



NOTA DE PRENSA 29 DE JULIO DE 2016 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

1.- La evolución y repunte de la siniestralidad en 2016. Cifras nacionales y europeas. Sus causas y respuestas frente a ella. La distracción y las nuevas tecnologías del automóvil: el móvil y las aplicaciones generadoras de riesgo para la conducción y circulación por las vías públicas.

En el ámbito de la Unión Europea (UE) la Comisión ha puesto de manifiesto recientemente la ralentización en la reducción del número de accidentes mortales. Así, en comunicado de prensa de 31 de marzo de 2016 (fuente ec.europa.eu) la Comisión Europea presentó las estadísticas preliminares de 2015 que reflejan una situación actual de estancamiento que, en palabras de la propia Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, resulta alarmante, siendo preciso realizar esfuerzos adicionales para alcanzar el objetivo estratégico de la UE 2010-2020 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales. En ellas España se sitúa en sexto lugar con 36 víctimas mortales por millón de habitantes –repetiendo la cifra de 2014- frente a la media de la UE de 51,5 víctimas mortales –por 51 de 2014-, lo que equivale a una tasa de mortalidad similar a la de los dos años anteriores. En 2015 perdieron la vida en las carreteras de la UE 26.000 personas, 5.500 menos que en 2010; no obstante, en comparación con 2014 la situación no ha mejorado. Sólo cerca del 7% de los fallecidos lo fueron en autopistas; el 38% de todas las muertes ocurrieron dentro de áreas urbanas; sin embargo, la mayoría de los fallecimientos (55%) tuvieron lugar en áreas rurales.

Según las mismas estadísticas preliminares, los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas, etc.) representan casi la mitad de las víctimas de tráfico, y su proporción es incluso mayor en las áreas urbanas; suponen también un alto porcentaje de las 135.000 personas que, según la Comisión, resultaron heridas por accidentes de tráfico.

La propia Comisaria puso de manifiesto que el coste social de los accidentes mortales y con heridos se estima, como mínimo, en 100.000 millones de euros. A nivel nacional, la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT) en su balance definitivo de 2014 (“Las principales cifras de la siniestralidad vial-España 2014”) señala que los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas ascienden en España al menos a 5.205 millones de euros y representan como mínimo el 0,5% del PIB, aunque es más razonable asumir que alcanzan el 1%.

En cuanto a los datos nacionales de siniestralidad aún no se han publicado las cifras consolidadas de 2015. Según el balance provisional de seguridad vial 2015 publicado el 4 de enero de 2016 por la DGT, que se refiere únicamente a accidentes con víctimas mortales en vías interurbanas y sólo hasta las 24 horas



de producirse el siniestro, durante el año 2015 perdieron la vida en accidente de tráfico 1.126 personas en las vías interurbanas españolas (el dato se elevaría a 1.131 si acudimos al cuadro de datos provisionales de accidentes mortales que aparece colgado en la sección estadística de la web dgt.es, fecha de consulta 27 de julio de 2016), por 1.132 fallecidos del año 2014 según la misma fuente, lo que evidencia en 2015 la línea descendente de años anteriores pero con una clara tendencia a la estabilización o estancamiento de las cifras de siniestralidad, a pesar de experimentar un claro incremento, al igual que el año pasado respecto de 2013, las víctimas mortales en vías convencionales (con 45 fallecidos más que en 2014) y un correlativo descenso en vías interurbanas de alta capacidad (con 51 fallecidos menos que en 2014). La apuntada estabilización de las cifras se produce a pesar del notable incremento de los datos de movilidad pues, según la misma fuente, en 2015 se acentúa el aumento en el número de desplazamientos de largo recorrido, advertido por primera vez en 2014 desde el inicio de la crisis económica, con una cifra de 373.504.129 movimientos, 13,7 millones más que en 2014, en que ya habían aumentado en 5,5 millones respecto de 2013.

Ahora bien, si acudimos a los datos provisionales de la DGT de 2016 (cuadro de datos provisionales de accidentes mortales que figura en la sección estadística de la web dgt.es, fecha de consulta 27 de julio de 2016), referidos únicamente a accidentes con víctimas mortales en vías interurbanas y sólo a 24 horas del siniestro, se pone de manifiesto un punto de inflexión respecto de años anteriores, con un claro repunte en las cifras de víctimas mortales en los seis primeros meses de 2016. Así, en todos los meses del semestre, salvo en mayo, se aprecia un incremento en el número de fallecidos respecto del mismo mes del año anterior, con un total acumulado de muertes en carretera de 544 en 2016 por 503 en 2015 en el período enero-junio, es decir, un incremento provisional de 41 fallecidos (40 si se computan los fallecidos a fecha 25 de julio).

En conclusión, la estabilidad de las cifras europeas de 2015 y el repunte de las nacionales durante el año en curso no permite lecturas triunfalistas, no sólo en el plano económico apuntado, sino sobre todo en el humano por las tragedias que representan.

