

5. SEGURIDAD VIAL

5.1 Introducción. La educación vial

Al escribir estas líneas el debate público y las inquietudes sobre seguridad vial están centradas en la estabilización en los dos últimos años de las cifras sobre siniestralidad y en el llamativo repunte, de un 11 % experimentado en el primer cuatrimestre de este año.

Como ya se expuso en Memorias anteriores, la siniestralidad vial debe abordarse con las herramientas científicas de los conocimientos estadísticos y criminológicos. Aun cuando ha mejorado el tratamiento de los datos estadísticos de la DGT, en particular en el cómputo sanitario de resultados lesivos, está pendiente la constitución de un equipo multidisciplinar de expertos de la ciencia estadística, de la criminología y de otros sectores (sanidad, carreteras, tecnologías del automóvil, psicología de la conducción, educación) que analizará en profundidad las verdaderas causas de los accidentes o de una muestra estadísticamente fiable y la eficacia de cada una de las respuestas. Para ello es preciso que las valoraciones se realicen, no en torno al atestado inicial sino al informe técnico-policial que es el que aporta mayor información etiológica y resaltar que la investigación que se hace en el proceso es la que por su naturaleza y valor puede traducir una explicación causal más completa.

Como también se ha expuesto en otras ocasiones carecemos en nuestro país, pese a los progresos realizados, de una auténtica estadística de delitos depurada con criterios criminológicos.

En relación a los delitos viales podría sustancialmente mejorarse si se contara con el referido asesoramiento de los expertos y con los programas de tratamiento de datos consiguientes. La estadística de accidentalidad y la de delitos deberían estar coordinadas entre sí y con la de las compañías de seguros que recogen siniestros no incluidos en ninguna de ellas.

Con la necesaria prudencia derivada de estos razonamientos, sostenemos que 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. Pero también lo es la explicación de las razones de la norma tras la que subyacen todos los conocimientos sobre seguridad vial. Así podemos afirmar e insistir como en Memorias anteriores, 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. Pese a ello en nuestro país es la que se ha quedado atrás.

Se requiere como decíamos en la Memoria de 2014 una educación integral, permanente y acompañada 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 vías públicas, no sólo por la vía de la prescripción o prohibición sino por la del estímulo o incentivo, incorporando por ejemplo los cursos sobre el nuevo modelo de conducción a los Registros de Conductores para que consten a los efectos que se regulen en lo que debe constituir un expediente administrativo con mayor personalización del conductor.

Hasta el momento nuestro país vive de meritorios esfuerzos aislados, inconexos e insuficientes y así no cabe una seria apuesta para consolidar y mejorar en el futuro lo mucho hasta ahora conseguido. La LOMCE y el desarrollo de su régimen curricular ha dejado las cosas como estaban. La educación vial sólo puede plantearse con el paso previo de un Plan o Estrategia Nacional en todos los ámbitos reseñados que evalúe los recursos existentes y las necesidades de futuro de todas las Administraciones, instituciones y entidades privadas implicadas, al que ha de seguir un proyecto de ley de educación vial integral. No puede diseñarse una educación vial en los colegios en la ley orgánica educativa desconectada de la que se exige para obtener el permiso de conducir o renovarlo regulada en la ley de seguridad vial.

Ni una ni otra pueden ser ajenas a la perspectiva del vehículo en el trabajo regulada en la legislación laboral en cuanto a la prevención de riesgos laborales ni a las necesarias reformas en la legislación sanitaria que potencie el papel de los médicos como transmisores de información y pautas. No caben regulaciones fragmentarias, aislando cada previsión educativo-normativa. Los conocimientos científicos y jurídicos son los mismos en cada momento y la estrategia de prevención educativa, acomodada a las circunstancias, es asimismo única. De ahí

que deba serlo la esencial estrategia legislativa plasmada en una ley que coordine e impulse las respuestas variadas y multiformes en cada momento que son para todos en cuanto que todos los ciudadanos de una u otra manera o condición y en una u otra edad y circunstancias, utilizan las vías públicas, el espacio común, el de todos para progresar en bienestar y solidaridad.

La Fiscal General del Estado en su comparecencia de 25-4 ha subrayado la relevancia de la educación vial, de la respuesta penal impulsada por el MF en delitos de peligro con 83.283 sentencias de condena que constituyen el 34 por ciento de las 245.834 dictadas por toda clase de delitos y con cumplimiento inmediato o pronto de la pena y las situaciones de desprotección de las víctimas de accidentes de tráfico a que nos referiremos en los apartados 3 y 6. El Fiscal de Sala, los Fiscales Adscritos y los Delegados en esta línea promueven la aplicación de la ley penal sobre el tráfico viario desde las perspectivas educativas y preventivas que la Comisión de Transportes de la UE acaba de recordar. Las desarrollamos en el apartado siguiente y en el último.

5.2 Actividad de coordinación. Fiscal de Sala, Fiscales Adscritos, Fiscales Delegados y de enlace

5.2.1 ACOMODACIÓN DE LA ESPECIALIDAD AL MODELO EUROPEO

La progresiva evolución tecnológica, la relevancia económica y para el bienestar y seguridad de los ciudadanos de los sistemas de transporte, recomiendan que la Especialidad se acomode al modelo europeo, al menos potenciando un espacio de reflexión jurídica común. La Comisión de Transportes diseña una estrategia multidisciplinar única para los transportes terrestres, aéreos, marítimos y ferroviarios, de modo que la seguridad vial como bien jurídico protegido está en íntima relación con la seguridad aérea, marítima y ferroviaria. Las conexiones jurídicas y científicas entre ellas son evidentes y recientes y trágicos accidentes las han puesto de manifiesto. El accidente de la Germanwings ha revelado la trascendencia de las condiciones sicofísicas de los pilotos y la relevancia de los controles médicos previos, extrapolables con las debidas matizaciones a los impuestos a los conductores de vehículos. También la figura, con reconocimiento europeo, del Fiscal que asume la primera y única investigación de accidentes con la Policía, indaga las verdaderas causas, atiende a las víctimas desde el principio e informa a los medios de comunicación.

El accidente del Alvia de 24 de julio de 2013 en Santiago es expresivo de la dificultad de deslindar las siempre necesarias responsabilidades individuales de las sistémicas que desde la perspectiva, al menos explicativa, se plantea en el tráfico viario para determinar la interrelación entre conductor, medio de transporte y vía por la que circula. La distracción y condiciones del conductor, la atención a las víctimas, la aplicación de los tipos imprudentes y el resarcimiento a cargo de las entidades aseguradoras con arreglo a sistemas de imputación objetiva, responden a conceptos jurídicos y respuestas comunes, sin perjuicio de las singularidades propias, en la seguridad ferroviaria, aérea y en la seguridad vial. El futuro, ya casi presente, del coche conectado y del coche autónomo a que nos referiremos más adelante, aboca a una conducción automatizada y dependiente de un sistema con lo que se pondrá en primera línea de la reflexión jurídica la diferenciación entre responsabilidades de los individuos y de las organizaciones o sistemas. Similares consideraciones pueden hacerse para la seguridad marítima.

