

5.2 Actividad de la Unidad

5.2.1 COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LAS SECCIONES, EN ESPECIAL LOS SEGUIMIENTOS

Esta Unidad y las secciones territoriales tienen su principal razón de ser en la especialización como mecanismo de aplicación del principio constitucional de unidad de actuación. Esto requiere, por parte del Fiscal de Sala que se encuentre al frente de la misma, una actividad de coordinación y supervisión de las secciones especializadas de las fiscalías territoriales –Instrucción 5/2007 FGE, de 18 de julio, *sobre los Fiscales de Sala Coordinadores de Siniestralidad Laboral, Seguridad Vial y Extranjería y sobre las respectivas secciones de las fiscalías territoriales*–; en este sentido, hay que subrayar el papel que juegan los expedientes de seguimiento que se llevan en esta Unidad, como herramienta de primer orden para cumplir la función de supervisión y de control de calidad de los escritos de calificación en las causas de especial relevancia (Instrucción 1/2015 FGE, de 13 de julio, *sobre algunas cuestiones en relación con las funciones de los Fiscales de Sala Coordinadores y los Fiscales de Sala Delegados*).

En la Circular 10/2011 FGE, de 17 de noviembre, *sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial*, se dispone en la conclusión 18.^a que «bajo la coordinación del Fiscal de Sala, los Fiscales Delegados de Seguridad Vial, con el debido apoyo de medios humanos y materiales que deberán facilitarles los respectivos Fiscales Jefes, deberán llevar a cabo un riguroso seguimiento, desde su incoación, de todas las causas tramitadas por los delitos de homicidio imprudente del art. 142 CP y por los comprendidos en el art. 152, estas últimas al menos cuando se refieran a lesiones de singular gravedad (en especial lesiones medulares y cerebrales)». Conclusión que es también extensiva a los supuestos en que sean de aplicación los arts. 142 bis y 152 bis CP, si bien, en este último caso, solo en los supuestos en que entre los resultados lesivos plurales haya lesiones de singular gravedad, en los términos indicados en la Circular 10/2011 e Instrucción 1/2015 citadas.

En esta tarea, lo mismo que en otras tantas, el trabajo de los fiscales adscritos es indispensable para que se puedan llevar a cabo con la presteza y calidad necesarias para poder cumplir el propósito al que responden los seguimientos. Sin olvidar a los fiscales delegados que son una pieza fundamental. Su labor, junto a la de la Unidad especializada, ha contribuido de forma decisiva a dar un impulso a la celeridad en los procesos penales, incluido el pronto abono de las

indemnizaciones a las víctimas, y a procurar, en definitiva, una aplicación uniforme de criterios.

Son varios los delegados que, por remisión de los atestados una vez terminados, tienen conocimiento de los hechos y, por lo tanto, pueden iniciar el seguimiento de los mismos e impulsar su tramitación judicial en supuestos de fallecidos o lesiones de especial gravedad –así lo reflejan los fiscales de Baleares, Ciudad Real, Cuenca, Toledo, Guadalajara, Las Palmas, Zaragoza, Huesca, Jaén, Burgos, Lleida y Gipuzkoa–.

Entre los asuntos más relevantes que han de ser objeto de mención particularizada se puede resaltar el procedimiento seguido por un siniestro ocurrido en Freginals (Tarragona), en el que fallecieron 13 personas y resultaron heridas graves 26, la mayoría estudiantes de Erasmus que viajaban en un autobús en la madrugada del 20 de marzo de 2016. A pesar de los múltiples esfuerzos desarrollados por la Fiscal delegada, en coordinación con esta Unidad, para que se abriera y celebrara el juicio oral por imprudencia grave, tras sucesivos autos de archivo que fueron recurridos, tras haberse formulado acusación por el Ministerio Fiscal y las demás partes y estando la causa pendiente de juicio, la misma ha sido finalmente archivada en 2023 al sobrevenir el fallecimiento del acusado.

