en un doble sentido:

a.- De un lado, incorpora la totalidad de las conductas imprudentes con resultado lesivo para la vida o la integridad de las personas al Libro II del Código Penal, suprimiendo las figuras leves que el texto vigente alberga en los tres primeros apartados del Art. 621, lo cual representa una importante intensificación de la reacción penal frente a las mismas.

Es lo que sucede con el homicidio causado por imprudencia no grave, que pasa a ser sancionado

en el Art. 142.1 con pena de prisión de seis meses a dos años, absorbiendo la descripción típica de la falta del Art. 621.2 que prevé una mera pena de multa de uno a dos meses, lo que conlleva una alteración cualitativa de la reacción penal mediante su retribución por medio de pena privativa de libertad.

La falta de lesiones por imprudencia grave del Art. 621.1 del Código Penal también desaparece, aunque, como veremos, sin obtener un correlato delictivo en el nuevo texto.

En cuanto a las lesiones por imprudencia leve pierden el tratamiento penal indiferenciado que les otorga el vigente Art. 621.3, que contempla una pena de multa de 10 a 30 días cualquiera que sea la naturaleza y gravedad del resultado, y se diversifica su marco penal en función del mismo, siendo sancionadas con pena de tres a seis meses de prisión si se trata de las lesiones del Art. 149 y de seis meses a dos años de prisión, si se trata de lesiones del Art. 150.

La reforma no aspira, sin embargo, a la extensión de la órbita penal mediante la criminalización de aquellas otras lesiones imprudentes que de haberse causado dolosamente serían constitutivas de falta, las cuales siguen siendo atípicas en el nuevo diseño.

b.- De otra parte, las actuales figuras delictivas experimentan asimismo una elevación de la respuesta penal, en el caso del homicidio por imprudencia grave, por aumento del umbral de la pena de prisión que tiene asignada, que pasa de uno a dos años, y en el caso del homicidio por imprudencia grave, por aumento del umbral de la pena de prisión que tiene asignada, que pasa de uno a dos años, y en el caso de las lesiones imprudentes, por la cualificación de la pena actualmente prevista, que se exigirá en su mitad superior cuando la imprudencia sea calificada de grave – Art. 152.2, párrafo segundo, que dice “



Cuando las lesiones fueran cometidas por imprudencia grave se impondrán las penas señaladas en su mitad superior”-.

Se debe observar que el anteproyecto olvida determinar el tratamiento que se ha de dispensar a las lesiones del Art. 147.2 del Código Penal cuando sean cometidas por imprudencia no grave, pues desaparecen del Libro III, al derogarse expresamente el Art. 621.1, y no se incorporan al Libro II, cuyo Art. 152.1.1º contempla sólo las lesiones del Art 147.1 del Código Penal. Esta omisión constituye una deficiencia técnica que debe ser oportunamente solventada en ulteriores trámites de la iniciativa.

También resulta reseñable el hecho de que el apartado centésimo decimotercero del artículo único del anteproyecto derogue los apartados 1, 2 y 3 del Art. 621 del Código Penal en cumplimiento de su designio de convertir dichas conductas negligentes en delitos, y decida sin embargo conser-

var los apartados 4, 5 y 6, que según su tenor pasarían a ser los 1,2 y 3, en los que se sujeta su perseguibilidad a la condición de su previa denuncia por la persona agraviada o su representante legal y se prevé la imposición conjunta de penas de naturaleza leve, como son la privación del derecho a conducir vehículos de motor o ciclomotores o del derecho a la tenencia y porte de armas de tres meses a un año, en aquellos casos en que los hechos se han cometido con un vehículo a motor o ciclomotor., o con un arma, respectivamente.

La pervivencia en el texto reformado de estos apartados resulta incongruente por cuanto que las penas conjuntas privativas de los meritados derechos aplicables a las nuevas figuras delictivas no podrán ser otras que las previstas en los artículos 142.2 del Código Penal y 152.2 del Código Penal, tanto en virtud de la nueva ubicación sistemática que se confiere a estas figuras en el contexto general del Código como de su calificación de delitos



menos graves, vinculados consecuentemente al marco penal del Art. 33.3 del Código Penal letras d) y e). El Consejo considera que lo que procede es su supresión.”

### ¿Concreción del tipo penal para evitar la discrecionalidad judicial?

Se trata, desgraciadamente, de una reforma que surge de la desconfianza, de la sospecha – creo que injustificada- hacia la labor judicial, hacia la discrecionalidad judicial; la capacitación para interpretar la norma ajustándola al caso –algo próximo a la tutela judicial efectiva<sup>7</sup>–; y al respecto cuando el 27 de septiembre de 2007 la Comisión de Justicia del Congreso ha de emitir su informe sobre la Proposición de Ley de Reforma del Código Penal el Sr. Souviron García, en nombre del Grupo Parlamentario popular expresa:

“...nuestra enmienda número 12, en la que hablamos de la necesidad de que se haga, lógicamente la interpretación por el juez y de acuerdo con su prudente arbitrio. La verdad es que esta reforma destila una cierta desconfianza hacia la interpretación judicial en la aplicación de las normas, que no compartimos bajo ningún concepto”.

Con discreción afirma la Sra. Casillas, del Grupo Parlamentario de Iniciativa Per Catalunya Verds;

“Ante la perspectiva de conducir al ciudadano ante un proceso penal por delito, ser cautos y conjugar la seguridad jurídica necesaria con el margen de interpretación que permite una valoración judicial concreta”.

Podemos hallar esta sospecha en la toma de consideración de la Proposición de Ley de Reforma del Código Penal<sup>8</sup> comenzando con el Grupo Socialista del Congreso, Sr. Mayoral Cortés:

“... deberá atender a la demanda social... sin que hasta ahora la justicia haya podido realizar plenamente su función reparadora y punitiva, debido al tratamiento, en concreto, que conductas antisociales en el uso de la velocidad y el consumo de alcohol tienen en este momento en nuestro código....”.

“Se trata de... acabando con los agujeros negros causados por las definiciones difusas o inconcreciones de las que se ha derivado situaciones de impunidad para hechos manifiestamente reprochables y punibles...”

El Sr. Rodríguez Sánchez, del B.N.G.:

“...algo habrá que hacer... para que los excesos de velocidad que se han de tener por muy peligrosos, y lo niveles de ingestión alcohólica ... deben de tener la misma consideración, deben de ser contempladas de forma fija en el Código Penal a partir de unos parámetros que no sean interpretables.”

Pese ello, el Consejo General de Poder Judicial cuando emite el informe al Anteproyecto de Ley Orgánica (3 de noviembre de 2006) aceptablemente- que con una “determinación mayor de ciertas conductas típicas “...” implicará una correlativa reducción del arbitrio judicial en su aplicación y una mayor previsibilidad de las resoluciones judiciales

<sup>7</sup> Ya lo puse de relieve en “Seguridad Vial, Velocidad y Reforma del Código Penal”, publicado en el Nº 19 del tercer trimestre del 2006 de la revista de la AEAERC y S: “El Defensor del pueblo, en su comparecencia ante la Comisión no permanente sobre seguridad vial del Congreso de los Diputados, el 28-02-06: “...de manera que de nuevo se deja al juzgador la libre valoración sobre cada caso...” ¿De verdad estamos cuestionando que los Jueces hagan el trabajo asignado por el ordenamiento jurídico?” . La adjunta primera del Defensor del Pueblo, Sra. Cara: “se debe tender a la concreción para evitar esas situaciones que quedan al arbitrio del Juez.”