5.2.2 LOS FISCALES ADSCRITOS. LA RED DE FISCALES DELEGADOS

En primer lugar ha de resaltarse la excelente tarea de los Fiscales Adscritos, Dña. Rosa María Pérez Martínez y D. Mario Jesús Sanz Fernández-Vega en los múltiples cometidos que pesan sobre la dirección de la Especialidad y que debería ser abordada, cuanto menos, por una plantilla de tres Fiscales como se viene explicando y proponiendo en Memorias anteriores y se vuelve a proponer ahora. Junto con ellos el Fiscal de Sala dirige una Red de 50 Fiscales Delegados, la mayoría con nombramiento del FGE desde 2007, que, sin ninguna clase de medios, constituyen por su experiencia, compromiso y dedicación una referencia científica y técnico-jurídica de primer orden en las Fiscalías en que desempeñan sus funciones. Justo es reconocer y reiterar como otros años que, sin necesidad de adscripción orgánico-policial, han consolidado un modelo de permanente conexión con las Jefaturas de Tráfico y Policías Judiciales de Tráfico en la investigación de los delitos viales a la que han dotado de rigor en la elaboración de atestados, fundamento de las altas cifras de conformidades a que después se hará referencia. La Instrucción 1/2015 FGE ha dotado de mayor capilaridad a las especialidades con la designación en las Fiscalías de los Tribunales Superiores de un Fiscal encargado de cada una de ellas y con la obligada figura del Fiscal de Enlace en las Fiscalías de Área que por el importante volumen de asuntos de muchas de ellas se han conver-

tido en pieza esencial de la seguridad vial, en especial, en las provincias de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Cádiz y Alicante. En las últimas Jornadas a que seguidamente se hará mención han asistido 19 Fiscales de Enlace que han quedado plenamente integrados en la Red de Especialistas a través del Foro Virtual de Seguridad Vial donde se debate sobre los casos y dudas planteadas y se cuenta con documentación doctrinal y jurisprudencial. Además, de conformidad con la Instrucción 5/2008 FGE, la Red la complementan Fiscales Delegados Autonómicos en Galicia, Andalucía y País Vasco, estando pendiente la designación del Fiscal Delegado de Cataluña.

Las Jornadas anuales de Fiscales Delegados de 2016 se han adelantado al mes de enero por la necesidad de impulsar la especialización en la Ley 35/2015, necesaria por la complejidad jurídica, actuarial e informática derivada de sus preceptos, abordada ya preventivamente en las Jornadas de junio de 2015 cuando estaba en tramitación el proyecto de ley. Tras su publicación se constituyó un grupo inicial de 15 Fiscales Delegados en sesión celebrada en Madrid el 10 de noviembre, dirigido con toda dedicación por la Fiscal Adscrita. Es preciso destacar su indudable mérito, pues en corto período de tiempo se ha convertido en una autoridad científica y doctrinal sobre esta difícil materia, siendo centro de consultas obligado del MF. Debe destacarse en este punto asimismo al Fiscal Delegado de Burgos que sin recurso alguno y con su exclusivo esfuerzo ha elaborado a través de hojas de cálculo una completa programación informática para uso de los Fiscales. Compite en eficacia con el que las compañías de seguros con un grupo de expertos jurídicos e informáticos y la dotación presupuestaria de la Memoria de impacto normativo de la ley, han presentado.

En la Red se ha alcanzado un alto nivel de especialización y está en condiciones de difundir los conocimientos y pautas adquiridas en la jurisdicción penal y en las demás en que se aplican, con carácter orientativo, las normas tabulares. La dificultad, a veces imposibilidad, es la paradójica carencia de cursos de formación y de los imprescindibles recursos informáticos, pues en los ordenadores oficiales no está autorizado el navegador Google-Chrome necesario para utilizar el programa de las entidades aseguradoras, ni se dispone de las versiones actualizadas precisas para utilizar las hojas de cálculo elaboradas por el referido Delegado.

El Grupo de trabajo y seguimiento sobre controles de drogas, de alcohol y radares lo sigue dirigiendo con todo rigor y dedicación el Fiscal Adscrito y sus conclusiones se trasladan a la praxis diaria. También se ha suscrito, con su decidida aportación, el Convenio para la investigación científico-jurídica de los sistemas de protección de los

enfermos de osteogénesis imperfecta, conocida como «huesos de cristal», examinado en la Memoria de 2014, expuestos a elevados riesgos no tenidos en cuenta en la industria por sus criterios estandarizados ni por la legislación europea sobre homologaciones, incluyendo un estudio inicial (página web fiscal.es).

Tanto las Jornadas de 2015 como estas primeras de 2016 han contado con una alta participación de los Delegados a través de intervenciones y ponencias.

5.2.3 UNIFICACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICO-JURÍDICOS. CUESTIONES SOBRE DELINCUENCIA VIAL

Con el cumplimiento de Circular 10/2011, Instrucciones y pautas elaboradas por el Fiscal de Sala (la última de orden general es la contenida en el Dictamen 1/2016 sobre reincidencia entre delitos de los artículos 379 y 384) se ha logrado la unidad de criterios interna y la seguridad jurídica en la interpretación jurisdiccional de los delitos de peligro al ser refrendados por los Tribunales en casi todos los contados casos que acceden a ellos por las muy elevadas cifras de conformidad citadas. Examinamos algunas cuestiones pendientes:

5.2.3.1 *Delito de conducción bajo la influencia de drogas. Artículo 379-2 CP*

Subrayar la muy limitada persecución penal, debida a la carencia de garantías científicas para afirmar solo con la analítica la influencia típica, así como sobre los signos de comportamiento que la expresan.

Según las Memorias de los Fiscales Delegados se decide acerca de la acción penal con la valoración casuística a que alude la Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial en base a los siguientes datos indiciarios: resultado positivo y cuantificación de la analítica en el test salival y laboratorio respectivamente, informe forense sobre su significación, acta de signos e irregularidad en la conducción, no siendo este último necesariamente concurrente.

El protocolo piloto de actuación y signos elaborado por el Fiscal Delegado de Sevilla ha gozado de merecida extensión y concurre con otros elaborados por las distintas Policías Judiciales de Tráfico, por lo que aquél plantea su generalización.

La Fiscal Delegada de Asturias con todo acierto expone como en anteriores ocasiones el problema derivado de las conducciones con resultados

negativos al control de alcohol y drogas en que por la forma de conducir, comportamiento y síntomas externos, es claro se deben al consumo de medicamentos, no detectables en los aparatos, resaltando su impunidad y elevado riesgo en personas sometidas con frecuencia a tratamientos psiquiátricos.