Hay que lamentar varios siniestros de autobús que se hallan en fase de investigación judicial. Así, la Fiscal delegada de Pontevedra destaca la causa que se sigue por la caída al río Lérez de un autobús con el resultado de siete personas fallecidas y dos heridos graves a finales de 2022. Respecto a los que han tenido lugar en el año 2023, el delegado de Cádiz menciona un procedimiento seguido por un siniestro en el que un autobús, invadiendo mediana y acera, atropelló a varias personas, resultando cuatro fallecidos y varios heridos; y la Fiscal delegada de Huelva se refiere a un siniestro en el que un autobús ocasionó la muerte de una pasajera y lesiones a 39 personas, todas trabajadoras de una empresa agrícola.

Por su parte, el delegado de Cantabria se refiere al procedimiento de jurado seguido por una carrera ilegal entre dos vehículos en una zona céntrica y concurrida de Santander, que tuvo como resultado el fallecimiento del conductor de un ciclomotor que circulaba en sentido contrario; mientras que el Fiscal de Madrid destaca un procedimiento de jurado en el que, tras una persecución policial, el investigado en su huida arrolla a varias personas y causa el fallecimiento de dos peatones. Finalmente, el Fiscal delegado de Burgos alude a una causa que se sigue contra una trama organizada de manipulación de tacógrafos.

Según ponen de manifiesto varios delegados provinciales, las dos cuestiones que más preocupan en relación con los Vehículos de Movilidad Personal (en adelante VMP) son el incremento, por una parte, de la siniestralidad y, por otra, de las conducciones sin permiso de VMP equiparables a ciclomotores. El delegado de Alicante incoó unas diligencias de investigación por la venta –en un establecimiento público– de VMP que en realidad eran ciclomotores, remitiendo el asunto a la Sección Civil de la fiscalía provincial por si se hubiese vulnerado la legislación de consumidores y usuarios.

Algunos delegados Provinciales –Madrid, Málaga, Gipuzkoa, A Coruña y León– destacan el incremento del delito de abandono del lugar del accidente. En el caso de Barcelona destacan dos sentencias condenatorias de la AP de Barcelona: la 588/2023, de 2 de octubre, dictada por la Sección 3.^a y la 693/2023, de 13 de octubre de la Sección 7.^a

Diversos son los temas a los que aluden los fiscales delegados en sus memorias. Desde el punto de vista organizativo se puede destacar que en 2023 se ha hecho extensivo a la delegada de Barcelona y al delegado de Valencia el régimen de exclusividad de funciones que hasta ahora solo existía en la Fiscalía Provincial de Madrid.

Como en memorias anteriores, se siguen poniendo de manifiesto las deficiencias del sistema informático en lo que a los delitos viales se refiere. Esto ha tenido una especial incidencia en algunos territorios que han cambiado su sistema de gestión procesal, singularmente en la provincia de Bizkaia que, como luego veremos en el apartado estadístico, no puede ofrecer en este ejercicio el dato de sentencias judiciales de condena por delitos viales.

Por otra parte, cabe destacar la reunión de coordinación con los fiscales delegados de Cataluña –a la que también asistieron los fiscales de enlace y adscritos–, con la participación de diversos mandos de los Mossos d'Esquadra, que tuvo lugar en Egara (en el Complejo Central de los Mossos d'Esquadra), así como la mantenida con los fiscales delegados de Canarias, que se celebró en la sede de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Canarias. En ambas reuniones se abordaron diversas cuestiones relativas a la seguridad vial, entre otras, las incidencias de la reforma del CP llevada a cabo por la LO 11/2022, de 13 de septiembre, de *modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor* y el análisis del Dictamen 1/2023.

Desde la Unidad se fomenta que la red de fiscales especialistas se consolide como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación –tal y como señala la Instrucción 5/2007–; en este

sentido, en 2023 hemos impulsado la elaboración de resúmenes jurisprudenciales, que son remitidos a todas las fiscalías territoriales.

En años anteriores se venía dando cumplimiento a este cometido a través del enriquecimiento del fondo documental del Foro Virtual de la Red de Seguridad Vial, ubicado en el entorno del Aula Global de la página web del CEJ. De este modo, sin dejar de nutrir aquel Foro, la conjugación de ambos instrumentos permitirá que las resoluciones más relevantes dictadas por nuestros tribunales en el ámbito de la seguridad vial sean accesibles a todos los miembros de la carrera fiscal mediante la divulgación del repertorio jurisprudencial anual, para cumplir así los objetivos explicitados en la citada Instrucción 1/2015 FGE.

