

LOS DELITOS CULPOSOS COMETIDOS POR MEDIO DE VEHICULOS DE MOTOR Y LA LEY DE 24 DE DICIEMBRE DE 1962

por José María RODRIGUEZ DEVESA

Coronel Auditor y Catedrático
de Derecho penal

Antes de entrar a estudiar los trastrueques, por no decir trastornos, que la nueva Ley de 24 de diciembre de 1962 introduce en lo que se refiere a los delitos culposos cometidos por medio de vehículos de motor, cabe hacer una reserva importante: la de advertir que reputo la interpretación que sigue de los arts. 2.º y 3.º de la ley como provisional. Los problemas que la ley plantea son tan complejos, y el legislador ha descuidado en tales términos los detalles técnicos que no sólo es muy aventurado, en este momento, pretender sentar ninguna afirmación con vislumbres de definitiva, sino que es prácticamente imposible cualquier interpretación coherente y sin fisuras.

No es hacedero intentar percatarse del alcance de las novedades que la nueva ley encierra sin partir, como presupuesto, del régimen actual de los delitos culposos cometidos por medio de vehículos de motor, que es el general de todas las infracciones culposas en nuestro Derecho. Trataré, por consiguiente, de fijar de una manera somera estos presupuestos.

A) RÉGIMEN DE LOS DELITOS CULPOSOS EN EL CÓDIGO PENAL DE 1963

Hasta la entrada en vigor de la nueva ley, para la que se señala la fecha de 1 de enero de 1964, rige el Código penal de 1963. Lo mismo que en los Códigos anteriores, en el texto revisado

de 1963, la culpa puede revestir tres formas, a saber: imprudencia temeraria, imprudencia simple o negligencia *con* infracción de reglamentos e imprudencia simple o negligencia *sin* infracción de reglamentos. Estas formas que conciernen a la diferente gravedad de la culpa, se conjugan en orden a la punición de las infracciones culposas con la gravedad del hecho, esto es, con la hipótesis de que la acción, de mediar malicia, constituyera delito o falta. Ambos criterios se combinan de la siguiente manera: si el hecho constituiría falta, cualquiera que sea la gravedad de la culpa, sería siempre *falta* (art. 586, núm. 3.º, art. 600); si de mediar malicia constituiría delito, pero se cometió por simple imprudencia o negligencia sin infracción de reglamentos, pasa a ser una *falta* del artículo 586, núm. 3.º o del art. 600; en otro caso, o sea si mediar imprudencia temeraria o simple con infracción de reglamentos y el hecho está previsto en el libro segundo, se castiga con penas graves: estos es, como *delito*, con arreglo al art. 565. Este sistema presenta, además, la nota característica de que en ningún caso la pena puede ser igual o superior a la que correspondería imponer por el mismo hecho realizado dolosamente.

Sobre esta base común a todas las infracciones culposas descansa la regulación de las cometidas por medio de vehículos de motor, que sólo ofrecen alguna peculiaridad cuando están comprendidas en el art. 565. Tras un tejer y destejer un tanto extraño, el *texto revisado de 1963*, que se aprobó por Decreto de 28 de marzo de 1963, establece que "las infracciones penadas en este artículo, cometidas con vehículos de motor, llevarán aparejada la privación del permiso de conducir por tiempo de un mes a diez años". Se impone, pues, una pena adicional sobre las que normalmente correspondan.

Dicho esto, interesa retener tres de las notas que caracterizan el sistema español en materia de delitos culposos, que son:

1.º La culpa no es una infracción *per se*, sino una forma de la culpabilidad. RODRIGUEZ MUÑOZ ha demostrado de una manera concluyente, por nota a las págs. 196-211 de la segunda edición española del *Tratado de Derecho penal*, de EDMUNDO MEZGER, volumen I (1946), que el art. 565 no contiene un *crimen culpae*, sino *crimina culposa*.

La trascendencia práctica de esta distinción, sobre la que rei-

nan en la mayoría de los prácticos españoles ideas sumamente confusas, es grande. Si la culpa constituyera *per se* un delito (*crimen culpae*), entonces el resultado no sería más que un medio para restringir, por razones de seguridad jurídica y estadística, la punición: no todas las culpas, sino aquellas en las que se produjera un resultado, que son muchas menos, se castigarían; el resultado entonces es una condición para que se castigue la culpa, pero la culpa no va referida a él; es una *condición objetiva de penalidad* (sobre el supuesto de que la culpa *per se* no se castigue con una pena, pues de lo contrario el resultado vendría a cualificar a la culpa y culpa punible delito básico—, más resultado daría lugar a un *delito cualificado por el resultado*). En cambio, si se trata de *crimina culposa*, la imprudencia de la conducta es lo de menos, porque la imprudencia ha de ir referida al resultado; por muy imprudente que sea una conducta, si el resultado no es previsible, o si previsible no hubiera podido evitarse, no hay v. g., homicidio culposo.