5.2.3.2 *Delitos del artículo 385*

El Fiscal Delegado de Badajoz razona que la muy discutible modificación operada por la disposición adicional 7.^a de la Ley 6/14 atributiva de la responsabilidad en accidentes de tráfico debidos al atropello de especies cinegéticas al conductor del vehículo, está generando una situación de descontrol en los cotos públicos y privados, por su falta de responsabilidad legal, con multiplicación de los animales, que empieza a generar y generará múltiples accidentes. Examina la posibilidad restrictiva de incriminación cuando los siniestros sean reiterados y se advierta formalmente al responsable del coto.

La Fiscal Delegada de León expone la preocupación existente en los medios rurales por la invasión de la calzada por animales domésticos debida a la falta de vigilancia del dueño generando considerable peligro en tramos curvos, por lo que ha incoado diligencias de investigación y formulado posterior denuncia al Juzgado en supuesto de singular riesgo tras apercibimientos reiterados al autor para que cesara en su comportamiento.

5.2.3.3 *Los seguimientos de delitos imprudentes de los artículos 142 y 152 CP*

Se vienen centrando en los escritos de acusación en los términos de la Instrucción 1/2015 FGE, sin perjuicio de impulsar la investigación desde el principio de accidentes de singular trascendencia.

En algunos de ellos viene detectándose como cuestión central explicativa las condiciones sicofísicas del conductor y planteándose la necesidad de que el proceso, además de su principal objetivo de aplicación de la ley penal, cumpla en determinados casos el preventivo de averiguación de la causas y de las respuestas que deben darse en el futuro, en línea con las orientaciones europeas.

El Fiscal Delegado de Ávila reseña el accidente de 25-2-2015 en el que fallecieron 5 personas en colisión frontal debida a la invasión del carril contrario. El causante era persona de 89 años con un permiso de conducir sometido a múltiples restricciones debidas a sus patologías que venía renovando en base a los solos exámenes médicos y psicológicos pero no a la

incidencia de ellas en su aptitud para conducir, por lo que el Fiscal Delegado propone, al menos en determinados casos, realizar pruebas de esta índole.

El seguimiento 73/2016 se refiere a persona de 87 años que atropella el 12 de febrero en A Guardia a un grupo de ciclistas ocasionando la muerte de uno de ellos. El Fiscal Autonómico de Galicia en el protocolo que ya tiene activado en estos casos con la ATGC indaga la renovación última del permiso y la responsabilidad en su caso del CRC.

Por su parte el seguimiento 51/2016 tiene por objeto el trágico accidente ocurrido en Freginals (Amposta) el 20 de marzo y en el que perdieron la vida 13 jóvenes estudiantes extranjeras del programa Erasmus. Desde el principio funcionó un excelente operativo coordinado entre el TSJ y la Consejería de Interior de la Generalitat con un equipo de expertos forenses para la identificación y repatriación de las fallecidas y de psicólogos para atención a las familias.

También en el MF, en las funciones que le son propias, el Fiscal de Sala desde el principio estuvo en contacto y en coordinación con el Fiscal Superior, Fiscal Jefe de Tarragona, Fiscal de Guardia que desde el lugar de los hechos transmitió la primera información y la Fiscal Delegada que se constituyó en las actuaciones de inmediato conforme al artículo 306 LECrim. y solicitó diligencias tendentes a una plena investigación de todas las causas atinentes al conductor, al vehículo y a la vía por la que circulaba.

También al cumplimiento del artículo 5 y concordantes de la Ley 4/2015 del Estatuto de la Víctima del delito (en adelante EV), lo que resulta esencial, en casos como éste de familias con domicilio en el extranjero, para posibilitar su plena información y participación en todo el decurso posterior del proceso y recoger los datos necesarios para el resarcimiento correspondiente conforme a la ley 35/2015, siendo el objetivo evitar demoras en la respuesta penal que proceda y en la indemnizatoria. Los primeros informes policiales apuntan a la momentánea somnolencia del conductor debida a conducción sin hallarse en las debidas condiciones sicofísicas.

5.3 Reformas legales en materia de delito imprudente, baremo del seguro y estatuto de la víctima. La situación de indefensión de las víctimas de accidentes de tráfico

5.3.1 LA LEY ORGÁNICA 4/2015 DEL ESTATUTO DE LA VÍCTIMA EN SU APLICACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Respecto de los derechos procesales de información y participación de los artículos 4-26 los Fiscales Delegados, bajo la coordinación

del Fiscal de Sala, velan para que se garanticen tanto por las Policías Judiciales de Tráfico a las que dan instrucciones y cuyo papel es esencial, como por los Juzgados en la tramitación de los procedimientos penales por delitos viales con la evaluación de necesidades individuales a que se refieren los artículo 23 y 24.

Aun siendo clave la dimensión procesal, lo es más aún la extraprocesal, la de las reales y específicas prestaciones de asistencia, atención y apoyo a que se refiere el artículo 3, que deben tener lugar no sólo durante el proceso sino extenderse a un «período de tiempo adecuado después de su conclusión...». Son la verdadera novedad legislativa siguiendo con acierto la normativa europea y se hallan reguladas en los artículos 27 al 29, correspondiendo el papel o protagonismo principal a las Oficinas de Atención a las Víctimas cuya organización y dotación corresponde al Gobierno o a las CC.AA. con competencias transferidas (artículo 27).

Lo que sucede, como se constató en las Jornadas de Fiscales Delegados, es que con algunas excepciones, las Oficinas a la entrada en vigor de la ley no tenían previsión de medio alguno para la atención a las víctimas de la siniestralidad vial y la disposición adicional segunda establece que «... las medidas previstas en la ley no pueden suponer incremento de dotaciones de personal ni de retribuciones ni de otros gastos de personal...». Por todo ello, la ley nada añade a la histórica situación de desprotección de las víctimas a que nos referimos en los años anteriores, sin perjuicio de las aportaciones de las Asociaciones de Víctimas, de la DGT a través de las UVAT (unidades de atención) cuyo papel resalta el Fiscal Delegado de Murcia y en particular de los esfuerzos de los Fiscales Delegados de Seguridad Vial como el de Ciudad Real, que actúa en directa coordinación con la Oficina de Atención a las Víctimas para que reciban la debida asistencia.

5.3.2 LA LEY ORGÁNICA 1/2015 DE REFORMA DEL CÓDIGO PENAL SOBRE LOS DELITOS IMPRUDENTES –ARTÍCULOS 142 Y 152– EN SU APLICACIÓN AL TRÁFICO VIARIO

Como decíamos en la Memoria del año pasado el nuevo proceso y mensaje despenalizador, que se une a los de 1989 y 1995, significa que los riesgos, una vez más, vuelven a radicar en una inadecuada interpretación sustantiva y procedimental de las modificaciones legales que deje sin efecto los logros conseguidos en aras de una tutela penal, siempre casuística, pero proporcionada en el tráfico viario.