En cuanto a las causas, la Comisión Europea (misma fuente ec.europa.eu) apunta que la ralentización en la reducción del número de accidentes mortales se debe a toda una serie de factores, algunos evidentes, en particular la mayor interacción en la ciudad entre los usuarios de la vía pública motorizados y los que no están protegidos, así como el creciente número de personas de edad avanzada que intervienen en el tráfico rodado. Otras causas se refieren a la urbanización que conlleva un creciente número de usuarios vulnerables de la vía pública, un incremento del tráfico, menos recursos dedicados al mantenimiento de carreteras y vehículos como consecuencia de la crisis económica y, por último, si bien no menos importante, la aparición de nuevas tendencias en el comportamiento de los usuarios, como la distracción, principalmente por el uso de teléfonos móviles. Respecto de esta última se incide en las propias estadísticas nacionales: según los últimos datos consolidados de la DGT sobre vías urbanas e interurbanas –“Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial. España 2014”- la distracción aparece como



factor en un 30% de los accidentes con víctimas. En vías interurbanas la distracción se presenta como factor en un 36% de los casos y en las vías urbanas en un 26%. Uno de los motivos que conlleva la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2014, según la misma fuente, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) formuló 135.852 denuncias por utilización de aquél, lo que supone un 7,5% más que en 2013. La distracción aparece en muchas ocasiones en conjunción con otros comportamientos de riesgo. El estudio citado señala que, si se analizan los conductores implicados en accidentes con víctimas en los que se registró falta de atención como factor de influencia en el accidente, el conductor había incurrido presuntamente en alguna otra infracción en un 32% de los casos, en un 10% se trataría de una infracción relacionada con la velocidad.

Por lo que se refiere a los remedios para corregir las tendencias apuntadas, la Comisaria Europea de Transportes en el comunicado citado instó a los Estados miembros a intensificar su labor coercitiva y de sensibilización. Entre ellas, según la Comisión, hacer cumplir el código de circulación, construir y mantener las infraestructuras y realizar campañas de educación y sensibilización, interviniendo la Comisión cuando existe un claro valor añadido de la UE, por ejemplo promulgando legislación que permita la represión de infracciones de tráfico transfronterizas o estableciendo normas técnicas de seguridad para infraestructuras y vehículos. La Comisaria puso el énfasis, en esta materia, en la tecnología e innovación, que determinan cada vez más el futuro de la seguridad vial, de suerte que a medio y largo plazo la conducción automatizada y conectada, por ejemplo, presenta un potencial enorme de prevención de las colisiones, y la Comisión, según el mismo comunicado citado, se propone elaborar en el segundo semestre de 2016 un plan maestro para el despliegue de sistemas de transporte inteligente cooperativos, que permiten una comunicación bidireccional entre vehículos, así como con y entre las infraestructuras viarias.

Desarrollamos e incidimos, por nuestra parte, en similares remedios: la aplicación eficaz y proporcionada de la ley administrativa y penal es condición indispensable, aunque no la única, para reducir la siniestralidad. También el diseño de un estatuto jurídico del peatón y ciclista para su convivencia armónica en la ciudad, la mejora del estado de las vías, señalización, alumbrado, reducción de límites de velocidad y estado de los vehículos con el matiz de que el envejecimiento del parque móvil se debe a la crisis económica y traduce la desigualdad ante la seguridad de quien no tiene recursos para costeársela. En definitiva es precisa una estrategia global y científica ante las nuevas realidades. Podemos afirmar e insistir, sin temor a equivocarnos, que la educación vial es ahora más que nunca, sin demérito de las demás, la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías públicas. Se requiere como decíamos en la Memoria de 2014 una educación integral, permanente y acompasada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento. Debe iniciarse en la familia, continuar en el colegio, llegar hasta la tercera edad y abarcar todas las facetas y actividades de la vida



relacionadas con el uso de las vía públicas no sólo por la vía de la prescripción o prohibición sino por la del estímulo o incentivo. La Fiscal General del Estado en su comparecencia ante la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados de 25 de abril de 2016 subrayó la relevancia de la educación vial y de la respuesta penal impulsada por el Ministerio Fiscal (en adelante MF) en delitos de peligro contra la seguridad vial –arts. 379 a 385 del Código Penal (en adelante CP)-, con un número de sentencias de condena que constituyen aproximadamente un tercio de las dictadas por toda clase de delitos en 2015 y con cumplimiento inmediato o pronto de la pena. Nos referimos a ello en el apartado siguiente.

2.- Datos estadísticos de procedimientos por delitos viales: causas de aumento o disminución de infracciones penales. Datos estadísticos de condenas, escritos de acusación y penas impuestas. Examen de la curva de evolución comparativa.

Enlazando con las cifras de siniestralidad, si conectamos el estancamiento de éstas y el incremento del número de desplazamientos en 2015 con el volumen de actividad del MF en el ámbito de la delincuencia vial, éste último no ha corrido en paralelo con aquéllos indicadores, pues en el año 2015 se observa respecto del año anterior una tendencia generalizada al descenso tanto en el número de procedimientos penales incoados, como en el de escritos de acusación formulados por el MF y sentencias condenatorias recaídas por delitos contra la seguridad vial. Puede deberse, entre otras circunstancias, a la efectividad y rapidez de la respuesta penal frente a este tipo de delincuencia, junto con la respuesta sancionadora administrativa, pero también a una concienciación vial de la ciudadanía más interiorizada, sin que quepa desdeñar otras posibles concausas, como la disminución en el número de pruebas de alcoholemia realizadas, al menos en el ámbito de la ATGC.

2.1.- La eficacia penal. Procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, escritos de acusación y sentencias. Los Juicios Rápidos.

2.1.1.- La eficacia y celeridad de la respuesta penal.