Un ejemplo servirá para poner de manifiesto lo que se acaba de decir. Supongamos que un sujeto conduce de una manera imprudente (culpa referida a la conducta) y que un suicida se arroja al paso del vehículo en condiciones tales que aunque el conductor hubiese extremado la prudencia, el resultado atropello y muerte consecutiva era inevitable (falta de culpa respecto al resultado). Con la primera de las construcciones apuntadas (culpa = *crimen culpae*) habría que afirmar la responsabilidad criminal; por el contrario, con la segunda (imprudencia punible = *crimina culposa*) hay que negarla. No estamos, pues, ante una especulación vuelta de espaldas a la realidad, antes una divergencia teórica inocua, sino que la justicia material de la decisión que procede en el caso concreto depende de la exactitud de la interpretación.

2.ª La imprudencia punible, con arreglo a la opinión dominante y a la doctrina jurisprudencial, cabe tan sólo en los delitos llamados materiales o de resultado.

3.ª La culpa es el común denominador de las tres formas que, abstracción hecha de la impericia o negligencia profesional, distingue nuestro Código en la segunda de las formas de la culpabilidad.

B) LA LEY DE 24 DE DICIEMBRE DE 1962

Veamos ahora cuáles son las modificaciones que en este sistema introduce la Ley de 24 de diciembre de 1962 en lo que concierne a los delitos culposos cometidos por medio de vehículos de motor. A este propósito importa destacar, antes de entrar en detalles, que entre la Ley de 1962 y el texto revisado del Código penal de 1963, o sea entre el sistema actual que va a ser abandonado y el que empezará a regir a contar del día 1 de enero de 1964, hay una charnela, un cordón umbilical, de sumo interés para averiguar la *ratio legis* en una serie de cuestiones. Este lazo de unión es la *tercera* de las *disposiciones finales* de la Ley de 24 de diciembre de 1962.

Esta disposición dice así:

“Se derogan la Ley de nueve de mayo de 1950 sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor y el art. 565 del Código penal en cuanto se refiere a las infracciones cometidas con vehículos de motor y a la sanción de privación del permiso de conducir” (párrafo primero).

Por consiguiente, a mi entender queda intacto el sistema actual en lo relativo a infracciones culposas cometidas por medio de vehículos de motor que constituyan simplemente una *falta* del artículo 586, núm. 3.º o del art. 600 del Código penal, pues parece evidente que sólo las comprendidas en el art. 565 quedarán sometidas a la nueva ley. Ahora bien: como aparte de este tenue hilo que nos reconduce al Código penal común, la Ley de 1962 no respeta en sus arts. 2.º y 3.º la terminología tradicional, nos obliga a replantearnos el problema de la culpabilidad en los delitos cometidos por medio de vehículos de motor. No sólo buscaremos en vano la palabra imprudencia punible o alguna otra que nos remita a las formas conocidas de la culpa, sino que la dislocación terminológica y la desorientación que de ella se desprende va mucho más lejos de lo que sería conveniente. La Ley de 1962 utiliza los términos de *conducción temeraria* (rúbrica del art. 2.º) y *culpa con infracción de reglamentos* (rúbrica del art. 3.º) con lo que

prima facie da a entender literalmente que sólo son culposas las conductas del art. 3.º y, *a contrario sensu*, que las previstas en el art. 2.º no lo son. La terminología, sin embargo, no es argumento decisivo aquí, porque la misma ley en el art. 39 —en el que no podemos detenernos so pena de enojosísima digresión— contrapone la *culpa* y la *negligencia* del perjudicado, lo que evidencia que la palabra culpa se emplea en la ley con una enorme imprecisión técnica por ser indiscutible que la negligencia es una de las formas que puede revestir la conducta culposa y, en consecuencia, no es lícito contraponerla a ésta. La deficiencia técnica de la ley no permite, por lo tanto, dar por sentado sin más que los delitos culposos cometidos por medio de vehículos de motor se encuentren sancionados únicamente en el art. 3.º, y para llegar a alguna conclusión al respecto se impone analizar ambos preceptos, los arts. 2.º y 3.º