Tras la experiencia aplicativa de un año puede decirse que los riesgos alertados han empezado a cobrar realidad, pues si ya era frecuente el enjuiciamiento de graves imprudencias por la vía del juicio de faltas, ahora lo es aún más por el procedimiento de delito leve de los artículos 962 y ss. LECrim al comenzar a entenderse que la imprudencia menos grave detrae supuestos de la grave. Con el añadido de que comienzan asimismo a producirse archivos *a limine* con remisión a la vía civil sin indagación procesal alguna, pese a concurrir indicios de imprudencias de entidad.

Son expresivos de la privatización de los delitos viales con mayor desvalor de resultado al subyacer en determinadas resoluciones la idea de que la responsabilidad civil unida a las complejas normas de la Ley 35/2015 no debe abordarse en el proceso penal y menos en el cauce de los artículos 962 y ss., reputado inidóneo al no ofrecer las estructuras materiales y jurídico-procesales adecuadas para la *cognitio* de estas cuestiones que se sobreponen a la valoración y relieve penal de los hechos.

El resultado, de confirmarse estas praxis, es la práctica desaparición de la tutela penal de los bienes jurídicos fundamentales en el tráfico viario fuera de los casos del artículo 382 con la paradójica consolidación de la tutela de los peligros o riesgos para ellos a través del elevado número de condenas por delitos de los artículos 379-384 CP. Aun no puede hacerse una valoración definitiva por la incertidumbre aplicativa reinante. En esta línea realizan las oportunas valoraciones las Fiscales Delegadas de Navarra y Madrid. En síntesis, el proceso penal, el único en que las víctimas tiene los derechos y la tutela del EV, sufre un relevante retroceso. El resultado de todo ello es su situación de indefensión, en especial de las más vulnerables económicamente cuyos derechos procesales no son tutelados y que se ven abocadas a una negociación desigual con las compañías aseguradoras o a un pleito civil cuyos gastos no pueden afrontar.

5.3.3 LA LEY 35/2015 DE REFORMA DEL SISTEMA PARA LA VALORACIÓN DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

La nueva ley ofrece indudables mejoras técnico-jurídicas, siendo la primera el establecimiento de un verdadero sistema normativo en texto articulado con valor de ley, dotado de principios y definiciones que dotan de calidad, rigor y racionalidad a los preceptos tabulares, antes desperdigados en el Anexo a la *Ley sobre responsabilidad civil y*

seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante LRCSCVM).

De un sistema de Tablas y notas anexadas se pasa a otro en que no sólo explica los criterios en virtud de los cuales se establecen las cuantías oportunas sino a los que debe someterse la cuantificación. Desaparece en parte la discrecionalidad para determinar el importe del resarcimiento y se estructuran los principios fundamentales del sistema, el de reparación íntegra y el de vertebración que significan un indudable contrapeso al de objetivación en la valoración, todos en el artículo 33.

La doctrina jurisprudencial de Sala 1.^a del TS que venía consagrando interpretaciones analógicas frente a la rigidez del sistema y que la Circular 10/11 FGE acogió con decisión, va a encontrar a buen seguro nuevas opciones hermenéuticas para lograr el equilibrio entre la seguridad jurídica del sistema objetivado que posibilita soluciones extraprocesales y la acomodación a las realidades.

Las concretas mejoras se han producido, entre otras cuestiones, en la inimputabilidad civil de los menores de 14 años y discapacitados que impide la exclusión o reducción de indemnización ante sus conductas objetivamente culposas en los casos de lesiones y secuelas, considerándolos como colectivo vulnerable (artículo 1.2). En los casos de fallecimiento la estimación de categorías autónomas de perjudicados (artículo 62) en un régimen acompasado a la diversidad de modelos familiares que se aleja definitivamente del modelo romano de la sucesión intestada que criticaba la Circular 10/2011 FGE, proponiendo como correctivo el concepto de perjudicado funcional asimismo acogido en el artículo 62.3. En materia de lucro cesante se ha impuesto, el principio de vertebración frente al inadecuado concepto de factores de corrección y el sistema de cálculo actuarial que tiene como referente normativo central las Bases Técnicas Actuariales. Resaltar como otra de las mejoras de indudable significado social y cultural la estimación como ingresos determinantes del lucro cesante en la dedicación a tareas del hogar.

La necesaria crítica legislativa obliga a subrayar también las distorsiones que se observan entre los principios del artículo 33 antes citados y concretas disposiciones del texto. El principio de reparación íntegra se contradice con la limitación cuantitativa de los gastos resarcibles en el daño emergente de las secuelas (artículos 113 y ss.) que sólo debieran obedecer a los conceptos de razonabilidad y justificación y en el lucro cesante de las lesiones temporales del artículo 143.4, precisamente en sede de dedicación a tareas del hogar en este punto no reconocidas en su integridad. El principio de repara-

ción vertebrada es claramente contrario a la limitación del artículo 108.5. Por todo ello y en anexo aparte proponemos su modificación, previa elaboración de una memoria de Impacto económico con la garantías metodológicas a que nos referíamos en la Memoria del año pasado.

La tramitación del proyecto de ley por la vía de urgencia y con delegación legislativa en la Comisión sin informes del Consejo de Estado, CGPJ y Consejo Fiscal puede explicar las anomalías legales en materia tan relevante como las Bases Técnicas Actuariales. No se han publicado en el BOE las que se han tenido en cuenta para la cuantificación de las Tablas de lucro cesante y ayuda de tercera persona que figuran en la página web de la Dirección General de Seguros y Fondo de Pensiones, estando fechadas en junio de 2014, conteniendo desajustes normativos como referencias al IPC o a determinadas presunciones de diferencia de edad entre perjudicado y víctima que no se contienen en la Ley finalmente aprobada. Asimismo se observan errores en las tablas de lucro cesante de los allegados con discapacidad (Tabla 1. C.7.d) que deben ser urgentemente corregidos. El artículo 48 no distingue entre las fundamentadoras de las cuantificaciones de las Tablas y las que en el futuro deben dictarse para su acomodación a las nuevas variables y tampoco establece el procedimiento de elaboración, siendo precepto de difícil acomodo a los principios del procedimiento administrativo.