<sup>8</sup> BOCG (CD) 266 de 26 de junio de 2007.



“...aunque reduce la discrecionalidad judicial en la interpretación de los elementos del tipo de conducción alcohólica...”

### ¿Una tramitación apresurada?

Los seis grupos parlamentarios de la Cámara, autores de la Proposición de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de Seguridad Vial<sup>9</sup> ( socialista catalán, ERC, IU-I per CV, CC-NC y Mixto) al apoyar la iniciativa, y suscribirla, no esperaban, - salvo el primero, y con reservas, el segundo de ellos- que su desarrollo parlamentario sería el acaecido, y jamás que el texto que el Congreso enviaría al Senado iba a ser el aprobado el 4 de octubre de 2007<sup>10</sup>.

En la toma en consideración de la proposición de Ley<sup>11</sup> numerosos grupos (firmantes y no firmantes) expresaban su reticencia a la iniciativa:

Sr. Cerdá Argent (GPER):

“Ya manifestamos... que no nos gustaba la metodología expés para este tipo de reformas en el ámbito de lo penal”

Sr. Herrera Torres (GP UI- I per CV):

“...Las reformas penales y la creación de nuevos tipos penales deben abordarse desde la definición de un modelo de política criminal, superando por tanto las reformas parciales inconexas.”

“...La aplicación del Código Penal no es precisamente una medida de carácter preventivo...lo mas importante sigue siendo aún el aumento de la vigilancia preventiva en carreteras, el estableci-

miento de un plan ambicioso de eliminación de puntos negros, y sobre todo mas educación vial.”

Sra. Lasagabaster Olazábal:

“Muy frecuentemente, el legislador, es decir, nosotros mismos, acudimos a la amenaza penal como forma de regular el comportamiento de las personas y de solucionar los problemas que no terminan de resolverse...no nos parece del todo adecuado...,sobre todo, sin tener muy claro si realmente...pueda ser la solución definitiva.”

“Tampoco somos muy partidarios de hacer modificaciones concretas a un código para el que debiera ser objeto de una regulación mucho mas en profundidad”<sup>11</sup>.

Sra. Uria Etxebarria (Grupo vasco):

“No vemos que el Código Penal sea la única respuesta, ha dicho el Sr. Jané, creo, que vale la pena intentarlo. Desde mi perspectiva con penas privativas de libertad no se hacen experimentos.”

“De los tres elementos que inciden en la seguridad en la conducción – carreteras, vehículos y personas- ahora toca dirigirse hacia las personas, y se hace en esta proposición de Ley Orgánica siguiendo el modelo de represión que a nosotros no nos satisface del todo. Pero en el momento presente, el hecho de que se hayan dictado algunas sentencias desafortunadas o de difícil comprensión para el ciudadano de a pie junto con los datos que se aportan semanalmente sobre los accidentes de tráfico, no parecen que sea el motivo único y último que...justifiquen la implantación, por la vía de urgencia y una semana antes de que concluya

<sup>9</sup> BOCG (CD) B283-1 de 22 de junio de 2007

<sup>10</sup> BOCG (CD) 290 de 4 de octubre de 2.007

<sup>11</sup> BOCG (CD), 266 DE 26 de junio de 2.007



este periodo de sanciones, de sanciones penales en materia de seguridad vial.”

Sr. Souviron García (GPP):

“¿Es el Código Penal la solución al problema?, nosotros preferimos respuesta integral, que tenga en cuenta las posibilidades del Derecho Administrativo y que se de al Derecho Penal lo que tiene que ser...El orden lógico de las cosas hubiera aconsejado poner antes al día la normativa administrativa en materia de seguridad vial y solo después en prender la reforma del Código Penal.”

“Repetir nuestra disposición a participar en los debates...”

...nuestra labor, que es exigir al Gobierno que verdaderamente desarrolle una política de seguridad vial, se responsabilice de aquello que tiene que hacer, y deje de perseguir al ciudadano y de echarle la culpa de todo lo que pasa en nuestras carreteras”

### ¿Un texto fruto del consenso?

Para tomar conciencia de “lo ocurrido” en la concreción del texto que aprobó el Congreso de las diecinueve enmiendas presentadas al articulado tomemos como ejemplo que acaeció con las N<sup>o</sup> 1 del CPIU-I per C que proponía añadir al Art. 379.1 tras “reglamentariamente” “...poniendo en peligro la seguridad del tráfico...”, la N<sup>o</sup> 10 del GPP, que a idéntico artículo se le añadiese “...a velocidad temeraria, en consideración a su desproporción con el límite superior establecido para dicho tramo y las circunstancias concurrentes en el momento de la infracción...”, o la N<sup>o</sup> 16 del GPC relativa a añadir

al Art. 384 del Código Penal también el supuesto de quienes nunca obtuvieron un permiso o licencia de conducción<sup>12</sup>.

Estas enmiendas junto con el resto, fueron objeto de informe de la ponencia (que no recogió ninguna enmienda planteada) y posterior reunión de la Comisión de Justicia del Congreso al objeto de emitir dictamen<sup>13</sup>, reunión bastante discutida, como veremos, en la cual algunas se abandonaron, otras se transigieron y se presentaron dos votos particulares, no sin generar conflicto.

Las dos primeras enmiendas mencionadas, al Art. 739 del Código Penal, fueron objeto de transacción entre ambos grupos con el texto:

“...poniendo en peligro la seguridad en el tráfico, en consideración a su desproporción con el límite superior establecido para dicho tramo y a las circunstancias concurrentes en el momento de la infracción será castigado...”

Y al someterlas a votación se produjo empate en 18 votos en contra y 18 a favor, y al ponderar, por 169 votos a favor y 164 en contra,- entre ellos el grupo parlamentario socialista- quedó aprobada. Cualquier lector ajeno al ámbito parlamentario, consideraría que este notorio avance a favor del principio de ofensividad se había consolidado, pero nada más lejos de la realidad. Cuando se celebra la sesión plenaria, de 4 de octubre de 2007<sup>14</sup>, previamente se presentaron los escritos de mantenimiento de enmiendas para su defensa ante el pleno y votos particulares<sup>15</sup> entre los cuales, el Grupo Parlamentario Socialista formuló voto particular consistente en rechazar la mencionada enmienda transaccional.

<sup>12</sup> BOCG (CD) B-283-6 de 18 de septiembre de 2007.

<sup>13</sup> BOCG B, 283-8 de 4 de octubre 2007.

<sup>14</sup> BOCG (CD) 290 de 4 de octubre de 2007.

<sup>15</sup> BOCG (CD) B 283-9 de 4 de octubre de 2007.

“Evidentemente”, el voto particular prosperó (181 frente 120 votos), siendo desestimadas todas las enmiendas salvo las que tenían el beneplácito por el Grupo Socialista, quedando finalmente el texto que se remite al Senado<sup>16</sup> con un contenido que, salvo en el Grupo Catalán, produjo el descontento de los restantes grupos parlamentarios.

Analizar el desarrollo parlamentario puede darnos la clave de hasta qué punto la reforma no es unánime, ni consensuada, ni reflejo de los trabajos previos de expertos de todo orden en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, como se está “publicitando”:

En la Comisión de Justicia de 27-09-2007<sup>17</sup> puede verse:

“...una Comisión que ratifica una ponencia en la que sorprendentemente no se han admitido ninguna de las enmiendas planteadas por los grupos. Es más, ni siquiera se produjo un debate en el seno de la ponencia...”

“Parece una obviedad que para llevar a cabo cualquier reforma no se hayan de asumir las exigencias de los perjudicados tal y como se plantean sin más...”