a) *El artículo 2.º de la Ley de 1962*

El art. 2.º dispone: "El que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas, su integridad o sus bienes, será castigado con la pena de multa de 5.000 a 50.000 pesetas y privación del permiso de conducir por tiempo de dos meses a un año.—Si del anterior comportamiento resultare muerte, la pena será de prisión menor y anulación del permiso de conducir, con inhabilitación para obtenerlo por tiempo de tres a ocho años.—Si el resultado fuere incapacidad permanente, la pena será de prisión menor y anulación del permiso, con inhabilitación para obtenerlo por tiempo de uno a cuatro años.—Si resultaren otras lesiones, teniendo en cuenta la consideración de graves, menos graves o leves de aquéllas, la pena será de arresto mayor y privación del permiso de conducir de seis meses a tres años. Los daños se castigarán con multa de 5.000 a 50.000 pesetas y privación del permiso de conducir de dos meses a dos años."

Si se repara en la estructura del precepto observaremos que los delitos que en él se castigan están integrados por una conducta de

conducción temeraria ("conducir con temeridad manifiesta") y un *resultado*, que según los diferentes párrafos es la puesta en **peligro concreto e inminente** de la **seguridad del tráfico**, etc., la **muerte**, la **incapacidad permanente**, otras lesiones o daños.

En segundo lugar es preciso prescindir de viejos hábitos mentales. Desde el Código de 1848, los juristas españoles estamos acostumbrados a asociar la palabra temeridad con la de imprudencia, a ver en ella una clase culpa. Sin duda la presión de este proceso psicológico asociativo es la que ha inducido a los comentaristas de la nueva ley (PERA VERDAGUER, ABELLA) a traer a este artículo la jurisprudencia sobre imprudencia temeraria. Pero hay que observar que la temeridad aquí, en el art. 2.º, no va asociada con la palabra "imprudencia", sino con el verbo "conducir", con el "condujere" de que habla la ley; de modo claro en el párrafo primero y, terminantemente, en la rúbrica "conducción temeraria". Por tanto, no adjetiva a un elemento subjetivo del delito, sino a un elemento objetivo. Se trata de una determinada manera de conducir, de una conducción temeraria, y, por si fuera poco, la ley subraya esa objetividad diciendo que la temeridad ha de ser *manifiesta*, en el sentido de patente para terceros, no oculta. En consecuencia, el uso de la palabra temeridad no prejuzga cuál haya de ser la forma o formas de la culpabilidad requeridas en los delitos penados en el art. 2.º. Es una precisión sobre la conducta punible que afecta únicamente al elemento externo, al *tipo del injusto*, a la antijuridicidad, no a la culpabilidad. Supongamos que un sujeto conduce con temeridad manifiesta, por ejemplo, porque va a una velocidad excesiva. La temeridad objetiva de una conducta de esta índole no se puede poner en duda y, no obstante, la culpabilidad puede revestir todas las gamas e, incluso, puede ocurrir que falta. Porque en el ejemplo en cuestión, si el sujeto es consciente de su proceder y quiere conducir de la manera que conduce procederá dolosamente, pero si va distraído por embargarle otras preocupaciones habrá una imprudencia que según las circunstancias se calificará de temeraria o simple, y puede también suceder que sea un enajenado que por ser inimputable actúa sin culpabilidad alguna. Es posible, pues, una conducción temeraria dolosa, culposa o inculpa.

En tercer lugar ha de repararse en que la conducción temera-

ria por si solo es un nada jurídico-penal, es irrelevante. El delito consiste siempre en conducir con temeridad manifiesta y poner en peligro la seguridad del tráfico, causar la muerte, etc. El resultado pertenece, lo mismo que la conducción temeraria, al *tipo del injusto*, a la antijuridicidad, no a la culpabilidad. Estamos, por lo tanto, al igual que en el Código penal, ante delitos de resultados materiales.