Como se indica a continuación con más detalle, en 2015 se formularon por delitos viales de peligro 81.529 escritos de acusación que constituyen el 32% del total de los 261.039 presentados por el MF y que dieron lugar a 83.283 condenas, el 34 % de las 245.834 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos. La cifra es expresiva de la eficacia de la investigación de delitos viales por las Policías Judiciales de Tráfico, de la actuación del MF y de la respuesta judicial consecutiva y cumple los fines de prevención general de la pena en cuanto disuade y motiva al cumplimiento de la norma y evita el sentimiento de impunidad. Casi el 90% de estas condenas son dictadas de conformidad y en un porcentaje muy alto con cumplimiento inmediato de las 57.313 penas de privación del derecho a conducir y 2.532 pérdidas de vigencia ex art. 47.3 CP impuestas en este año y un pronto cumplimiento de buena parte de las 50.000 penas estimadas de multa y 31.634 penas de trabajos en beneficio de la comunidad asimismo impuestas en sentencia en 2015. De este modo la pena cumple los fines de prevención especial orientados a la recuperación del autor del delito para la legalidad. El cociente de resolución de casi el 100% entre asuntos ingresados y resueltos habla de la celeridad de la respuesta penal.



2.1.2.- Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias.

Una primera aproximación a la estadística de delincuencia vial en España en el año 2015 y su evolución respecto de los años anteriores obliga a referirse, como primer indicador, al número de procedimientos abiertos, que incluyen tanto las Diligencias Previas como las Diligencias Urgentes incoadas por delitos contra la seguridad vial. Estos datos iniciales han de interpretarse, como hacemos más abajo, en conjunto con otros indicadores -volumen de acusaciones presentadas por el MF y asuntos resueltos por sentencia condenatoria- que ofrecen una visión procesal más depurada. El primer indicador -procedimientos incoados como Diligencias Previas o Urgentes por delitos contra la seguridad vial- y su evolución desde el año 2007 aparece reflejado en esta Tabla:

Diligencias Previas/Urg.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Art.379.1	----	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021	752	818
Art.379.2	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346
Art. 380	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587	2.384	2.310
Art. 381	138	125	285	402	313	315	318	204	190
Art. 383	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070	1.884	1.550
Art. 384	----	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017	33.883	31.231
Art. 385	1.506	985	890	740	510	535	411	396	482
TOTAL	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854	108.843	97.927

Si bien en algunos tipos cuantitativamente residuales -arts. 379.1 y 385- se percibe un ligero incremento de asuntos ingresados, una interpretación global de las cifras del año 2015, con alrededor de 10.000 procedimientos incoados menos que en 2014, ratifica la tendencia a la baja de este indicador desde el año 2012, con un volumen de procedimientos incoados en el año 2015 inferior a los 100.000, lo que no se producía desde el año 2008.

Entrando ya en el análisis de los otros dos indicadores, escritos de acusación formulados y sentencias condenatorias recaídas en el año 2015, se confirma la tendencia descendente en el volumen de los primeros, más acentuada el último año, con alrededor de 9.000 acusaciones menos que el año anterior, correlato de la disminución también experimentada en el número de procedimientos incoados. Por el contrario, en la cifra de sentencias condenatorias se invierte la tendencia del año anterior, en que había aumentado su número respecto de las de 2013, para volver nuevamente a reducirse sensiblemente en 2015 -se han dictado alrededor de 9.000 sentencias condenatorias menos que en 2014-, aunque la consecuencia no es otra que la vuelta a los niveles de 2013. El descenso sustancial en uno y otro parámetro lo es en los delitos del art 379.2, siendo la de sentencias del art. 383 producto de un ajuste informático. La



siguiente tabla describe la evolución que acabamos de reflejar, con distinción por tipos delictivos:

Comparativa 2013-2015	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014	Acusaciones MF 2015	Sentencias 2015
379.1 CP	612	496	493	454	426	477
379.2 CP	60.211	53.793	57.623	58.607	50.740	52.523
380 CP	2.071	1.646	1.868	1.798	1.731	1.683
381 CP	205	149	205	162	150	129
383 CP	2.934	2.553	2.471	5.554	2.325	2.501
384 CP	29.097	24.668	27.900	26.045	26.115	25.923
385 CP	69	77	61	62	42	47
TOTAL	95.199	83.382	90.621	92.682	81.529	83.283

A continuación se ofrece la Tabla que recoge los datos de sentencias condenatorias por Comunidades Autónomas durante el año 2015:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Andalucía	38	8.163	384	24	255	5.747	8	14.619
Aragón	26	1.070	29	1	27	426	0	1.579
Asturias	5	1.231	29	1	57	494	1	1.818
I. Baleares	7	1.774	29	2	57	701	1	2.571
I. Canarias	20	2.228	28	4	63	1.441	0	3.784
Cantabria	0	469	25	0	21	239	3	757
Cataluña	269	9.515	345	34	628	4.688	18	15.497
Extremadura	5	828	44	3	44	398	1	1.323
Galicia	13	3.642	90	4	143	1.914	6	5.812
La Rioja	1	368	18	2	8	133	1	531
Madrid	28	7.267	200	18	407	2.863	1	10.784
Murcia	0	2.087	42	0	77	1.080	0	3.286
Navarra	4	963	19	6	44	309	0	1.345
P. Vasco	20	1.956	75	3	128	746	3	2.931
C.Valenciana	15	6.872	199	9	347	2.609	1	10.052
C.La Mancha	6	1.897	51	7	88	1.048	3	3.100
C. León	20	2.193	76	11	107	1.087	0	3.494
Total sentencias	477	52.523	1.683	129	2.501	25.923	47	83.283

2.1.3.- El cociente de resolución.