“En este caso la reforma se firmó por parte de todos los grupos con el compromiso de que precisamente durante la tramitación parlamentaria sería mejorada la Ley, cosa que no se ha producido”

“En esta reforma se escuchan sin más, las exigencias de los perjudicados y se prescinde de principios constitucionales asentados...tiene mucho de escaparate y poco de efectividad”

“El Grupo...(socialista)... se niega a mover ni una sola coma del texto que fue presentado, incumpliendo el compromiso con todos los grupos de que se atendían las propuestas...”

“Utilizar el Derecho Penal para resolver la seguridad vial, en principio no parece lo más adecuado, pero utilizado sin siquiera acercarse a lo que significa una solución del problema es aún peor...”

“El hecho de que esta reforma aparezca en los telediaros como si nos hubiéramos preocupado mucho por la seguridad vial no es una solución al problema.”

“El plus de gravedad del Código Penal ha de ir ligado necesariamente a la creación de peligro... De este modo, se recogerían las demandas de las víctimas y no se convertirá el Código Penal en un listado de infracciones formales administrativas con consecuencias penales.”

“Si se opta por la intervención penal, debe asumirse que ello exige más requisitos que la mera intervención administrativa...se ha de recoger el principio acusatorio, la presunción de inocencia y el principio de ofensividad. No es razonable exigir la intervención penal sin los límites y garantías que le son propios.”

Sr. Jané y Guasch (C i U):

“Adelanto que retiraré aquellas enmiendas que no puedan ser objeto de un consenso final, porque no podría llegar a un resultado final que contrariara lo que es voluntad de los dos ministerios, Justicia e Interior, que han contribuido a que esta reforma pueda llegar a buen término.”

<sup>16</sup> BOCG (CD) B 283-10 de 11 de octubre de 2007

<sup>17</sup> BOCG (CD) 898 de 27 de septiembre de 2007



Sr. Souviron García (GPP):

“Estamos ante una oportunidad perdida, ante una ocasión malograda. El grupo mayoritario ha pretendido dar un golpe de efecto y ha preferido irse al terminar la legislatura con una reforma del Código Penal debajo del brazo antes que hacer una buena reforma.”

“...Los proponentes de la iniciativa han hecho un texto, lo han blindado –aquí ha quedado en evidencia– y se han opuesto a cualquier enmienda que pudiera perturbar su diseño idílico de la solución del problema...”

Sr. Sáez Jubero (GPS):

“Esta enmienda propone que para configurar el tipo penal, además del exceso de velocidad concurra la puesta en peligro en concreto de la seguridad del tráfico y no podemos aceptarla, ... porque, sin duda, supone desvirtuar por completo el espíritu de la reforma, basado en que determinadas velocidades constituyen por sí mismas conductas peligrosas para la seguridad del tráfico...”

Cuanto antecede, se consolidó en el Pleno celebrado el 4 de octubre de 2.007<sup>18</sup>:

“Queremos poner de manifiesto nuestras dudas sobre la necesidad y la oportunidad de esta reforma que son mayores si atendemos a como ha sido tramitada...nos preocupa enormemente el contenido final que presumiblemente tendrá esta reforma...La convención de infracciones administrativas en delitos y el endurecimiento de las penas propuesto no van a conllevar necesariamente un avance en la lucha contra la siniestralidad en las carreteras”

“...no han escuchado a los grupos...no ha habido un diálogo...sobre todo una reforma de este tipo, tan llamativa.”

“El contenido concreto de cada uno de los preceptos, su estructura y el cumplimiento de los principios del Derecho Penal deben estar en esa reforma y, hoy por hoy, consideramos que no lo están, y eso, que estén, lo decidimos nosotros... que somos el legislador; es nuestro trabajo y no nos han permitido hacerlo”.

“Esto se ha tramitado de una manera totalmente acelerada, en paralelo a un rechazo a la enmienda de totalidad de la reforma global del Código Penal, algo que carece de sentido”.

“O no se reforma, o se reforma atendiendo a las demandas de todos los grupos y se hace de una manera serena concienciada y en cumplimiento de los principios del Derecho Penal”.

“Estamos en contra de cómo se recoge definitivamente en esta reforma...”

“El Derecho Penal no soluciona, no conciencia a los ciudadanos...y en este caso también lo piensa así el fiscal de Seguridad Vial.”

“... La enmienda al Art. 379, que fue incorporada, no debe ser eliminada a través del voto particular... a falta de diálogo por parte del Grupo Socialista ha sido clamorosa”. “Nuestra enmienda ha incorporado la valoración del riesgo de peligro, es decir, vincular el exceso de velocidad a la peligrosidad de la seguridad del tráfico”.

“...si no hay vulneración del bien jurídico nadie debería tener ni siquiera antecedentes”.

<sup>18</sup> BOCG ( CD) 290 de 4 de octubre de 2.007

Sr. Souviron García (GPP):

“... ha sido habitual durante esta legislatura que todos los grupos parlamentarios hayan buscado y conseguido el mayor acuerdo posible en todos aquellos debates que se han producido con la finalidad de mejorar la seguridad vial en España.”

... Pero el grupo parlamentario socialista, se ha empeñado en que la excepción que confirme la regla se produzca, ni mas ni menos, cuando estamos debatiendo una reforma del calado...el capítulo del Código Penal relativo a los delitos contra la seguridad vial.”

No sólo no se han atendido los argumentos que para mejorar un texto muy necesitado de mejora hemos ofrecido los grupos que no suscribimos la iniciativa, sino que, ni siquiera se han tenido en consideración las enmiendas presentadas por algunos grupos firmantes para su debate en el trámite, nunca mejor dicho, de ponencia y de comisión.”

Que hemos trabajado mucho para esta reforma es cierto; que nos hemos documentado mucho, es cierto, pero que el trámite parlamentario ha sido un desastre; también es verdad.”

“¿Les parece adecuado que sin mas prueba que una foto de radar de la que se pueda deducir que se circula a una velocidad superior a la que establecen como penalmente relevante, se pueda tipificar una conducta cuando sabemos que un oficio de I DGT ha dejado a la discrecionalidad de los jefes provinciales la utilización de o no de los radares según su capacidad para gestionar la carga de trabajo que generen? ¿ de verdad quieren convertir la aplicación del Código Penal en una tómbola .”

Sra. Uria Etxebarria (Grupo Vasco):

“No es cierto que se haya tramitado con calma y con cautela. El que exista una Comisión dedicada

a la seguridad vial no quiere decir que esta comisión haya estado íntegramente dedicada a la elaboración de una modificación normativa en materia penal.”

“La proposición...es una respuesta demasiado rápida, demasiado precipitada a la psicosis por los accidentes... sin datos... que avalen las bondades de la prisión como solución, si se trata además de orientar conductas...”

¿Que decir de la tramitación en esta cámara? La ponencia arrojó el resultado de un informe idéntico a la proposición, es decir, no hubo acercamiento de posturas, ni intento alguno de negociación, ni aceptación de las posturas de nadie. La Comisión fue caótica y sin negociación.”

¿Es posible que la Proposición de Ley de reforma del Código Penal acabe además modificando la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, y el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial?

Un hecho complejo de explicar, es como una proposición de Ley de reforma de un Código Penal ( desgajada de un proyecto con idéntico fin) que en origen (el 22 de junio) tiene exclusivamente el Código Penal como objeto, pueda concluir tras el debate en pleno incluyendo modificaciones de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en materia de competencia y recursos, y anotación y cancelación de sanciones.