Del examen de la estructura de estos delitos del art. 2.º de la ley y de la naturaleza objetiva de la conducción temeraria y del resultado que a ella viene a añadirse para integrar las distintas figuras delictivas, se desprende que el problema de la culpabilidad, o mejor dicho de las formas de la culpabilidad que convienen a todos y cada uno de los delitos a que nos venimos refiriendo, queda abierto, sin prejuzgar por ninguna indicación, por ninguna palabra de las que la ley emplea. Hemos visto que respecto a la conducción temeraria caben todas las formas de culpabilidad. ¿Y el resultado? ¿Es preciso que el resultado se produzca dolosa, culpablemente o basta una mera conexión causal? El intérprete no puede eludir esta tarea, en la que no tiene más base inamovible que la de que el principio de que no hay pena sin culpabilidad ha de mantenerse en cuanto la ley no obligue *expresamente* a lo contrario, lo que acabamos de ver que no ocurre en el art. 2.º porque en él no hay una sola palabra atinente al elemento subjetivo del delito. Además del respeto al principio *nulla pena sine culpa*, me parece obvio también que la cuestión de las formas de la culpabilidad ha de resolverse de una manera unitaria para todos los casos comprendidos en el repetido art. 2.º de la ley, pues no hay indicio alguno por el que quepa inferir que el legislador pretenda que se decidan de diversa manera. Dando un paso más en nuestro intento de esclarecer la *ratio legis* y a poco que se reflexione sobre ello, se advierte que hay que descartar el dolo, pues es evidente que la muerte causada por conducción temeraria de un vehículo de motor, si se ha producido dolosamente ha de inculparse conforme al art. 407 del Código penal (homicidio doloso) y no por el art. 2.º, párrafo segundo, de la Ley de 1962; siendo indiscutible el fin agravatorio de la ley no es admisible que por el hecho de que el homicidio doloso se cometa utilizando un vehículo de motor, la pena sea de prisión menor en lugar de

la de reclusión menor que de otro modo habría que imponer (suponiendo que no constituya un asesinato). Queda, por consiguiente, la *culpa*. Pero ya no es factible ninguna precisión ulterior. En principio es indiferente que los resultados previstos en el artículo 2.º de la ley hayan sido producidos por imprudencia temeraria, simple imprudencia o negligencia con infracción de reglamentos. Acaso, remitiéndose a lo dicho al referirse a la tercera de las disposiciones finales de la Ley de 1962, se impondría la exclusión de los casos en que media imprudencia simple o negligencia *sin* infracción de reglamentos, en vista de que los artículos 586, núm. 3.º, y 600 del Código penal no resultan afectados por la nueva ley aunque las faltas correspondientes se cometan por medio de vehículos de motor. Si se admite esta restricción a la letra de la ley la novedad introducida por ella en materia de formas de culpabilidad consistirá en equiparar la imprudencia temeraria a la simple con infracción de reglamentos, siempre y cuando el resultado sea causado por conducir con temeridad manifiesta.

b) *El artículo 3.º de la Ley de 1962*

Respecto al art. 3.º, los razonamientos son en un todo paralelos a los que se imponen en el art. 2.º. La estructura de los delitos en él comprendidos es semejante en un todo: es necesaria una *falta de cuidado* entendida en un sentido objetivo (*conducir sin el debido cuidado*) más un *resultado*. Ambos pertenecen al tipo del injusto, no a la culpabilidad. El problema de cuales sean las formas de culpabilidad requeridas o si se puede prescindir de la culpabilidad respecto al resultado queda abierto y sin prejuzgar por la ley, siendo tarea que incumbe al intérprete. No se trata de la producción dolosa de los resultados en cuestión por idénticas razones a las antes aducidas. Debe excluirse la producción del resultado mediante imprudencia simple o negligencia *sin* infracción de reglamentos porque aquí la ley exige de modo terminante que haya infracción de reglamentos. Quedan, por tanto, la imprudencia temeraria y la simple con infracción de reglamentos, a base, claro está, de que el sujeto no conduzca con temeridad manifiesta, porque entonces sería aplicable el art. 2.º y no el 3.º

e) *Lesiones leves y daños hasta quinientas pesetas*

Es indudable que, desde el punto de vista gramatical, no hay posibilidad de negar que en el art. 2.º de la ley se han querido incluir y se han incluido las lesiones leves (falta) entre los resultados producidos por una conducción temeraria, pues se dice inequívocamente en el párrafo cuarto y se desprende del debate en las Cortes; de donde se infiere que lo mismo sucede con los daños hasta quinientas pesetas, los cuales no están expresamente excluidos ni del art. 2.º ni del 3.º El método histórico corrobora que este texto de la ley ha sido redactado consciente el legislador de que las mismas lesiones leves o daños mínimos cometidos dolosamente por medio de un vehículo de motor estarán castigados con pena más benigna que la literalmente consignada en los arts. 2.º y 3.º de la ley. A pesar de ello, se pronunció decididamente por la *exclusión* de aquellos daños y lesiones que de mediar malicia serían constitutivos de una falta de lesiones o de daños. Entiendo que es obligada una interpretación correctiva, en contra de la letra de la ley. A favor de una tal interpretación está, en primer término, el que no hay ningún obstáculo de orden técnico para restringir la letra de la ley cuando el resultado de la interpretación no perjudica al reo y existen sólidas bases en que apoyarla. Esta firme base para mí consiste en que es indiscutible que la Ley de 1962 no ha querido modificar nada más que el art. 565 del Código penal, no los arts. 586 y 600 que quedarían amputados de una parte de su contenido con una interpretación rigurosamente gramatical; hay, por consiguiente, una *contradicción* entre el párrafo cuarto y quinto del art. 2.º de la ley (y los correlativos del artículo 3.º), y el contenido de la disposición final tercera que deroga el art. 565 y sólo el art. 565 en lo que se refiere a delitos cometidos por medio de vehículos de motor. Esta contradicción debe resolverse, por razones de índole sistemática, en beneficio de la disposición final, con arreglo a la que los arts. 586 y 600 *no* quedan "derogados". Esta opinión se encuentra robustecida por un argumento que atañe a la justicia material, pues la solución opuesta conduce al absurdo de que uno y el mismo hecho idéntico en sus elementos objetivos, se castigue con mayor benignidad si