La siguiente tabla refleja los datos de tasas de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados en el año 2015) por tipos delictivos:



DELITOS CSV	DP+DU 2015	Sentencias 2015	Tasa resolución 2015	Tasa resolución 2014
379.1 CP	818	477	0,58 (58%)	0,60
379.2 CP	61.346	52.523	0,85 (85%)	0,84
380 CP	2.310	1.683	0,72 (72%)	0,75
381 CP	190	129	0,67 (67%)	0,79
383 CP	1.550	2.501	1,61 (161%)	2,9
384 CP	31.231	25.923	0,83 (83%)	0,76
385 CP	482	47	0,09 (9%)	0,15
TOTAL	97.927	83.283	0,85 (85%)	0,85

Si bien las tasas de resolución por tipos experimentan algunas variaciones, tanto al alza como a la baja según el delito, la tasa de resolución global se mantiene constante respecto del año anterior, con un elevado número de asuntos resueltos por sentencia de condena, que evidencia la unificación y coordinación de criterios del MF en la materia propia de la especialidad. Si a las sentencias condenatorias se sumaran las absolutorias u otras resoluciones de archivo es evidente que la tasa de resolución global en este ámbito alcanzaría cifras en torno al 100%, en una equivalencia entre procedimientos incoados y resueltos.

2.1.4.- Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial.

Se mantienen prácticamente constantes en el ámbito de la delincuencia vial los elevados porcentajes de procedimientos incoados y acusaciones formuladas por los trámites de los denominados Juicios Rápidos, el 75,48% en los primeros y el 81,03% en los segundos.

DELITOS VIALES	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	24.004	73.923	97.927
E. Acusación	15.458	66.071	81.529



2.2.- Penas impuestas y su ejecución en delitos contra la seguridad vial.

Nos referimos a continuación a los datos estadísticos en cuanto a las penas impuestas y su cumplimiento en las 83.283 sentencias condenatorias dictadas en el año 2015 por delitos viales.

2.2.1.- Penas privativas de libertad.

Consignamos la cifra de internos que cumplen condena “sólo” por delitos contra la seguridad vial según los datos suministrados por Instituciones Penitenciarias:

FECHA	PENADOS (judiciales)	PREVENTIVOS	LOCALIZACION PERMANTE	LIBERADOS CONDICIONALES	FIN SEMANA	TOTAL
1/1/2015	766	3	3	71	7	850
15/4/2016	899	5	3	76	5	988

INTERNOS	1/1/14	1/1/15	%	15/12/14	15/4/2016	%
TOTAL	886	850	-4%	873	988	+13%

Los datos aportados por Instituciones Penitenciarias sólo consignan una “foto fija” en determinadas fechas y no ofrecen seguridad informática en el sentido de que responda a internos por delitos viales con multirreincidencia o por homicidios imprudentes con el concurso del art. 382, que son los dos únicos supuestos que en principio podrían considerarse atribuibles a los procedimientos judiciales en los que interviene la especialidad. El Fiscal de Sala viene interesando la depuración en este punto de los programas informáticos correspondientes.

2.2.2.- Penas no privativas de libertad.

Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el año 2015 se gestionaron 31.889 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 31.634 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 255 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad, confirmándose, por tanto, el descenso ya detectado años anteriores:

AÑO	ENTRADA SENTENCIAS*
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066
2015	31.889

*Incluye los TBCs y suspensiones de condena

Conforme a la triple alternatividad de las penas de los tipos de los arts. 379 y 384, el número total de penas de multas impuestas se sitúa, en una aproximación estimativa, en torno a las 50.000. Finalmente, por lo que se refiere a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista por la comisión de los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379, 380, 381 y 383 CP, en 2015 se sitúan en torno a las 57.313. En



2015 accedieron al Registro de Conductores e Infractores 2.532 pérdidas de vigencia del permiso ex art. 47.3 CP.

3.- Nuevos criterios para la investigación y persecución de los accidentes de tráfico constitutivos de delito tras la Reforma operada por Ley Orgánica 1/2015 para evitar su despenalización y privatización contrarias a la mínima tutela de la vida e integridad física en el tráfico viario (Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador sobre la imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 del Código Penal).

3.1.- Situación anterior y vigente

La Ley Orgánica 1/2015 ha llevado a cabo una parcial despenalización de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP cuyo texto se reseña a continuación:

Artículo 142

1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a seis años.

Si el homicidio se hubiera cometido por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres a dieciocho meses.

El delito previsto en este apartado sólo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

Artículo 152

1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1.º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147.

2.º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.



3.º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se impondrá también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de uno a cuatro años.

Si las lesiones hubieran sido cometidas por imprudencia profesional, se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de seis meses a cuatro años.

2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150 será castigado con una pena de multa de tres meses a doce meses.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año.

Si las lesiones se hubieran causado utilizando un arma de fuego, se podrá imponer también la pena de privación del derecho al porte o tenencia de armas por tiempo de tres meses a un año.

El delito previsto en este apartado sólo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

Es parcial en el sentido de que la imprudencia grave se mantiene idéntica, pero la menos grave es más exigente que la leve anterior. Tiende a reducir el número de los anteriores juicios de faltas por accidentes de tráfico (ahora procedimientos por delito leve) y reconducirlos a la vía civil cuando la imprudencia se distingue por su escasa entidad y no alcanza la categoría de menos grave citada. En este sentido se ha operado una acertada economización o reducción de la intervención penal.