Y mas complejo aún cuando en la comisión de Justicia (19) el 27 de septiembre de 2.007 en la que se presenta la enmienda transaccional in voce



del grupo socialista que lo origina, se argumentó (pág. 12) por el Grupo socialista que tres enmiendas de C i U las dos primeras (17 y 18) estaba justificado no aceptarlas porque quedaban “fuera del ámbito del consenso, y de esta reforma del Código Penal”, y “la Nº 19, por hacer referencia a modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que entendemos no deberían introducirse en esta reforma acotada del Código Penal en materia de seguridad vial y –es interesante el añadido que parece argüir para que no afecte lo anterior a su enmienda in voce– de prevención de accidentes de tráfico”, “ en cuanto al resto de las enmiendas, siguiendo el argumento de no romper el equilibrio del consenso previo alcanzado en esta proposición de Ley vamos a rechazarlas.”

¿Cómo aparece esta modificación?, no estaba en la proposición, ni en el informe de la ponencia, ni en el índice de enmiendas, sino que se introduce en una enmienda transaccional en el debate en Comisión de Justicia (20):

“presentamos una transaccional a la enmienda 19 de C i U...proponen tres enmiendas...se refieren a la modificación del régimen sancionador y están en concordancia con la aprobación del Ministerio del Interior, por la que se crea el centro de tramitación de denuncias automatizadas, que pretende, como ustedes saben, agilizar los procedimientos sancionadores y dar un tratamiento homogéneo a este tipo de sanciones. En este centro, se tramitarán, como ustedes saben, todas las infracciones de velocidad captadas a través de los radares instalados en las diferentes carreteras, por lo que se hace preciso dotarle de una competencia sancionadora para que pueda ejercer sus funciones de una manera ágil y eficiente. Estas enmiendas que les proponemos, que darán mayor eficacia a la Ley del carné por puntos, permitirán también la delegación de la competencia sancionadora en los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico.”

¿No es curioso que “esto”, que no estaba en la proposición, y no es reforma del Código, y que como veremos- provoca el enojo de los grupos, no altere “ el equilibrio del consenso”?

Como muestra, la recepción en la Comisión de Justicia, al ser presentada, del representante del Grupo Parlamentario- Sr. Souviron-:

“El Grupo socialista hay presentado una enmienda in voce que no creemos que deba tramitarse, teniendo en cuenta que no hemos podido hacer enmiendas ni hemos podido conocerla hasta el último momento”.

“Es que fija criterios organizativos, Sr. Presidente. Pretende establecer un criterio organizativo de la Administración del Estado en pleno Código Penal.”

El Sr. Presidente: “Si se refiere a lo que el portavoz del Grupo socialista ha llamado enmienda in voce, es en realidad una corrección técnica y, por tanto, no requiere ninguna norma de unanimidad para su tramitación por parte de la Comisión.”

Sr. Souviron: “Es que es toda una reforma administrativa en el Código Penal...me parece de una irregularidad absoluta.”

La Sra. Navarro Casillas:

“Sr. Presidente, dice que estas enmiendas tienen percha en las enmiendas Nº 16 de C i U, que reforma el Código Penal en su Art. 384, y en la 19, que propone una modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, sin embargo, la enmienda in voce que nos presenta el Grupo socialista no tiene percha porque habla de la reforma del Real Decreto Legislativo 339/1990. Nada que ver...”

Pese a ello, fueron aprobadas por 19 votos a favor frente a 17 la primera, a 16 la segunda de las

enmiendas, y 17 frente a la tercera, si bien el Sr. Souviron anunció un recurso ante lo ocurrido, que sería desestimado.

En el Pleno, posteriormente celebrado en el Congreso, el 4 de octubre, el Sr. Portavoz del Grupo Popular (Sr. Souviron) se expresaba:

“Incluso se ha llegado a utilizar una de ellas para presentar una enmienda transaccional esperpéntica, mediante la cual se introduce una auténtica reforma administrativa en el debate del Código Penal: ...una reforma administrativa que por la forma de plantearse constituye un auténtico trágala sobre el que los grupos parlamentarios ni han podido reflexionar, ni han tenido, por lo visto, derecho a enmendar.”

“¿En que lógica cabe, señorías, que una enmienda que tiene como objetivo establecer un sistema fiable para la detección de la presencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en la sangre se convierta por arte de birlibirloque, mediante una enmienda del grupo socialista, en una reforma de las competencias administrativas de los Jefes provinciales o del Director General de Tráfico? Estamos ante una manera de retroceder el procedimiento reglamentario que constituye una auténtica falta de respeto a nuestra labor como legisladores y que no hemos podido evitar, ni recurriendo ante la mesa de la Cámara.”

“Se ha decidido aprobar la reforma de los delitos contra la seguridad vial como sea, a toda prisa cuanto antes...”

La Sra. Uría Etxebarria (GV):

“Si uno lee el Art. 114.3 del Reglamento se refiere a transacciones como acuerdo por aproximación entre las enmiendas ya formuladas y el texto del artículo. Esto no ocurre en este caso.”

“La admisión de esta transacción como tal, es de las que llueve hacia arriba.”

¿No sería más lógico señalar bien primero y penalizar después?

No pocos, - y bien cualificados- apuntaron y apuntan que se está criminalizando a los conductores pero no incidiendo previamente en actualizar las carreteras y revisar la señalización, hasta el grado que la proposición de Ley incrimina primero la conducción que sobrepase determinados límites de velocidad, pero establece como Disposición Adicional:

“El Gobierno impulsará, de acuerdo con las Administraciones competentes, una revisión de la señalización vial para adecuar los límites de velocidad a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial”.

Esta Disposición, es fruto de la conciencia - de la mala conciencia- de que la actual red viaria y su señalización no es real para las exigencias, y el peso de resolverlo se descarga indebidamente sobre el Código Penal.

En la toma en consideración de la Proposición de Ley aludida, el 26 de junio de 2007, lo recogía el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (Sr. Cerdá):

“Es verdad que ha habido muchos cambios que no se han adecuados a esta realidad y que, por tanto, más allá de dar seguridad jurídica, hay que ver hasta que punto está conforme a la realidad del momento, a la realidad en que vivimos”.

La Sra. Herrera Torres, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida - Iniciativa Per Catalunya Verds:

“...tiene que haber medidas imprescindibles, ... como pueden ser las mejoras en la infraestruc-



tura viaria o una política más coherente y más contundente para la eliminación de los puntos negros.”

Asimismo el Sr. Souviron García (G.P.P.) afirmó:

“El gobierno.... olvida que la seguridad en el tráfico es un derecho de los ciudadanos que obliga a la Administración a hacer frente a sus responsabilidades.... mejorando el estado de las carreteras” “evitando que recaiga en el ciudadano y solo en el ciudadano la responsabilidad de la siniestralidad vial”.

“Nos es muy difícil establecer un límite de velocidad cuando no hay auditorias de nuestras carreteras, cuando no sabemos en que estado están las señalizaciones, cuando existe la percepción social de que están mal puestas, cuando existe la percepción social de que están mal señalizados los tramos de nuestras carreteras y es muy difícil desde esta tribuna plantear un límite de velocidad máximo en un momento en que desde la DGT se oficia a las jefaturas provinciales para que los radares funcionen o no, se desconecten o salten a una mayor velocidad, dependiendo de la capacidad de gestión de esa Dirección Provincial para atender las sanciones que se imponen.

En esas circunstancias no se bien si apoyando el límite estamos trabajando verdaderamente por la seguridad vial o para evitar la responsabilidad de la Administración por aquello que no se hace como se debe hacer.