se comete dolosamente que cometido culposamente. Y, además, pueden invocarse razones de sana *política criminal*: si mantuviéramos la interpretación literal será humanamente explicable la tentación de falsear, por parte del culpable, la situación de hecho alegando que no se cometió culposa, sino dolosamente, con lo que la interpretación que repugnamos tendría un cierto efecto criminógeno al fomentar la comisión de delitos contra la administración de justicia como el de falso testimonio u otros.

d) *Alcance de la fórmula "concreto e inminente peligro"*

El párrafo primero del art. 2.º de la ley exige, como queda dicho, que la conducción con temeridad manifiesta "pusiere en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas, su integridad o sus bienes". Me parece que esta larga frase, quizás no bien meditada por el legislador, constituye un giro artístico, estilístico, sin otro alcance y trascendencia, es decir, que siempre que haya un inminente y concreto peligro para la vida, la integridad corporal o la propiedad habrá que entender cumplimentado el inciso en que gramaticalmente se alude al concreto e inminente peligro de la "seguridad de la circulación", y que cuando falte aquel peligro para la vida, etc., no se dará éste. Tal interpretación viene abonada, a mi juicio, no sólo por la dificultad que reputo insalvable de imaginar una situación de peligro "concreto" de algo abstracto como es la "circulación" sin un coetáneo peligro "concreto e inminente" también para la vida, etc., sino porque cualquier otra tesis nos llevaría al absurdo de que la muerte por imprudencia temeraria (o simple con infracción de reglamentos) sería impune en todos aquellos casos en los que, hipotéticamente, no se pusiera contemporaneamente en peligro concreto e inminente la circulación. Esto es, una interpretación gramatical estricta llevaría a exigir en todos los párrafos del art. 2.º de la ley no sólo la conducción temeraria, sino la puesta en peligro de la circulación, con la consiguiente impunidad cuando ésta faltase, y no se podría buscar el remedio en el art. 565 del Código penal por estar derogado en lo relativo a las infracciones cometidas por medio de vehículos de motor. La falta de tipicidad

de una muerte o lesiones, v. gr., cometidas con vehículos de esta clase y mediante imprudencia temeraria no puede admitirse que esté de acuerdo con la *ratio legis*.

C) CONCLUSIONES

La precedente ojeada a algunos de los múltiples problemas que suscitan los arts. 2.º y 3.º de la Ley de 24 de diciembre de 1962 y el intento de una interpretación coherente, que no excluye otras —a causa de la equivocidad de la ley—, nos conduce a señalar como novedades más importantes en punto a delitos culposos cometidos por medio de vehículos de motor, las siguientes:

a) Equiparación de la imprudencia temeraria a la simple con infracción de reglamentos, trasladando el acento decisivo para la punición desde la mayor o menor gravedad de la culpa, característica del sistema actual, a la índole del deber objetivo de cuidado infringido, siendo la temeridad también infracción (potenciada) de un deber de cuidado.

b) Creación de una nueva figura de delito: la prevista en el párrafo primero del art. 2.º de la ley. Indudablemente que la interpretación propugnada encuentra aquí un obstáculo, ya que, si se exige la ausencia de dolo en todos los supuestos comprendidos en el referido artículo, la puesta en peligro "dolosa" sería impune. Este inconveniente me parece, sin embargo, muchísimo menor —en una ley de tan acusados defectos técnicos en esta materia— que el de renunciar a la exigencia de culpabilidad respecto a los resultados incriminados en el mencionado artículo a donde nos conduciría la pretensión de incluir a toda costa estos casos. Por otra parte, y tan sólo con relación al párrafo primero, cabría, mediante un argumento *a fortiori*, estimar que la producción dolosa de la situación de peligro concreto e inminente para la vida de una persona se encontraba incluida desde el momento en que lo está la producción culposa.