El resumen se sistematiza por materias, comenzando por los delitos de resultado imprudente en el ámbito del tráfico viario. Se tratan a continuación los delitos de peligro y otras materias específicas –vehículos de movilidad personal, manipulaciones de tacógrafos, atenuante de reparación del daño, responsabilidad civil, aplicación del llamado baremo de tráfico, etc.–. Dentro de cada apartado las sentencias se han incluido por orden de importancia en atención al órgano emisor (STS, STSJ y SAP) y, dentro de las dictadas por cada órgano, siguiendo un estricto orden cronológico. Se ha incluido, asimismo, por su interés en materia de responsabilidad civil, alguna STJUE en este apartado.

La coordinación con los y las Fiscales de Sala del Tribunal Supremo respecto de los recursos de casación, aunque es mejorable, se ha producido en varios asuntos. Tanto en recursos de casación preparados por las fiscalías territoriales como en casos en que el recurso de casación es interpuesto por las demás partes del proceso. De la misma forma, ha sido necesaria en algún supuesto la coordinación con el Fiscal Superior de una Comunidad Autónoma o con la jefatura de una Fiscalía Provincial para preparar algún recurso de casación o interponer recurso de apelación.

Relacionado con las funciones de supervisión, los fiscales superiores y la Inspección Fiscal comunican al Fiscal de Sala Coordinador los problemas e incidencias detectados en el transcurso de las inspecciones realizadas en relación con la especialidad –Instrucción 1/2015–. En general, estas inspecciones ponen de relieve el buen funcionamiento de las secciones y alaban el trabajo de los delegados; no obstante, con el fin de mejorar el servicio, hacen algunas observaciones. Las cuestiones detectadas en las visitas efectuadas fueron objeto de recordatorio en las jornadas anuales de especialistas celebradas en 2023 –tal y como se recoge en la conclusión 14.^a–.

5.2.2 OTROS MECANISMOS DE COORDINACIÓN Y PARA ASEGURAR LA UNIDAD DE CRITERIO, EN ESPECIAL EL DICTAMEN 1/2023

Aunque los mecanismos encaminados a la coordinación y unidad de criterio son múltiples y variados, en este punto nos queremos ceñir al Dictamen 1/2023, de 3 de julio, y a los oficios sobre criterios de coordinación en materia de seguimiento y sobre pautas de actuación a seguir tras las SSTS 788 y 789/2023, de 25 de octubre.

5.2.2.1 *Dictamen 1/2023, sobre la reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor*

La Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, *de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor*, supuso otra nueva reforma en el ámbito del tráfico viario, tras las anteriores Leyes Orgánicas 1/2015 y 2/2019, que fueron objeto, respectivamente, de los Dictámenes 2/2016 y 1/2021. Por ello, se consideró oportuno elaborar un dictamen que tratase las cuestiones novedosas de esta importante reforma, tal y como consta en las conclusiones 1.^a y 2.^a de las jornadas de especialistas celebradas en Madrid los días 8 y 9 de marzo de 2023. Abordamos a continuación los criterios expuestos en el citado dictamen.

Podemos destacar, en primer lugar, la modificación de la fórmula de interpretación auténtica del concepto de imprudencia menos grave que introdujo la LO 2/2019 en los tipos de los arts. 142.2 y 152.2 CP, cuando los resultados imprudentes se producen en el ámbito del tráfico viario. En este sentido, la nueva redacción de los mencionados preceptos penales establece que si concurre una infracción administrativa grave de normas de tráfico –apreciada su existencia por el órgano judicial– debe conducirnos a una calificación de la imprudencia, al menos, como menos grave en los supuestos en los que se cause muerte o lesiones relevantes. Ahora bien, a esto habría que añadir que siempre y cuando concurren los requisitos del tipo imprudente, especialmente la imputación objetiva.

Por lo que se refiere a la diferenciación entre imprudencias graves y menos graves, se mantienen los criterios de los Dictámenes 2/2016 y 1/2021.