En la Sesión Plenaria del Congreso de los Diputados, de 4 de octubre de 2007, se recogen las

palabras de la representante del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, Sra. Navarro:

“... mientras se relegan otras actuaciones que consideramos que son imprescindibles y urgentes, como la eliminación de puntos negros... es necesario mejorar el estado de las infraestructuras , las carreteras y la señalización, que no haya que traer cada vez iniciativas a la Cámara para arreglar las carreteras.... deben estar arregladas, el Estado debe cumplir con sus obligaciones”

El propio representante del Grupo Catalán, Sr. Jané i Guasch, afirmaba:

“Por supuesto, que se pongan las pilas todas las administraciones competentes, la Administración General del Estado, las Locales y las Autonómicas en el sentido de mejorar nuestras carreteras, de superar los tramos de concentración de accidentes, de mejorar la señalización, de adecuar los límites de velocidad...”<sup>21</sup>.

“...nos consta... que tanto la Asociación Española de la Carretera como expertos del Inta, están trabajando para presentar una propuesta a los poderes públicos sobre adaptación de los límites de velocidad para que sean creíbles, y para que cuando le digamos a un ciudadano que no lo sobrepase por que esto tiene consecuencias, el ciudadano entiende que ese límite es adecuado ...”

Del Grupo Popular, el Sr. Souvirón, ponía el acento en su sitio:

“Les parece serio penalizar la conducta de quienes conducen a una velocidad cuyo límite tiene como referencia lo establecido en unas señales

<sup>21</sup> En la segunda semana del mes de octubre se desarrollaba un programa nocturno de televisión acerca de la reforma en ciernes, - quiero recordar que Trescientos sesenta grados-, y tras apuntarse el argumento de que era falaz insistir en la colocación de los radares en la autovía, cuando es en carreteras secundarias donde se producen aproximadamente un 70% de los accidentes importantes, y mencionar la cifra comúnmente aceptada de 500 radares en carreteras españolas, en presencia del Subdirector de la D.G.T, Mario Arnaldo ( de AEA) preguntó a este si no eran mas bien 334, pero los movían con frecuencia, pregunta ante la que el Subdirector esbozó una sonrisa pero no la desmintió, para afirmar a continuación aquel, Sr. Arnaldo, que sí – aproximadamente, cito de memoria- hay 749 puntos negros y 334 radares, estos últimos solo coinciden en 109 de aquellos ( lo cual carece de lógica, sentido ni perspectiva ).



de tráfico que la propia norma considera como no adecuados a la velocidad de las carreteras españolas?

¿No sería más lógico señalar bien primero y penalizar después?

Don Juan Carlos Carbonell Mateu, Catedrático de Derecho Penal en la Universidad de Valencia (y miembro de la Comisión de Codificación), lo menciona en la Jornada de “Diálogos Jurídicos” celebrada en el Centro de Estudios Jurídicos el 29 de mayo de 2.006:

“Hay que acomodar los límites de velocidad en las circunstancias de cada lugar, han de ser creíbles, y en este momento no lo son.”

En el 2006, en el informe del Consejo Fiscal al Proyecto de reforma del Código Penal – no a la proposición- (y antes de la Disposición Adicional) se afirmaba:

“...sin que aun así resulten neutralizadas las mencionadas críticas por ausencia de ofensividad...”

“Al configurarse el nuevo tipo penal como una norma penal en blanco que precisa, para su completa integración, acudir a los concretos límites de velocidad señalizados por decisión de las autoridades administrativas, no cabe desconocer que en algunas ocasiones dichas limitaciones pueden ser contraproducentes, equivocadas o haber quedado desfasadas por lo que no parece recomendable concederles en todos los casos una estricta tutela penal...” “la credibilidad de la reforma pasar por un imprescindible reajuste de velocidad para hacerlas más adecuados a las condiciones reales de cada tramo viario”.

Al respecto, son muy recomendables tanto los artículos del estudioso D. Luis M. Xumini Soler “Mitos y leyendas: la relación causa-efecto entre la velocidad y los accidentes”, publicado en la revis-

ta Carreteras, número 131, enero-febrero, Madrid, 2004., y “Lo que es riesgo y seguridad en el sistema viario” (Premios AIPCR 2007), como el trabajo de El Comité Técnico de Carreteras interurbanas y Transporte Integrado Interurbano, de la Asociación Técnica de Carreteras, “LA REVISIÓN DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD”.

¿Una reforma con el apoyo unánime de todos los sectores implicados?

Me refería antes a que ni la oportunidad ni el contenido de la reforma –con vocación inexorable de ser aprobada y aplicable en el próximo mes de diciembre– son aceptados incondicionalmente por aquellos cuya opinión cualificada debiese de alertarnos. Son ilustradores al respecto los trabajos realizados el 29 de mayo de 2.006, en el Centro de Estudios Jurídicos, bajo los auspicios del Ministerio de Justicia, como parte de sus “Diálogos jurídicos”, el titulado “Derecho Penal y Seguridad Vial”, siendo los ponentes el Ilmo. Sr. Don Juan Carlos Carbonell Mateu (Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Valencia) el profesor Dr. D. Diego Luzón Peña (Catedrático de Derecho Penal en la Universidad de Alcalá), el Excmo. Sr. Don Andrés Martínez Arrieta (Magistrado de la Sala 2ª del Tribunal Supremo) y el Ilmo. Sr. Don Emilio Llera Suarez Bárcena (Fiscal de la Audiencia Provincial de Sevilla), junto con veinte invitados de notoriedad, y moderados por el Excmo. Sr. Don Jordi Jané I Guasch, Presidente de la Comisión sobre seguridad vial del Congreso de los Diputados. (la cita no es textual, pero el contenido es fidedigno)

La opinión unánime de los tres Magistrados de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, -y su cualificación debiese de significar algo- fue esta:

Don Andrés Martínez Arrieta:

“Se decanta por la mayor eficacia de la vía administrativa para depurar la mayoría de los ilícitos



en seguridad vial, sin perjuicio de reservar un espacio a la vía penal.”

“Tipos demasiado abiertos, indeterminados cercenan el principio de taxatividad, certera utilización del Derecho Penal como última ratio, intervención mínima.”

“La respuesta del Código Penal ha de residenciarse en los delitos de resultado, y los de peligro o solo los extremadamente graves.”

Don Miguel Colmenero y Menéndez de Luarca (Magistrado del Tribunal Supremo, Sala 2ª).

“El Derecho Penal no está para esto”. “... Para los más graves, una acción administrativa eficiente”.

“La demanda social es de que el poder público haga algo, pero no penal necesariamente”.

“no introducir conductas meramente formales, es necesario un riesgo para la circulación”.

“no me parece mal en determinados momentos acudir a delitos de peligro abstracto, pero real”.

“... La educación tiene el inconveniente de que sus efectos necesitan que se prolongue mas allá en el tiempo de una legislatura, pero creo que los ciudadanos tenemos derecho a pedir a los políticos que miren mas allá de 4 años.”

Don Joaquín Jiménez García (Magistrado de la Sala Segunda del Tribunal Supremo.)

“... Miedo a la pan penalización...”

“El Código Penal está para lo que está...” “hay que ponerse en guardia frente a la creación de tipos penales en reacción a la alarma social; la alar-

ma social se crea con dos editoriales y una parece igual.”

“El Código Penal no está para esto.”