Como exponíamos en la Memoria del año pasado y ratificamos ahora las víctimas de accidentes de tráfico en situación de vulnerabilidad económica están abocadas a una situación de indefensión respecto de estas normas. De acuerdo con los indicadores económicos y con la trasposición estadística, las que se encuentran en paro y con déficits socio-económicos constituyen al menos el 25 % del total. No pueden afrontar los gastos de asistencia letrada que son de bufetes especializados para los conceptos de lucro cesante y ayuda de tercera persona. En particular cuando se trata de las posibilidades probatorias sobre pensiones de los preceptos antes citados carecen de recursos para costear además la necesaria pericia actuarial. No están exentas de la acreditación de la inexistencia de recursos para litigar a efectos de la asistencia jurídica gratuita, con excepción de los grandes lesionados a los que se refiere el artículo 2.h) de la Ley 1/1996.

El proceso penal donde como los demás gozan de los renovados derechos de la Ley 4/2015 y en el que tienen la protección del MF ha visto reducido como se dijo de modo relevante su ámbito de aplicación. En la tramitación parlamentaria y por vía de enmienda ha visto asimismo disminuida drásticamente su aplicación el auto de cuantía

máxima del artículo 13 LRCSCVM, exigiéndose sentencia absolutoria en caso de lesiones y suprimiendo la actuación de oficio del Juez, con lo que limita de modo relevante este instrumento tuitivo tendente a evitar el coste del procedimiento civil. La indefensión es total fuera del proceso penal para estas víctimas. En primer lugar la Ley 35/2015 y también por la vía de enmienda parlamentaria ha exigido la reclamación previa en los términos del artículo 403 LEC a la Cía Aseguradora para iniciar el procedimiento civil tras modificar el trámite de oferta y respuesta motivada del artículo 7 LRCSCVM que así se robustece. Al mismo tiempo incluye para los casos de discrepancia en el artículo 7.5 el informe del Instituto de Medicina Legal (IML) con precio público a costa del Asegurador, con la loable intención de potenciar soluciones económicas extraprocesales en las materias atinentes al perjuicio personal básico y particular de las secuelas y lesiones. En las demás no hay abaratamiento de costes. Pero además en las referidas, en la realidad de las cosas, es precisa asistencia letrada para encajar el informe del IML en los conceptos jurídicos más sistematizados y necesitados de interpretación de la nueva ley, sólo asequibles al ciudadano muy experto en ellos.

Unido a lo que se argumenta en los estadísticamente muy frecuentes traumatismos menores de columna vertebral, la desigualdad es patente. La fórmula muy restrictiva del artículo 135 sobre causalidad es acorde con el derecho comparado y merecedora de una exégesis correctora, pero fuera del ámbito judicial, en la negociación otorga indudable ventaja al asegurador ante la víctima económicamente vulnerable. Sea como fuere en este y en los demás casos ni siquiera existe el recurso a la asistencia jurídica gratuita, dado que sólo se otorga en los términos del artículo 6.1 de la Ley 1/1996.

Como se proponía en la Memoria del año pasado con un mayor plazo de *vacatio legis* podrían haberse instado las oportunas reformas y evitar la situación actual reveladora de una estrategia legislativamente desacompasada respecto de las víctimas de accidentes de tráfico. Mientras tanto y a través de las primeras pautas esbozadas y del Dictamen o Circular que se prepara, el Fiscal de Sala, Fiscales Adscritos y Fiscales Delegados con la meritoria especialización procedente de su esfuerzo personal antes referida, velan por la recta aplicación de la ley y por los derechos sustantivos y procesales de las víctimas en el aspecto moral y patrimonial.

5.4 La privación del derecho a conducir y los antecedentes penales por delitos contra la seguridad vial en el ámbito europeo. Mecanismos de cooperación

Una vez más es preciso abordar los problemas que plantea la persecución de los ilícitos contra la seguridad vial cometidos por conductores sin residencia habitual en el país de la infracción, cuestión sobre la que se efectuaron propuestas concretas de actuación en las Memorias de 2008, 2009 y 2011.

Como advertía la Comunicación de la Comisión relativa a la Recomendación de la Comisión de 21 de octubre de 2003 *sobre la aplicación de las normas de seguridad vial*, la dificultad de perseguir las infracciones cometidas por conductores extranjeros conlleva que, todo lo más, resulten sancionados con multa sin que otro tipo de sanciones sean aplicadas. Sin embargo, pese a las iniciativas que se han sucedido a escala comunitaria desde hace años y los recientes avances en la persecución transfronteriza, a los que nos referiremos a continuación, el panorama normativo actual dista de ser satisfactorio, fundamentalmente por la falta de efectividad de las privaciones del derecho a conducir vehículos a motor fuera de las fronteras del país de la infracción, sanción clave para combatir la delincuencia vial dada su naturaleza eminentemente preventiva a la par que sancionadora.

En la esfera punitiva de nuestro Derecho interno, la territorialidad de esta inhabilitación imposibilita la persecución penal de quien circula por nuestro país habiendo sido privado del derecho a conducir en otro Estado, incluso por infracciones reiteradas o graves contra la seguridad vial. A lo anterior cabría añadir la dificultosa ejecución de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad o, ya en el ámbito administrativo, la imposibilidad de detraer puntos del permiso de conducción expedido en otro país salvo que el titular tenga su residencia normal en España (artículo 19 RG Cond). A nivel preventivo, la falta de efectividad extraterritorial de estas sanciones debilita su poder coercitivo y favorece una cierta relajación en la observancia de las normas cuando se circula por territorio extranjero (vid. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo *para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial* de 19 de marzo de 2008 y datos Eurostat) que socava las reiteradas iniciativas comunitarias para aumentar la seguridad vial en todo el territorio de la Unión mediante una aplicación más eficaz de la normativa (iniciativas recogidas en el Cuarto Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2011-2020, la Resolución del Parlamento Europeo de 27 de sep-

tiembre de 2011 o la Recomendación 2004/345/CE *sobre la aplicación de las normas de seguridad vial*).

La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo de 21 de febrero de 2006 *sobre penas privativas de derechos impuestas por condenas penales en la UE*, tras apuntar a la divergencia entre las legislaciones penales nacionales (vid. Libro Verde sobre la aproximación, el reconocimiento mutuo y la ejecución de penas en la Unión Europea presentado por la Comisión el 30 de abril de 2004) como principal obstáculo para la aplicación del principio de reconocimiento mutuo a las penas privativas de derechos, precisa las vías que pueden seguirse a fin de conseguir que estas penas resulten más eficaces en la UE y se muestra favorable al reconocimiento de las penas privativas en aquellos ámbitos en los que las sanciones tienen un grado de homogeneidad suficiente y, en particular, de las penas privativas del derecho a conducir.