La referencia a «alguna de las infracciones graves de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» hay que entenderla referida al Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de

octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LSV). Concretamente a su art. 76, que tipifica las infracciones graves. Habrá que entender incluidas también las infracciones muy graves del art. 77.

Acreditados los elementos del tipo imprudente, especialmente la imputación objetiva, si para la producción del hecho –muerte o lesiones relevantes– ha sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves señaladas, la calificación de la imprudencia será, al menos, como menos grave. Quedando vedada la posibilidad de la imprudencia leve.

La imprudencia leve –atípica– quedaría para los supuestos en que la infracción administrativa fuese leve o bien para aquellos casos de deberes objetivos de cuidado no recogidos como infracción administrativa en la LSV (siempre, claro está, que en estos casos no se acredite la infracción de un deber objetivo de cuidado de suficiente intensidad subsumible en la imprudencia grave o menos grave). Estos casos serán muy escasos dada la interminable lista de los arts. 76 y 77.

Diversas son las infracciones de los arts. 76 y 77 LSV que no guardan relación alguna con los siniestros viales por lo que, aunque concurren, no satisfarán las exigencias de la imputación objetiva y, en ocasiones, ni siquiera de la mera relación de causalidad.

En otro orden de cosas, el nuevo tipo del art. 152.2 CP resultante de la reforma de la LO 11/2022 ha visto modificada su consecuencia penológica al graduarse la pena de multa imponible en los delitos leves de lesiones cometidos por imprudencia menos grave en función del resultado lesivo. Anteriormente se preveía con una duración de tres a doce meses cualquiera que fuera éste, mientras que, tras la reforma de 2022, se establecen distintas horquillas: pena de multa de uno a dos meses en el caso de las lesiones del art. 147.1 y de tres a doce meses en las lesiones de los arts. 149 y 150. La reducción de la pena en los supuestos de lesiones del art. 147.1 CP cometidas por imprudencia menos grave –pena máxima imponible de dos meses de multa– lleva aparejada una modificación de los requisitos de postulación al dejar de ser preceptiva la asistencia de abogado y procurador en el correspondiente juicio por delito leve, manteniéndose las reglas generales de defensa y representación –art. 967.1, segundo inciso, LECrim– para los delitos leves de lesiones por imprudencia menos grave con los resultados lesivos de los arts. 149 y 150 CP –pena de multa de hasta doce meses–.

La LO 11/2022 modifica asimismo el régimen facultativo de la pena de privación del derecho a conducir prevista tanto en los delitos de homicidio como de lesiones cometidos por imprudencia menos

grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP, pasando a prever un régimen de imposición preceptiva o imperativa de esta pena.

Por otra parte, la LO 11/2022 introduce una modificación en el régimen de perseguibilidad del delito leve de homicidio por imprudencia menos grave del art. 142.2 CP cometido en el ámbito de la circulación de vehículos *–cuando se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor–*, que muta su naturaleza de delito semipúblico a delito público no necesitado de denuncia del agraviado *–entendido en el sentido de víctima indirecta de los párrafos segundo y tercero del art. 109.bis.1 LECrim–* para su persecución.

Asimismo, la LO 11/2022 introduce una corrección técnica en la descripción del tipo de abandono del lugar del accidente introducido por la LO 2/2019, dando una nueva redacción al apartado 1 del art. 382 bis CP para evitar algunas desviaciones interpretativas y disfunciones que se habían producido en las praxis aplicativas de la redacción inicial del precepto. Así, en cuanto a las lesiones incluidas en el tipo y que podían dar lugar al delito de abandono, la reforma, en línea con los criterios hermenéuticos del Dictamen 1/2021, clarifica que ha de ser alguna de las previstas en los arts. 147.1, 149 o 150 CP *–corrigiendo la perturbadora remisión al art. 152.2 CP–*.

Por último, la disposición final primera de la LO 11/2022 introduce un nuevo segundo párrafo en el apartado primero del art. 85 LSV con el siguiente contenido: *En todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado*. La reforma, en estos supuestos de accidentes de tráfico con resultados lesivos, tiene la loable finalidad de garantizar, mediante la necesaria instrucción de atestado, la incoación de un proceso penal en cuyo seno se efectúe una valoración judicial sobre la posible comisión de delitos de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, asegurando asimismo la debida protección de las víctimas de accidentes de tráfico.