Don Juan Carlos Carbonell Mateu (Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Valencia)

“Es mucho mas adecuado un derecho administrativo sancionador eficiente mas que el penal, que ha de estar para supuestos mas graves.”

“El Art. 379 es un tipo discutible y muy discutido en el seno de la comisión de codificación.”

“Se han de considerar las condiciones en cada caso...”

“Respecto del segundo párrafo del 2, se trataría de una presunción iuris tantum pese a la literalidad del precepto; si se demostrara la no influencia, por el principio de no ofensividad, no tipicidad...”

“Hay una diferencia fundamental entre velocidad y alcohol, el exceso de velocidad puede ser consecuencia de un momento, el alcohol no, lo acompaña toda la conducción y afecta sus condiciones endógenas. Es muy fácil demostrar la ausencia de peligro en la velocidad que en el alcohol.”

Don Ignacio Verdugo Gómez de la Torre (Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Salamanca):

“Suscribo la línea que han defendido los tres magistrados de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, también...la postura mayoritaria dentro de los compañeros de Derecho Penal.”

“Totalmente de acuerdo con la proyección que desde el primer momento el profesor Luzón ha planteado del principio de taxatividad y de proporcionalidad”...” proyectarlos sobre los principios que

existen”, “el problema es que los proyectan sobre conductas administrativas.”

“Que la presunción sobre todo en temas como la velocidad o el alcohol, sea una presunción iuris tantum y no iuris et de iure.” “La función en ese momento es del legislador y no debe dejarlo después a la interpretación”

“Alcohol y velocidad son indicios de la peligrosidad, pero a lo mejor hay que adornarlo de mas cosas. Hay que dotar de efectividad a las sanciones administrativas”

Don Emilio Octavio de Toledo y Ubieto (Catedrático de Derecho Penal de la Universidad Complutense de Madrid):

“Mi postura es contraria a esta reforma”...”lo importante en Derecho Penal es la materia y no los delitos presuntos.”

“Los dos comportamientos del Art. 379...son dos imprudencias sin resultado; una especie de tentativas de imprudencia que no deben ser sancionadas porque no cumplen el tipo del injusto del delito imprudente.”

“La sensibilidad tremenda hacia personas que han sufrido las consecuencias de la circulación o hacia los familiares de éstos, son muy de atender, pero eso no debe de evitar ni pasar por encima de los principios garantizados de un estado social y democrático de derecho, aunque sea muy sensible; porque si no existieran juristas...leyes...jueces...fiscales...policía...viviríamos en el caos mas absoluto y reinaría la venganza, y eso es justo lo que todos estos instrumentos de control social intentan evitar.”

Don Diego Luzón Peña (Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Alcalá):

“La posición que defiende es intermedia: si es legitima la tipificación de delitos de peligro abstracto... y sin esperar al peligro concreto, pero en ese caso o nos tomamos en serio las garantías, principio de proporcionalidad, de taxatividad, de última ratio...las sanciones penales para los casos penales mas graves, matizados.”

“La regla es la prevención iuris tantum, de temeridad, pero admitir como excepción la prueba en contrario para respetar el principio de ofensividad.”

Doña Isaura Navarro Casillas (Portavoz de Izquierda Unida en la Comisión de Justicia, Seguridad Vial e Interior, del Congreso)

“El endurecimiento de las penas no conlleva resultado”. “Que la sociedad reclame no significa que científicamente sea recomendable.”

Doña Carmen Gómez Rivero. (Profesora titular de Derecho Penal de Sevilla):

“El Derecho Penal no esta para esto.”

“En el dilema entre la indeterminación y la lesividad debe inclinarse la balanza hacia la lesividad, si no hay se pierde el sentido de la regulación penal, hay que buscar criterios adicionales de peligrosidad.”

¿Concordamos con el derecho comparado?

Sergi Cardenal Montraveta, de la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona, realiza en el Nº 3/07 de Julio, de Indret, en su artículo “Los delitos relacionados con la seguridad del tráfico en el Derecho comparado”, un análisis de la regulación específica en Francia, Italia, Alemania y Reino Unido, alcanzando unas conclusiones, no desdeñables, que no apuntan en la dirección de la reforma en ciernes:



“Prescindiendo de la cuestión relativa a los límites de los marcos penales previstos en cada país, cuya trascendencia depende, en gran medida, de la regulación general sobre la determinación y ejecución de las penas, las cuestiones más significativas que plantea la regulación del derecho comparado en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones son, por una parte, la oportunidad de un tratamiento específico de aquellos delitos cuando se producen en el ámbito de la circulación de vehículos de motor y, por otra parte, la oportunidad de un tratamiento específico de su relación con otras infracciones.

Si bien es cierto que la peligrosidad inherente a la circulación de vehículos a motor justifica la intervención del derecho penal mediante la técnica de los delitos de peligro, no parece que, así mismo, esté justificada una modificación de los marcos penales previstos con carácter general para el homicidio y las lesiones, salvo en relación con la extensión de la pena de privación del derecho a conducir. En este sentido, parece más acertada una mejora de la regulación de las condiciones de cumplimiento de esta pena, que elimine la rigidez de la regulación actual, y que vaya acompañada de un mayor y mejor control su cumplimiento, así como de un endurecimiento de la reacción a su incumplimiento. Por otra parte, lo más coherente con este planteamiento parece rechazar la previsión de un régimen específico de las relaciones concursales, que pueda tener efectos atenuantes frente a la aplicación del régimen general.

En relación con la conducción tras el consumo de bebidas alcohólicas, el derecho comparado pone de relieve importantes discrepancias sobre la trascendencia que debe otorgarse a la mera comprobación de una determinada concentración de alcohol en sangre o aire espirado. Tales discrepancias se traducen en la delimitación de las conductas delictivas, y también en la determinación de las consecuencias jurídicas. Pero lo más significativo

de la regulación de esta materia en otros países es, seguramente, la opción del legislador o de la jurisprudencia por fijar una tasa de concentración alcohólica que proporcione seguridad jurídica en esta materia. También en España debería darse este paso, tras la elaboración, con suficientes garantías de objetividad, de un informe sobre los conocimientos alcanzados en la comunidad médica.