Las anteriores experiencias legislativas de los procesos despenalizadores de los delitos imprudentes, unidos a las Reformas de 1989 y CP 1995 han de tenerse en cuenta, pues llevaron al llamado “agujero negro” de la justicia penal de tráfico producido por la remisión indiscriminada de las imprudencias de tráfico al juicio de faltas. Las modificaciones legales estaban correctamente fundadas como ésta en el principio de intervención mínima y se justificaban también en la deseable optimización de recursos. Las distorsiones no se encontraban en la norma sino que surgieron en su aplicación, relacionadas con la sobrecarga de trabajo que ha pesado y pesa sobre los órganos judiciales, y se orientaron a consolidar automatismos generalizados para que la calificación ya inicial fuera la de falta, excluyendo de los procedimientos por delito imprudencias de gravedad.

Junto a ello se generalizó el entendimiento, compartido por un relevante sector de la doctrina penal y criminológica y todavía presente de que las infracciones viarias son un tributo que se paga por el progreso tecnológico, no revistiendo



suficiente gravedad para ser consideradas delictivas. La valoración de los riesgos o peligros surgidos de la vulneración de los preceptos reguladores del tráfico viario se hacía y se hace, ésta es la contradicción, en los delitos de peligro pero no en la aplicación de los delitos de resultado en los que el riesgo se materializa.

La Instrucción 3/2006 FGE, aún vigente, que afrontó con criterios selectivos de persecución penal la situación proponiendo una ponderada discriminación entre la imprudencia grave y leve, cobra plena actualidad. En ella se dice "(...) la falta de una percepción clara de un interés público o colectivo en estos procesos que se ha ido traduciendo en la preponderancia del interés privado por la reparación del daño o perjuicio económico sufrido por la víctima, de modo que la vía del juicio de faltas se considera suficiente, o incluso más ágil, para la obtención de una indemnización, quedando el aspecto propiamente penal relegado a un segundo plano, y, por último, al entendimiento de que la circulación con vehículos a motor y ciclomotores es una actividad de riesgo que constituye una situación potencial en la que cualquier participante en ella puede resultar tanto autor de la infracción como víctima de ella (...)".

A partir de su dictado el MF ha venido impulsando una respuesta penal proporcionada, disuasoria y rehabilitadora en la aplicación de los delitos de los arts. 142 y 152 CP, recordada en la Instrucción FGE 5/2007. Todavía es significativo, pese a ello, como se dice en las Memorias FGE de estos últimos años, el número de resoluciones de archivo o declaración de falta, con frecuencia sin unir el informe técnico del accidente, pese a que los hechos son merecedores de una calificación de delito de homicidio o lesiones imprudentes por clara vulneración de esenciales deberes normativos de cuidado. Sólo cuando en la situación concursal del art. 382 hay delito de los tipos más objetivados de los arts. 379.1 y art. 379.2 inciso 2 CP, está asegurado el procedimiento de diligencias previas de los art. 774 y ss. de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (en adelante LECrim).

La situación se ha agravado en el año de vigencia de la Ley Orgánica 1/2015, una vez más por una inadecuada interpretación sustantiva y procedimental de las modificaciones legales que está dejando sin efecto los logros conseguidos en aras de una tutela penal, siempre casuística, pero proporcionada en el tráfico viario. Permanecen las prácticas procesales más censurables que unen a esta concepción devaluada de la delincuencia vial el dictado de una resolución "mixta" del art. 779.1.1ª y 2ª LECrim (con impreso sin motivación alguna) en la que simultáneamente se incoa juicio de faltas (a veces con formato inicial de diligencias previas), ahora procedimiento por delito leve, y se decreta el archivo provisional, convertido en definitivo si el perjudicado no formula denuncia en el plazo marcado por el art. 131.1 con el cómputo del art. 132.2 CP. Van con frecuencia asimismo unidos estos modos de proceder a la ausencia de actividad instructora previa, conformándose con la mera noticia del accidente obrante en el atestado inicial.



3.2.- Nuevos criterios de investigación y actuación en el procedimiento.

Para afrontar esta situación expuesta se han impartido las siguientes pautas:

a) La investigación técnica del siniestro no es la del atestado inicial sino que compete realizarla a los equipos policiales especializados y sus resultados se deben remitir con la mayor prontitud al órgano judicial, pues sin ella no puede realizarse una provisorio calificación de los hechos ni dictar medidas cautelares. Sólo puede excusarse cuando de modo claro y *ab initio* el resultado lesivo o los hechos no sean subsumibles en los tipos penales.

b) Los autos de incoación directa del procedimiento por delito leve de los arts. 962 y ss. LECrim o de archivo cuando no se haya practicado la mínima instrucción podrán ser recurridos conforme a los arts. 216 y ss. y 779.2 ECRim si con valoración de las circunstancias concurrentes se han incumplido de modo claro las normas reseñadas. La primera y esencial tarea es discriminar entre imprudencia grave, menos grave y leve y ponderar en el auto que se dicte las infracciones a la legislación vial, su entidad y las demás circunstancias concurrentes. El recurso del MF, en caso contrario, irá dirigido con el fundamento de los arts. 299 y ss. y 774 y ss. LECrim a que se una el informe técnico, se practique la diligencia del art. 109 LECrim, esencial para las víctimas de accidentes de tráfico, y a que con este material probatorio el órgano judicial valore y razone sobre la calificación de la imprudencia. La descarga o reducción de procedimientos de juicio de faltas, ahora procedimientos por delitos leves, a que conduce la parcial despenalización permitirá afrontar este cometido en mejores condiciones para las eficaces respuestas a que se refiere la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica de Reforma.