Pero lo cierto es que, como se decía, a nivel comunitario aún no se dispone de instrumentos para posibilitar el reconocimiento y ejecución de las sanciones de privación del derecho a conducir en otros Estados europeos diversos al de comisión de la infracción. En el marco del Consejo de Europa se pueden citar algunas antiguas iniciativas basadas en la asistencia judicial, tal como, el Convenio europeo sobre la validez internacional de las sentencias penales de 1970, ratificado por España y con limitadas ratificaciones por otros Estados o ya, con carácter específico, el Convenio sobre efectos internacionales de la privación del derecho a conducir vehículos de 3 de junio de 1976 que ha sido ratificado por un exiguo número de países (principalmente de Europa del Este) entre los que no se encuentra España.

La única propuesta aprobada hasta la fecha a nivel comunitario para posibilitar la extensión de la prohibición de conducir a otros países, el Convenio 98/C 261/01 *sobre las decisiones de privación del derecho de conducir* de 17 de junio de 1998, acaba de ser formalmente derogado por el Reglamento (UE) 2016/95 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de enero de 2016 junto con otros actos adoptados en el ámbito de la cooperación policial y judicial que se consideran obsoletos, y es que, aparte de la superación de los instrumentos clásicos de cooperación internacional y el avance evolutivo hacía instrumentos de reconocimiento mutuo en el seno de la Unión Europea impulsada por el Consejo Europeo de Tampere de 16 de octubre de 1999, el Convenio no había entrado en vigor (salvo un periodo de aplicación provisional entre Reino Unido e Irlanda) por falta de ratificaciones a pesar de los años transcurridos desde su aprobación, lo que evidencia una falta de voluntad política por parte de

algunos Estados miembros que es preciso superar si se quiere avanzar decididamente hacia un espacio europeo de seguridad vial.

Aun así, como apuntábamos, se han dado importantes pasos en materia de cooperación judicial que sin duda han de repercutir favorablemente en la persecución transfronteriza de los delitos viales. La Ley 23/2014, de 20 de noviembre *de reconocimiento mutuo de resoluciones penales en la Unión Europea*, por la que se incorpora al Derecho español un elenco de Decisiones Marco y Directivas de la Unión Europea en materia de reconocimiento mutuo de resoluciones penales, prevé como instrumentos de reconocimiento mutuo, entre otras, las resoluciones por las que se impone una pena o medida privativa de libertad, sanciones pecuniarias o el decomiso, todas ellas aplicables en delincuencia vial, pero, en coherencia con aquéllas, no contempla el reconocimiento y ejecución de las privaciones del derecho a conducir, salvo el limitado caso de que se imponga como medida alternativa a la prisión provisional (artículo 110.1.h) y siempre que el Estado miembro de ejecución haya asumido la supervisión de esta medida mediante notificación a la Secretaría General del Consejo de la UE (artículo 110.2).

La LO 7/2014, de 12 de noviembre, *sobre intercambio de información de antecedentes penales y consideración de resoluciones judiciales penales en la UE*, posibilita la apreciación de la reincidencia internacional en caso de condenas dictadas en otros Estados miembros y una mejor información sobre el perfil del infractor y el riesgo de reiteración, de gran valor para la adopción de las medidas más adecuadas tanto con carácter cautelar como en la fase de ejecución de sentencia y tratamiento penitenciario. Con el mismo objetivo, la LO 1/2015 de reforma del CP, equipara los antecedentes penales españoles a los correspondientes a condenas impuestas por tribunales de otros Estados miembros de la Unión Europea, a los efectos de resolver sobre la concurrencia de la agravante de reincidencia o la suspensión de la ejecución de la pena, conforme a la Decisión Marco 2008/675/JAI, o su posible revocación. Este marco normativo es plenamente aplicable a los delitos viales, en los que, por tanto, será de apreciación la citada agravante cuando, concurriendo los requisitos legales, la condena anterior haya sido dictada en cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea, no así si procede de un tercer país. El intercambio de información sobre antecedentes penales entre los Estados se efectúa de forma electrónica a través del Sistema Europeo de Información de Antecedentes Penales (ECRIS), desarrollado conforme a instrumentos comunitarios (Decisión 2009/316/JAI y Deci-

sión Marco 2009/315/JAI) en los que se establece la información que debe ser objeto de notificación, conservación y transmisión.

Asimismo, la aprobación de la Directiva (UE) 2015/413 (sustitutiva de la Directiva 2011/82/UE) del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 *por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial*, transpuesta al Derecho español por la Ley 35/2015 y, finalmente incorporada al Capítulo V del Título V de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ha supuesto un avance decisivo en la erradicación del sentimiento de impunidad que podía generar circular por un país extranjero, al facilitar la identificación y notificación de la denuncia a los conductores de vehículos no matriculados en el país de la infracción que cometan alguna de las previstas en el artículo 2 de la Directiva y, ello, con independencia de su tipificación penal o administrativa en los correspondientes Estados miembros. Para ello prevé el intercambio electrónico de los datos de matriculación de vehículos a través del sistema EUCARIS y agiliza el pago voluntario de las multas pero no contiene previsiones en relación con la privación del derecho a conducir vehículos en el país de residencia u otros terceros países. En caso de impago de la multa deberá acudir a los instrumentos de reconocimiento mutuo de las sanciones pecuniarias.

Por último, no podemos obviar el indudable efecto disuasorio para la delincuencia transfronteriza derivado de la interpretación que de los artículos 2, apartado uno, y 11, apartado cuatro, párrafo segundo, de la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, *sobre el permiso de conducción* ha llevado a cabo la STJUE, Sala Quinta, de 23 de abril de 2015 (rec. 260/2013) en el sentido de que un Estado de la UE puede negarse a reconocer la validez de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro si en su territorio se ha cometido una infracción de tráfico que pueda implicar la falta de aptitud para conducir, siendo igualmente competente para establecer las condiciones a que debe someterse el titular de dicho permiso para recuperar el derecho a conducir en su territorio.

En definitiva, y para concluir este apartado, dado que en la normativa comunitaria subsisten algunas insuficiencias que condicionan la efectividad de la respuesta penal frente a la delincuencia transfronteriza se hace de todo punto preciso remover los obstáculos existentes para que, en línea con la recomendación contenida en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo de 21 de

febrero de 2006 *sobre penas privativas de derechos impuestas por condenas penales en la UE*, las medidas cautelares o penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor sean eficaces en el marco europeo y puedan ser reconocidas y ejecutadas en toda la Unión favoreciendo una política común de seguridad vial en el ámbito europeo y un espacio de libertad, seguridad y justicia en que los usuarios de la red viaria disfruten de un alto grado de protección.