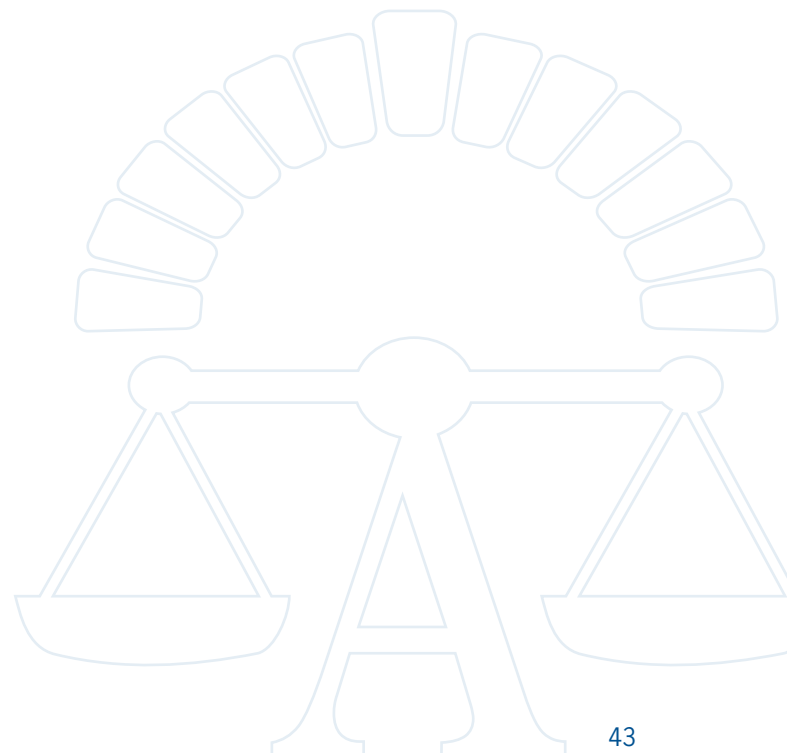
En relación con el resto de las conductas que crean un peligro para la vida o la salud de las personas en el marco de la circulación de vehículos a motor, lo más destacable es el ya mencionado contraste de las penas previstas en Italia, Francia e Inglaterra, con respecto a las que se prevén para los supuestos en los que se produce la lesión efectiva de aquellos bienes jurídicos. El hecho de que, casi sin excepción, los delitos de peligro previstos en aquellos países sean delitos de peligro abstracto, no es suficiente para explicar semejante contraste. Frente a este modelo, que extiende el castigo de los delitos de peligro abstracto más allá de los supuestos de conducción bajo la influencia del alcohol y/o de otras drogas, pero prevé penas de poca gravedad, el legislador alemán ha optado, con carácter general, por limitar la intervención penal mediante la exigencia de un resultado de peligro concreto, pero prever penas más severas. Ninguno de ambos modelos me parece plenamente satisfactorio. Ni me parece satisfactoria la técnica legislativa consistente en la enumeración de distintas modalidades de conducción imprudente, que encontramos a menudo en el derecho comparado. Nuestro legislador tampoco se ha limitado a describir los delitos contra la seguridad del tráfico utilizando cláusulas generales, que abarquen todos los supuestos de conducción temeraria con resultado de peligro abstracto o concreto, pero creo que debería hacerse un esfuerzo por interpretar la legislación vigente a partir de estas categorías y con esta finalidad, configurando un “modelo mixto” en el que la intervención penal se extienda gradualmente desde los supuestos más graves de peligro abstracto (arts. 379, 381 párrafo 2º, 382 y 384 párrafo 2º CP)



hasta los más graves de peligro concreto (arts. 381 párrafo 1º, 382 y 384 párrafo 1º CP)”.

Sin duda, y próximo en la memoria por su paralelismo lo ocurrido con la Ley 21/2007, de 11 de ju-

lio, de modificación de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro-, no parece razonable aguardar que se permita al Senado enmendar el texto que se le ha remitido. En cualquier caso la voluntad del Gobierno pasa por su aprobación antes de fin de año.





## TABLA COMPARATIVA ENTRE EL CODIGO PENAL, EL PROYECTO DE LEY; Y LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA POR LA QUE SE MODIFICA EL CODIGO PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL<sup>1</sup>

### Art. 47

<p>La imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia.</p> <p>La imposición de la pena de privación del derecho a la tenencia y porte de armas inhabilitará al penado para el ejercicio de este derecho por el tiempo fijado en la sentencia.</p>	<p><b>1.</b> La imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia.</p> <p><b>2.</b> La imposición de la pena de privación del derecho a la tenencia y porte de armas inhabilitará al penado para el ejercicio de este derecho por el tiempo fijado en la sentencia.</p> <p><b>3.</b> Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida definitiva de los efectos del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia o porte respectivamente, así como la privación del derecho a obtenerlos durante el tiempo de la condena.</p>	<p><u>Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia o porte respectivamente.</u></p>
--	--	--

<sup>1</sup> Las reformas ya introducidas en el proyecto inicial del gobierno, y mantenidas en la Proposición se resaltan en azul ; las novedades de la Proposición de Ley se resaltan en subrayado; las modificaciones aprobadas en el pleno se resaltan en cursiva.

<b>Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II</b> <b>De los delitos contra la seguridad del tráfico</b>	<b>Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II</b> <b>De los delitos contra la Seguridad Vial</b>	<b>Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II</b> <b>De los delitos contra la Seguridad Vial</b>
--	---	---

Art. 379<sup>2</sup>

Art. 379

<p>El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas será castigado con la pena de prisión de <b>tres a seis meses</b> y, en su caso, <b>trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días</b> y, en cualquier caso privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.</p>	<p>1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en 50 kilómetros por hora en vía urbana o en 70 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a las de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de uno a cuatro años.</p> <p>2. <b>Con las mismas penas</b> será condenado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. <b>En todo caso, será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.</b></p>	<p>1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en <b>sesenta</b> kilómetros por hora en vía urbana o en <b>ochenta</b> kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículo a motor y ciclomotores por tiempo <b>superior</b> a uno y hasta cuatro años.</p> <p>2. <b>Con las mismas penas</b> será <b>castigado</b> el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. <b>En todo caso, será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.</b></p>
--	---	--

Modificado por LO 15/2003. Texto anterior: "El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años."



## Art. 381

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurriera cualquiera de los supuestos previstos en el artículo anterior.

## Art. 380

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurriera las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

## Art. 384

Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381.

Cuando no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena de prisión será de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

3. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.

## Art. 381

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con consciente manifiesto desprecio por la vida de los demás realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

3. El Vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.



## Art. 383

<p>Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 381 y 382 se ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, considerando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado. En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 66.</p>	<p>1. Cuando con los actos sancionados en los artículos anteriores se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.</p>	
--	--	--

## Art. 382

## Art. 380

<p>El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código.</p>	<p>El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a las que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la[s] penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.</p>	
--	--	--

## Art. 383

## Art. 384 [nuevo]

<p>El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor habiendo sido privado judicial o administrativamente del derecho a hacerlo, o cuando el correspondiente permiso se encontrare suspendido o cancelado, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con las de multa de no a dos años y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. En cualquiera de los casos, se impondrá la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de uno a seis años.</p>	<p>El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción .</p>
--	---



## Art. 382

## Art.385

## Art. 385

<p>Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de doce a veinticuatro meses el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:</p> <p>1º <b>Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación</b> en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización. O por cualquier otro medio.</p> <p>2º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.</p>	<p>Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de 12 a 24 meses y, <b>en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 10 a 40 días</b>, el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:</p> <p>1º <b>Colocando</b> en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, <b>sustrayendo o anulando</b> la señalización o por cualquier otro medio.</p> <p>2º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.</p>	<p>Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de 12 a 24 meses y <b>trabajos en beneficio de la comunidad de 10 a 40 días</b>, el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:</p> <p>1º <b>Colocando</b> en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o murando, <b>sustrayendo o anulando</b> la señalización o por cualquier otro medio.</p> <p>2º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.</p>
---	--	---

**Disposición adicional I.** *Revisión de la señalización vial.*

*El Gobierno impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial para adecuar los límites de velocidad a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial.*

**Disposición transitoria primera.** Legislación aplicable.

<p>1. Los delitos y faltas cometidos hasta el día de la entrada en vigor de esta ley se juzgarán conforme a la legislación penal vigente en el momento de su comisión. No obstante lo anterior, se aplicará esta Ley, una vez que entre en vigor, si las disposiciones de la misma son más favorables para el reo, aunque los hechos hubieran sido cometidos con anterioridad a su entrada en vigor.</p> <p>2. Para la determinación de cuál sea la ley más favorable se tendrá en cuenta la pena que correspondería al hecho enjuiciado con la aplicación de las normas completas del Código actual y de la reforma contenida en esta ley.</p> <p>3. En todo caso, será oído el reo.</p>	<p>1. Los delitos y faltas cometidos hasta el día de la entrada en vigor de esta ley se juzgarán conforme a la legislación penal vigente en el momento de su comisión. No obstante lo anterior, se aplicará esta Ley, una vez que entre en vigor, si las disposiciones de la misma son más favorables para el reo, aunque los hechos hubieran sido cometidos con anterioridad a su entrada en vigor.</p> <p>2. Para la determinación de cual sea la ley más favorable se tendrá en cuenta la pena que correspondería al hecho enjuiciado con la aplicación de las normas completas del Código actual y de la reforma contenida en esta ley.</p> <p>3. En todo caso, será oído el reo.</p>
---	---