3.3.- Supuestos de imprudencia grave

Se han dado a los Fiscales en el Dictamen las siguientes pautas:

a) Sin automatismos y con una ponderada valoración de las circunstancias concurrentes, se debería apreciar imprudencia grave en las siguientes maniobras: a) adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones del art. 37 LSV, muy especialmente cuando esté señalizada la prohibición con señales verticales o marcas viales de los arts. 154.R-305 o 167.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante RGCir). b) excesos de velocidad calificados de infracción grave o muy grave de los arts. 76.a) y 77.a) sancionados con 6 puntos según el Anexo IV LSV cuando han sido determinantes de la producción del resultado. c) marcha atrás en autopistas o autovías. d) no detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo. La maniobra ha de estar constatada con claridad por la prueba obrante en los autos, siendo de particular relevancia el informe técnico policial fundado, y el resultado lesivo producido ha de ser la realización del riesgo derivado de ella.



b) En los casos en que la víctima pertenece a uno de los colectivos vulnerables protegidos en la legislación vial (menores, personas de la tercera edad, discapacitados, peatones y ciclistas) el Ministerio Fiscal habrá de impulsar una investigación en profundidad de los hechos. En particular cuando se detecte la grave vulneración de los deberes de precaución del art. 13.1 LSV, de moderación de velocidad del art. 46 RGCir, de preferencia del peatón y ciclista del art. 25 LSV y protección de este último en el adelantamiento (art. 35), se apreciará, sin automatismos y con valoración de las circunstancias, la imprudencia grave. La maniobra ha de estar constatada con claridad por la prueba obrante en los autos, siendo de particular relevancia el informe técnico policial fundado y el resultado lesivo producido ha de ser la realización del riesgo derivado de ella.

c) Condiciones sico-físicas para la conducción. Distracción

Las pautas a los Fiscales en esta materia son, como las anteriores, razonamientos jurídicos para valorar en cada caso la calificación jurídica procedente. Afrontamos los casos de distracción o sueño unidos al cansancio, la fatiga, utilización del móvil u otras causas que tienden a considerarse no merecedoras de suficiente gravedad de injusto bajo la idea, ya superada, de que el tipo imprudente descansa en el quebrantamiento de deberes específicos dimanantes de las normas legales. Recientemente están surgiendo comportamientos como conducir bajo el impulso y atención de un programa o aplicación de juego de teléfono móvil generador de elevados riesgos en estas modalidades de conducción.

La primera clarificación es que estos comportamientos vulneran no solamente normas de orden socio-cultural o éticas, sino jurídicas, pues se hallan establecidas en los arts. 10.1 y 13.1 LSV y a las que se aludió en la Circular FGE 10/2011. Junto al deber de “mantener (...) la atención permanente a la conducción” del art. 13.2, la Ley 18/2009 introdujo el deber de “no distracción” en el art. 9.2, hoy atención necesaria del actual art. 10.2, fundado según el apartado 3 de la Exposición de Motivos en la necesidad de acentuar la responsabilidad del conductor y en el dato de que su incumplimiento es la causa del 30% de la siniestralidad en la UE. En nuestro país el 32% de fallecidos se debe a salidas de la vía según los datos estadísticos de la DGT de 2014.

Estos deberes de cuidado son esenciales para la conducción y están siendo reconocidos paulatinamente por la sociedad en un progresivo cambio de hábitos impulsado por campañas institucionales y planteamientos educativos y preventivos. Integran, como expuso la anterior Circular 10/2011, la existencia de un deber de exclusiva atención o concentración con la raíz ético-social de las actitudes de esfuerzo y solidaridad, con las que es preciso iniciar y continuar la actividad beneficiosa, pero de riesgo, que supone conducir vehículos de motor.



Son la causa de la infracción de otros deberes reconocidos como de mayor gravedad, pues en estado de distracción cualquiera de ellos puede vulnerarse y de hecho se vulnera, no restando gravedad la doctrina jurisprudencial a la imprudencia en los casos de culpa sin representación, propia de estos estados.

La desaprobación jurídico-administrativa se produce en conductas como la utilización de cascos de audio, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención a la conducción, o la utilización manual de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, considerados infracción grave en el art. 76.f) y g), constituida en supuesto generador de pérdida de puntos en el apartado 17 del Anexo II LSV.

En este mismo capítulo de etiología de la accidentalidad se encuentra el sueño, en sus diversas modalidades de aparición, incluyendo los llamados microsueños que no suelen surgir de forma fulminante y rápida, sino que discurren por etapas de fatiga y somnolencia, unidas al cansancio crónico o puntual, a noches sin el suficiente horario de descanso, a determinadas medicaciones o ingestión de sustancias tóxicas más o menos alejadas en el tiempo de los hechos sin que puedan descartarse cuadros patológicos. En el proceso es preciso acreditar la modalidad de que se trate, en particular las circunstancias que explican su aparición y, en concreto, si el conductor es consciente de su estado al decidirse a conducir y durante la conducción al detectar su somnolencia.

En función de ellas surge, unido al deber de advertencia, el deber de abstención que exige, para evitar riesgos fácilmente previsibles, no iniciar la conducción o suspenderla. Más exigentes deberes normativos de cuidado de esta índole pesan sobre los conductores profesionales y en particular sobre los que circulan con camiones de alto tonelaje o realizan transportes de viajeros o escolares. Significativa desaprobación jurídica merece el incumplimiento de sus deberes específicos relacionados con los horarios regulados de conducción y descanso, comportamiento constitutivo de la infracción muy grave del art. 77.i) LSV.