5.5 Las nuevas tecnologías del automóvil. El coche autónomo. Cuestiones científicas y jurídicas

La comunicación de la Comisión Europea de 20 de julio de 2010 COM (2010) 389 final «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» en su objetivo estratégico n.º 4 –Vehículos más seguros, ya propugnaba en los vehículos del futuro una contribución a la seguridad vial mediante la implementación de los denominados «sistemas de cooperación», en los que intercambian datos e interactúan con las infraestructuras y con los demás vehículos de alrededor, reduciendo el riesgo de accidente y aumentando la fluidez del tráfico, y, en el objetivo n.º 5 –Promoción del uso de las tecnologías modernas subrayando el fin de aumentar la seguridad vial. Se exploraba, además, la posibilidad de ampliar la aplicación de sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), tales como los de advertencia de abandono del carril, advertencia anti-colisión o reconocimiento de peatones, así como la adopción y uso del eCall, el servicio paneuropeo de llamadas de emergencia integrado en los vehículos, a fin de mejorar las acciones de salvamento, llamando la atención, no obstante, sobre la circunstancia de que el desarrollo de los STI (sistemas de transporte inteligentes), los sistemas a bordo de vehículos y los dispositivos nómadas planteaban una serie de interrogantes desde el punto de vista de la seguridad que requerirían una mayor consideración.

Un paso adelante en la aplicación de las nuevas tecnologías al automóvil lo constituye la conducción automatizada frente o como evolución de la conducción meramente asistida. Recientemente, el 14 de abril de 2016, en el marco del Consejo Informal de Ministros de Transporte de la Unión Europea, ha sido firmado el primer texto de la Unión sobre esta materia, la *Declaración de Amsterdam sobre cooperación en el campo de la conducción automatizada y conectada*, a cuya firma concurrió también la Comisión Europea y la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles.

La Declaración de Amsterdam distingue la conducción conectada –comunicación entre vehículos y también con las infraestructuras– de la conducción automatizada, referida a la capacidad del vehículo para operar y maniobrar independientemente en situaciones de tráfico real usando sensores de abordo, cámaras, software asociado y mapas para detectar el entorno, lo que incluye la conducción altamente automatizada, pero también el desarrollo hacia los vehículos sin conductor. Entre las ventajas de los vehículos conectados y automatizados se señala la mejora en la seguridad y fluidez del tráfico, la conducción más eficiente y con menos emisiones desde el punto de vista económico y del impacto medioambiental, así como beneficios sociales, mejorando los servicios de movilidad en áreas remotas y rurales, la flexibilidad en la movilidad puerta a puerta en el campo del transporte público, en beneficio de la tercera edad, los usuarios vulnerables y las personas discapacitadas.

El documento de Amsterdam se propone como objetivo, entre otros, promover un marco normativo para el despliegue de la conducción automatizada y conectada, lo que debería estar disponible, si es posible –dice la Declaración–, en 2019, para lo que establece una agenda que debería incluir, entre otras materias, el marco legal, el uso de datos, privacidad y protección de datos, ciberseguridad, definiciones comunes de conducción automatizada y conectada y cooperación internacional, particularmente con Estados Unidos y Japón. Asimismo, para la consecución de los fines propuestos, la Declaración identifica diversas acciones, tanto para los Estados Miembros, como para la Comisión Europea y la industria. Entre las primeras destacan, desde el punto de vista normativo la cooperación en UN-ECE (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas) con la prioridad de asegurar que las Convenciones de Viena y Ginebra sobre tráfico rodado permitan el uso de los vehículos automatizados y conectados en las carreteras públicas (en el momento de redacción de estas líneas la UN-ECE ha anunciado la entrada en vigor de enmiendas a la Convención de Viena de 1968 para permitir tecnologías de conducción automatizada siempre que sean conformes con las regulaciones de Naciones Unidas o puedan ser anuladas o desconectadas por el conductor –fuente unece.org–). En segundo lugar, la adaptación de las regulaciones nacionales de suerte que los Estados Miembros deberían identificar y, si fuera posible, eliminar las barreras legales para las pruebas y el desarrollo de los vehículos automatizados y conectados –en el caso de España así se está promoviendo como veremos a continuación–. Y, entre las de la Comisión, el desarrollo de una estrategia europea sobre conducción automatizada y

conectada, revisando y, en caso necesario, adaptando el marco regulador de la Unión Europea para posibilitar el desarrollo y uso de aquélla, ampliando las miras para incluir los aspectos relativos a la infraestructura, la gestión del tráfico y la seguridad vial para los coches automatizados y conectados.

En línea con lo anterior, en el ámbito interno la Dirección General de Tráfico ha dictado la Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015, que tiene por objeto regular la autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general. La Instrucción regula los requisitos para obtener la autorización para la realización de las pruebas, entre otras la obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que cubra hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio de vehículos a motor y la superación de un procedimiento de certificación en servicio técnico acreditado. Regula el alcance de la autorización y ofrece una definición de vehículo autónomo como aquél con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal. La Instrucción contiene una tabla que recoge cinco niveles de automatización: parte de la conducción asistida (1) y parcialmente automatizada (2) en que el sistema sólo realiza la conducción longitudinal y/o lateral y el conductor supervisa estas tareas y el entorno y le corresponde la recuperación de las tareas de conducción en caso de contingencia, no siendo estos vehículos objeto de la Instrucción. Tras esta modalidad llega a la conducción automatizada condicionada (3) en que el sistema realiza todas las tareas de conducción (longitudinal, lateral y control del entorno) en los casos definidos, correspondiendo al conductor la reanudación de las tareas de conducción en caso de contingencia y a requerimiento del sistema con margen de tiempo suficiente; la conducción altamente automatizada (4) en que el sistema realiza todas las tareas de conducción en los casos definidos incluso si el conductor no responde adecuadamente a la petición de intervención del sistema; y la conducción plenamente automatizada (5) en que el sistema realiza todas aquéllas tareas bajo todas las circunstancias de la vía y ambientales y no se requiere conductor.

La conducción autónoma y su implantación sucesiva en los distintos niveles de automatización no está exenta de problemas y retos, como ya se encarga de advertir la Declaración de Amsterdam, que se refiere a cuestiones de seguridad, inclusión social, uso de datos, privacidad, responsabilidad, ética, soporte público y coexistencia de vehí-

culos automatizados y conectados con vehículos tradicionales controlados manualmente. Uno de los principales retos se plantea desde el plano jurídico con la necesidad de desarrollo de un marco normativo que contemple la nueva realidad.

Parece obvio que la implantación de los vehículos autónomos deberá ir precedida de la necesaria regulación administrativa, con las consiguientes modificaciones en el Reglamento General de Vehículos; igual puede ocurrir, con toda probabilidad, con la normativa de responsabilidad civil y su aseguramiento, que deberá contener específicas previsiones para los vehículos autónomos, al referirse la legislación actual a la responsabilidad del conductor (art. 1 LRCSCVM), figura inexistente en los estadios más avanzados de plena automatización. La cuestión jurídico-civil es si habrá un desplazamiento de las responsabilidades de este orden desde el conductor hacia el fabricante del vehículo bajo el título de responsabilidad objetiva o principio del riesgo o con el mismo fundamento hacia los fabricantes del software que gestiona el sistema. La reflexión se extiende hacia la industria que lo explota, no necesariamente coincidente con el fabricante y hacia los elaboradores de los mapas cartográficos utilizados por el sistema. También habrá que tener en cuenta la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública cuando los vehículos autónomos circulen prestando servicios públicos.