**Disposición transitoria segunda.** Revisión de sentencias.

<p>1. El Consejo General del Poder Judicial, en el ámbito de las competencias que le atribuye el artículo 98* de la Ley Orgánica del Poder Judicial, podrá asignar a uno o varios de los Juzgados de lo Penal o secciones de las Audiencias Provinciales dedicados en régimen de exclusividad a la ejecución de sentencias penales la revisión de las sentencias firmes dictadas antes de la vigencia de esta ley.</p> <p>Dichos jueces o tribunales procederán a revisar las sentencias firmes y en las que el penado esté cumpliendo efectivamente la pena, aplicando la disposición más favorable considerada taxativamente y no por el ejercicio del arbitrio judicial. En las penas privativas de libertad no se considerará más favorable esta ley cuando la duración de la pena anterior impuesta al hecho con sus circunstancias sea también imponible con arreglo a esta reforma del Código. Se exceptúa el supuesto en que esta ley contenga para el mismo hecho la previsión alternativa de una pena no privativa de libertad en tal caso, deberá revisarse la sentencia.</p> <p>2. No se revisarán las sentencias en que el cumplimiento de la pena esté suspendido, sin perjuicio de hacerlo en caso de que se revoque la suspensión y antes de proceder al cumplimiento efectivo de la pena suspendida.</p> <p>Igual regla se aplicará si el penado se encuentra en período de libertad condicional.</p> <p>Tampoco se revisarán las sentencias en que, con arreglo a la redacción anterior de los artículos del Código y a la presente reforma, corresponda, exclusivamente, pena de multa.</p> <p>3*. No serán revisadas las sentencias en que la pena esté ejecutada o suspendida, aunque se encuentren pendientes de ejecutar otros pronunciamientos del fallo, así como las ya totalmente ejecutadas, sin perjuicio de que el juez o tribunal que en el futuro pudiera tenerlas en cuenta a efectos de reincidencias deba examinar previamente si el hecho en ellas penado ha dejado de ser delito o pudiera corresponderle una pena menor de la impuesta en su día, conforme a esta ley.</p> <p>4. En los supuestos de indulto parcial, no se revisarán las sentencias cuando la pena resultante que se halle cumpliendo el condenado se encuentre comprendida en un marco imponible inferior respecto a esta ley.</p>	<p>1. El Consejo General del Poder Judicial, en el ámbito de las competencias que le atribuye el artículo 98* de la Ley Orgánica del Poder Judicial, podrá asignar a uno o varios de los Juzgados de lo Penal o secciones de las Audiencias Provinciales dedicados en régimen de exclusividad a la ejecución de sentencias penales la revisión de las sentencias firmes dictadas antes de la vigencia de esta ley.</p> <p>Dichos jueces o tribunales procederán a revisar las sentencias firmes y en las que el penado esté cumpliendo efectivamente la pena, aplicando la disposición más favorable considerada taxativamente y no por el ejercicio del arbitrio judicial. En las penas privativas de libertad no se considerará más favorable esta ley cuando la duración de la pena anterior impuesta al hecho con sus circunstancias sea también imponible con arreglo a esta reforma del Código. Se exceptúa el supuesto en que esta ley contenga para el mismo hecho la previsión alternativa de una pena no privativa de libertad en tal caso, deberá revisarse la sentencia.</p> <p>2. No se revisarán las sentencias en que el cumplimiento de la pena esté suspendido, sin perjuicio de hacerlo en caso de que se revoque la suspensión y antes de proceder al cumplimiento efectivo de la pena suspendida.</p> <p>Igual regla se aplicará si el penado se encuentra en período de libertad condicional.</p> <p>Tampoco se revisarán las sentencias en que, con arreglo a la redacción anterior de los artículos del Código y a la presente reforma, corresponda, exclusivamente, pena de multa.</p> <p>3. No serán revisadas las sentencias en que la pena esté ejecutada o suspendida, aunque se encuentren pendientes de ejecutar otros pronunciamientos del fallo, así como las ya totalmente ejecutadas, sin perjuicio de que el juez o tribunal que en el futuro pudiera tenerlas en cuenta a efectos de reincidencias deba examinar previamente si el hecho en ellas penado ha dejado de ser delito o pudiera corresponderle una pena menor de la impuesta en su día, conforme a esta ley.</p> <p>4. En los supuestos de indulto parcial, no se revisarán las sentencias cuando la pena resultante que se halle cumpliendo el condenado se encuentre comprendida en un marco imponible inferior respecto a esta ley.</p>
--	---

\* 1. El Consejo General del Poder Judicial, podrá acordar, previo informe de las Salas de Gobierno, que en aquellas circunscripciones donde exista más de un juzgado de la misma clase, uno o varios de ellos asuman con carácter exclusivo, el conocimiento de determinadas clase de labores de apoyo que puedan prestar los servicios comunes que al efecto se constituyan.

4. Este acuerdo se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" y producirá efectos desde el inicio del año siguiente a aquel en que se adopte.

5. Los juzgados afectados continuarán conociendo de todos los procesos pendientes ante los mismos hasta su conclusión".



**Disposición transitoria tercera.** Reglas de invocación de la normativa aplicable en materia de recursos.

En las sentencias distadas conforme a la legislación que se deroga y que no sean firmes por estar pendientes de recurso, se observarán, una vez transcurrido el período de vacatio, las siguientes reglas:

- a) Si se traga de un recurso de apelación, las partes podrán invocar y el juez o tribunal aplicará de oficio los preceptos de la nueva ley, cuando resulten más favorables al reo.
- b) Si se trata de un recurso de casación, aún no formalizado, el recurrente podrá señalar las infracciones legales basándose en los preceptos de la nueva ley.
- c) Si, interpuesto recurso de casación, estuviera sustanciándose, se pasará de nuevo al recurrente, de oficio o a instancia de parte, por el término de ocho días, para que adapte, si lo estima procedente, los motivos de casación alegados a los preceptos de la nueva ley, y del recurso así modificado se instruirán las partes interesadas, el fiscal y el magistrado ponente, continuando la tramitación conforme a derecho.

En las sentencias distadas conforme a la legislación que se deroga y que no sean firmes por estar pendientes de recurso, se observarán, ~~una vez transcurrido el período de vacatio~~, las siguientes reglas:

- a) Si se traga de un recurso de apelación, las partes podrán invocar y el juez o tribunal aplicará de oficio los preceptos de la nueva ley, cuando resulten más favorables al reo.
- b) Si se trata de un recurso de casación, aún no formalizado, el recurrente podrá señalar las infracciones legales basándose en los preceptos de la nueva ley.
- c) Si, interpuesto recurso de casación, estuviera sustanciándose, se pasará de nuevo al recurrente, de oficio o a instancia de parte, por el término de ocho días, para que adapte, si lo estima procedente, los motivos de casación alegados a los preceptos de la nueva ley, y del recurso así modificado se instruirán las partes interesadas, el fiscal y el magistrado ponente, continuando la tramitación conforme a derecho