La doctrina jurisprudencial avala estas consideraciones. En la STS 791/2001, de 8 de mayo, que recoge la jurisprudencia consolidada anterior, se dice "(...) Al conductor le constaba el estado de fatiga y sopor en que se encontraba (...), lo que originó la invasión completa del eje contrario por donde circulaba correctamente la conductora del vehículo adverso (que falleció como consecuencia del impacto), y prevaleció la voluntad de, a pesar de ello, continuar conduciendo sin interrupción y descanso, originando tan luctuoso resultado, lo que supone una culpa consciente desdeñosa del riesgo previsto, omitiendo el prevenirlo. El sueño fue involuntario, pero sobrevino tras anunciarlo la somnolencia. No se puede entender ni remotamente que, en esas circunstancias, concurre otro módulo más leve de responsabilidad, como pretende el recurrente. La jurisprudencia ha calificado la imprevisión en casos



semejantes como conducta temeraria –Sentencias de 31-3-1971, 9-3-1973, 26-6, 11-10 y 30-11-1973, (...) y 4-5-1979 entre otras-(...)”.

Las pautas dirigidas a los Fiscales comprenden la idea de que el proceso penal tiene también finalidades preventivas. En primer lugar porque al investigar sus causas y trasladar las conclusiones sobre ellas por la vía adecuada a las autoridades competentes, se evitan futuros accidentes y así se está ya planteando en determinados procedimientos. En concreto cuando en el procedimiento se constata una inadecuada señalización, estado inadecuado de la vía, tramos de concentración de accidentes, situaciones de riesgo por falta de visibilidad en pasos de cebra, etc, en el escrito de calificación del MF se solicita que la resolución judicial remita testimonios a la autoridad competente para su corrección o exigencia de responsabilidad, sin perjuicio de que puedan ser investigados en el proceso por su aportación causal al accidente.

4.- Nuevos criterios sobre protección de los derechos morales y económicos de las víctimas de accidentes de tráfico tras la reforma operada por la ley 35/2015 en el llamado Baremo del Seguro y el Estatuto de Protección a la Víctima del Delito aprobado por la Ley 4/2015 (Dictamen 3/2016 sobre la citada ley reguladora del sistema de valoración de daños causados en accidentes de circulación). El MF y las situaciones de indefensión de las víctimas con vulnerabilidad económica o personal. Las negociaciones con las Compañías Aseguradoras, el principio de igualdad y la mediación.

La Ley 4/2015 del Estatuto de la Víctima del delito (en adelante EJV) realizó una trasposición de la Decisión Marco 2001/220/JAI y de la Directiva 2012/29/UE que la sustituye, obligando en la definición de víctima del art. 2.a) a no excluir a las víctimas de accidentes de tráfico de su ámbito tuitivo: “toda persona física que haya sufrido un daño o perjuicio sobre su propia persona o patrimonio, en especial lesiones físicas o síquicas, daños emocionales o perjuicios económicos directamente causados por la comisión de un delito”, expresión esta última aplicable a los delitos graves, menos graves y leves, sin distinción entre infracciones penales dolosas e imprudentes.

Pese a la claridad legal de la cuestión, las víctimas de las que aquí se habla han ocupado un injustificado segundo lugar en las estrategias de Atención a las Víctimas de delitos en general, en contraste con sus necesidades y elevado número derivado de la multiplicidad de accidentes respecto de los que se incoan procedimientos penales, debido a la falta de visibilidad por la consideración devaluada de la delincuencia vial. Sus derechos en un gran número de ocasiones sólo son reconocidos en el papel y se olvida que han de ser “entendidas y oídas” como dicen las Directivas por la Policía de Tráfico, MF y autoridad judicial.



Es preciso velar en el proceso para que se les respeten en toda su extensión los derechos de que son titulares y, en particular, los surgidos de las previsiones sobre Oficinas de Asistencia a las Víctimas, sus funciones, así como la Formación, Cooperación y Buenas prácticas de los arts. 27 a 34. La despenalización parcial operada por la Ley Orgánica de Reforma del Código Penal restringe el ámbito de las que se verán beneficiadas por los renovados derechos del EJV y por ello es necesario ser exigente en las actuaciones procesales.

Por todo ello es recomendable esmerarse en la protección de los derechos de todas las víctimas, en particular en las situaciones referidas. Forzoso es así ocuparse de su derecho a la información que ha sido ampliado en los arts. 109 y 776 en relación con el 771.1 LECrim reformados por el EJV y en su regulación general de los arts. 5-7 de la Ley 4/2015. En particular de la información sobre el Baremo del Seguro, desde la aludida consideración de que la complejidad de sus normas puede hacerla inaccesible a las autoridades y profesionales encargados de transmitirla, pero muy particularmente a la víctima.

El EJV en el art. 5.1.e) precisa que la información se facilitará sin retrasos innecesarios, “adaptada a sus circunstancias y condiciones personales (...) sobre (...) indemnizaciones a las que pueda tener derecho y en su caso procedimiento para reclamarla”, regulando el art. 23.2.a) las medidas de protección a través de la evaluación individual y refiriéndose el art. 30.1 párrafo 2 a las que se hallan en situación de vulnerabilidad, como la económica, así como a las víctimas menores o con discapacidad.