En materia de responsabilidad penal en caso de accidente parece claro que ésta no podrá atribuirse al conductor –por falta de dominio del hecho– en los casos más avanzados de plena automatización (estadio 5 de implantación previsible a medio o largo plazo) que no requieren de aquélla figura. Habrá que explorar si en ellos con la doctrina de la imputación objetiva pueden examinarse eventuales responsabilidades penales atribuibles a los elaboradores del software por graves deficiencias o al fabricante del vehículo por relevantes irregularidades cuando, con conocimiento de los riesgos que conllevan y de los probables resultados lesivos, hayan omitido deberes elementales de cuidado permitiendo la circulación de los vehículos automatizados en esas condiciones.

Cabe en vía de meras hipótesis de estudio por la vía de previsión legal expresa la responsabilidad penal de la persona jurídica –ya admitida en nuestro CP pero no para los delitos imprudentes que nos ocupan–. Incluso en los casos de plena automatización podría plantearse la responsabilidad penal del eventual conductor cuando el vehículo estuviera circulando en ese momento con la tecnología autónoma desactivada, posibilidad que el sistema ofrece, y el siniestro se deba a la conducta imprudente por omitir elementales deberes, como ya sucede

en la actualidad con los vehículos convencionales. En la investigación y depuración de responsabilidades, puede ser de gran utilidad la instalación de «cajas negras» en estos vehículos inteligentes (Event Data Recorder) que informen de si en el momento del siniestro conducía el sistema informático o lo hacía el conductor físico y refleje los eventuales fallos o disfunciones del sistema, por lo que habrá que explorar la regulación de esta materia y sus repercusiones en la privacidad o protección de datos.

Similares consideraciones pueden hacerse en el período transitorio hasta la plena automatización: en los casos de conducción automatizada condicionada (estadio 3) o conducción altamente automatizada (estadio 4) en los que el conductor tiene la posibilidad de recuperar las tareas de conducción ante situaciones de contingencia o riesgo, bien por propia iniciativa o a requerimiento del sistema, es factible, en vía siempre de hipótesis, apreciar la infracción de deberes de cuidado que funda el injusto imprudente.

En síntesis, si bien en la actualidad ya existen prototipos de vehículos autónomos de muy diversos fabricantes que recorren miles de kilómetros en pruebas experimentales por distintos países y los expertos pronostican su implantación a partir de 2020, son muchas las incógnitas, en el plano jurídico, siendo preciso en todo caso promover un riguroso marco legislativo que normativice los procedimientos desde el diseño y fabricación hasta la puesta en el mercado. Desde luego su circulación en el que el bien jurídico protegido y prioritario debe ser la seguridad vial en su concepción sistémica y el acceso de todos, especialmente en tiempos de crisis económica, a la circulación segura y eficiente con estos nuevos vehículos.

5.6 La estadística de procedimientos por delitos viales

5.6.1 INTRODUCCIÓN

La estabilidad de las cifras de siniestralidad a que nos referimos no permite lecturas triunfalistas, no sólo en el plano económico, sino sobre todo en el humano por las tragedias que representan. Lo han puesto de manifiesto recientemente las instancias europeas en comunicado de prensa de la Comisión de 31 de marzo de 2016 y las propias declaraciones de la Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, quien, tras presentar las estadísticas preliminares de 2015 en las que España se sitúa en sexto lugar con 36 víctimas mortales por millón de habitantes –repitiendo la cifra de 2014– frente a la media de la UE de 51,5 víctimas mortales –por 51 de 2014–, ha señalado que el estanca-

miento actual –que se atribuye en parte a una mayor interacción en la ciudad entre los usuarios de la vía pública motorizados y los que no están protegidos– es 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. La propia Comisaria pone de manifiesto que el coste social de los accidentes mortales y con heridos se estima, como mínimo, en 100.000 millones de euros (fuente ec.europa.eu). La 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 %.

No obstante, si conectamos el estancamiento de las cifras de siniestralidad y el incremento del número de desplazamientos 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, como expondremos más adelante, 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 eficacia 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, acentuando la tendencia de otros años, dado que se ha pasado de 6.336.997 controles en 2014 a 5.741.134 en 2015 (alrededor de 595.000 pruebas menos), según datos suministrados por la DGT, y de 94.638 procedimientos sancionadores a 80.388. Esta circunstancia contrasta con las excelentes cifras de denuncias por drogas y controles de detección de éstas, que aumentan exponencialmente, pues según los mismos datos facilitados por la DGT, en su ámbito se pasa de 9454 expedientes administrativos en 2014 a alrededor de 26.000 en 2015, con un espectacular incremento en el número de pruebas de detección de drogas realizadas en 2015, que ascienden a 76.040 (por 4563 en 2013 y 29.643 en 2014) y –con una muy limitada persecución penal por lo antes expuesto.

5.6.2 LA EFICACIA PENAL. PROCEDIMIENTOS INCOADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL, ESCRITOS DE ACUSACIÓN Y SENTENCIAS. DILIGENCIAS DE INVESTIGACIÓN. LOS JUICIOS RÁPIDOS

5.6.2.1 *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* artículo 47.3 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.

5.6.2.2 *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 Ministerio Fiscal 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/ Urgentes	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 –artículos 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, circunstancia ya advertida en anteriores Memorias, 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 9000 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 artículo 379.2, siendo la de sentencias del artículo 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:

CC.AA.	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

5.6.2.3 El cociente de resolución

La siguiente tabla refleja, siguiendo la práctica de Memorias precedentes, 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, como venimos señalando reiteradamente en Memorias precedentes, que la tasa de resolución global en este ámbito alcanzaría cifras en torno al 100 %, en una equivalencia entre procedimientos incoados y resueltos.

5.6.2.4 *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

5.6.3 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 83283 sentencias condenatorias dictadas en el año 2015 por delitos viales.

5.6.3.1 *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	Localización Permanente	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 consig- nan una «foto fija» en determinadas fechas y no ofrece seguridad informática en el sentido de que responda a internos por delitos via- les con multirreincidencia o por homicidios imprudentes con el con- curso del artículo 382, que son los dos únicos supuestos que en principio podrían considerarse atribuibles a los procedimientos judi- ciales en los que interviene la especialidad. El Fiscal de Sala viene interesando la depuración en este punto de los programas informáti- cos correspondientes.

5.6.3.2 *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 medi- das alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cua- les 31.634 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 255 por programas de educación vial impuestos como condición para con-

ceder 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 artículos 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 artículos 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 artículo 47.3 CP.