El derecho a la información sobre indemnizaciones no lo ostenta la víctima frente al letrado cuando concurre o terceros por lo que no se satisface con las explicaciones que éstos le faciliten. Es exigible, por el contrario, de las autoridades y funcionarios antes y durante el proceso penal, como se desprende con claridad del texto del art. 5, precisando el nuevo art. 109 que en la primera declaración ante el Juez el Secretario judicial “le informará de los derechos recogidos en la legislación vigente, pudiendo delegar esta función en personal especializado en la asistencia a víctimas”. En lo referente al Baremo habrá de explicársele en torno al art. 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (en adelante LRCSCVM) lo esencial del régimen de responsabilidad civil objetivada en los términos de las Tablas, concretando las que le son de aplicación con indicaciones sobre los conceptos legales que sirven para la cuantificación en términos acomodados a sus circunstancias personales y culturales. El objetivo es que al menos tenga una orientación general, que esté en condiciones mínimas de decidir sobre sus pretensiones y las negociaciones con las Compañías de Seguros, tenga o no asesoramiento de letrado, debiendo en este punto las Oficinas de Atención a las víctimas actuar en coordinación con los Jueces, Tribunales y MF (art. 28.1 d) y g)).



Es conveniente solicitar que en la esencial diligencia del art. 109 LECrim las víctimas gocen de esta información con específica indicación del acceso a la asistencia jurídica gratuita (arts.5.b) y 16) y sean simultáneamente requeridas para la aportación de los datos familiares, personales, de salud y económicos que sean relevantes a fin de determinar la cuantía de la indemnización. El art. 11.b) del EJV ofrece nuevo fundamento a la petición del MF, pues se le concede el derecho: "(...) a comparecer ante las autoridades encargadas de la investigación para aportarles las fuentes de prueba y la información que estime relevante para el esclarecimiento de los hechos", aportación que es trascendente para la aplicación del art. 7 de la LRCSCVM y pronto abono de las cantidades debidas.

Es necesario dar indicaciones a las policías judiciales de tráfico para la instrucción de derechos a que se hallan obligadas ex art 282 y 771.1 LECrim y de los recursos de que se disponga para atenderlas en todos los ámbitos, así como indagar acerca de los datos determinantes de la indemnización. En el procedimiento desde su inicio es recomendable solicitar al órgano judicial las diligencias de prueba necesarias (testificales, documentales, periciales). Asimismo que el perito forense emita informe sobre los extremos requeridos por la ley, siempre con la colaboración de los Letrados de la Administración de Justicia. De no realizarse estas diligencias con prontitud, dada la complejidad aludida y la necesidad de introducir los datos en programas de cálculo para conceptos como el lucro cesante y necesidad de ayuda de tercera persona, pueden aumentarse las demoras que ya se producen en el abono de indemnizaciones con vulneración de los derechos de las víctimas.

Es preciso promover para su atención pronta y adecuada protocolos de actuación coordinada entre Oficinas, CCAA, Policía, MF y Autoridades judiciales.

En los casos en que se dicte auto de los arts.779.1.1 y 2 LECrim sin haberse cumplimentado estos derechos, debe examinarse la viabilidad de interponer recurso con el fundamento añadido de que la diligencia del art. 109 LECrim es el vehículo para el cumplimiento del esencial derecho del art. 5 e) del EJV que sólo podría obviarse si, en los términos del art. 776 LECrim, la información que se pretende hubiera sido facilitada con la extensión debida en el atestado policial.

La posibilidad de que el Fiscal solicite en el momento procesal adecuado la puesta en marcha de los mecanismos de la oferta y respuesta motivada del art. 7 LRCSCVM ha de convertirse en pauta generalizada de actuación. El MF está no sólo legitimado sino obligado al ejercicio de acciones civiles de la víctima conforme a los arts. 105 y 108 LECrim en tanto ésta no se las reserve o renuncie expresamente. Las ejercita no sólo cuando formula escrito de acusación, sino desde que se constituye en el procedimiento (art. 781.1) "(...) para el ejercicio de las acciones penal y civil conforme a la ley (...)", interesando medidas de todo orden para su satisfacción o aseguramiento. Por ello su legitimación se extiende a la aplicación del art. 7 citado que es relevante



instrumento normativo para concretar la cuantía indemnizatoria, consignarla o abonarla y en relación con ella para las previsiones del apartado 7.7 sobre señalamiento de fianza y pensiones de los arts. 764 y 765 LECrim y art. 9.b) sobre el auto de suficiencia o ampliación de la cantidad ofrecida. En línea con lo antes expuesto el MF actúa en defensa de los derechos de la víctima, en particular cuando se trata de personas menores de edad, discapacitadas y desvalidas. Estas pretensiones no deben formularse de modo automático sino en función de las circunstancias concurrentes como cantidades entregadas, tiempo transcurrido desde el accidente y acreditación probatoria del supuesto tabular. En cualquier caso los acuerdos de las Compañías Aseguradoras cuando se trate de menor o discapacitado requieren la intervención del MF y la aprobación judicial. También puede instar la puesta en marcha del procedimiento de mediación del art. 12 LRCSCVM y solicitar la suspensión de la ejecución de la pena en los términos del art 84.1.1º al cumplimiento del acuerdo de mediación con contenidos económicos y morales alcanzado.

Es preciso considerar la situación de las víctimas de accidentes de tráfico, en particular de las que se encuentran en situación de vulnerabilidad económica. Gozan como las demás de los derechos renovados de la Directiva 2012/29 UE, traspuesta en la Ley 4/2015, de 27 de abril, *del Estatuto de la víctima del delito*. La incoación de proceso penal por delito es de gran importancia para ellas, pues sólo mientras dura pueden acceder a la protección de sus normas. La ley 35 /2015 sobre el nuevo Baremo del Seguro es de gran complejidad en algunos de sus conceptos por lo que fuera el proceso penal pueden producirse situaciones de indefensión. De ahí la simultánea elaboración de los Dictámenes 2 y 3/2016.