La reforma ha de interpretarse en el sentido de que la instrucción de atestado por parte de la Policía Judicial de Tráfico y la consiguiente puesta en conocimiento de la autoridad judicial *–y Ministerio Fiscal–* solo será preceptiva cuando tras el siniestro de tráfico concurren, al menos, lesiones del art. 147.1 CP *–tributarias de tratamiento médico o quirúrgico para su sanidad–* y existan indicios, cuando menos, de la comisión de un delito de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, que concurrirá indiciariamente, a efectos de la instrucción de

atestado, si los hechos derivan de una infracción previa grave de la normativa viaria (LSV).

Delegados como los de Burgos, Lleida y Lugo señalan la escasa incidencia de la reforma en cuanto al incremento de procedimientos. En cambio, las delegadas de Toledo y Guadalajara sí apuntan incrementos. El Fiscal de Valencia, por su parte, indica que ha recurrido algunos asuntos en que el órgano judicial derivaba a la jurisdicción civil casos de lesiones imprudentes que requirieron tratamiento médico o quirúrgico, existiendo infracción grave de la normativa administrativa de tráfico.

5.2.2.2 *Oficio sobre criterios de coordinación en materia de seguimientos por homicidios y lesiones de singular gravedad, de 24 julio de 2023*

En materia de seguimientos, tal y como se acordó en las jornadas de seguridad vial celebradas los días 8 y 9 de marzo de 2023 (conclusión 15.^a), se procedió a actualizar el Decreto dictado en 2016, así como el Oficio de 14 de noviembre de 2016, consecuencia del anterior, que establecía una serie de criterios de coordinación en relación con los seguimientos. El mismo fue sustituido por el Decreto de 21 de julio de 2023, que dio lugar al Oficio de 24 de julio de 2023, sobre *Criterios de Coordinación en Materia de Seguimientos por Homicidios y Lesiones de singular gravedad*.

El cambio vino motivado por diversas razones. En este tiempo – de 2016 a 2023– se han sucedido dos reformas legislativas que han incidido en los tipos penales de homicidio y lesiones imprudentes, a saber, la llevada a cabo por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, y la introducida por la reciente Ley Orgánica 11/2022, de 13 septiembre. Estas reformas han dado lugar a dictámenes y conclusiones en distintas jornadas de especialistas que han introducido modificaciones y precisiones a los referidos criterios a fin de acomodarlos al marco legal vigente en cada momento. Con el fin de consolidar todas esas indicaciones en un solo documento, se consideró necesario llevar a cabo la actualización de los mencionados criterios de coordinación en relación con los seguimientos. Todo ello en aras de introducir elementos de racionalidad tanto en el cumplimiento de las obligaciones de los fiscales delegados impuestas en la Instrucción 1/2015 como en el ejercicio por parte del Fiscal de Sala Coordinador de su función de supervisión de los escritos de acusación y de las senten-

cias en los casos de homicidio imprudente y de lesiones imprudentes de singular gravedad.

5.2.2.3 Oficio de 12 de diciembre de 2023, sobre pautas de actuación a seguir tras las SSTS 788/2023, de 25 de octubre, y 789/2023, de la misma fecha, en relación con el delito previsto en el segundo inciso del art. 379.2 CP

En el ejercicio de las funciones de coordinación previstas en el art. 20.3 EOMF y apartado III de la Instrucción 5/2007 FGE, se fijaron en el oficio citado unas pautas de actuación en relación con el delito de conducción con tasa objetiva de alcohol (art. 379.2, segundo inciso, CP), tras la doctrina jurisprudencial recogida en las SSTS 788/2023 y 789/2023, esta última dictada en un recurso de casación preparado por la Fiscalía Provincial de Madrid en coordinación con esta Unidad de Seguridad Vial, con el objetivo de obtener criterios uniformes de aplicación del citado tipo, en una materia que era objeto de interpretaciones divergentes por las resoluciones de las diferentes Audiencias provinciales.

La Sala Segunda del Tribunal Supremo, partiendo de la premisa de que el precepto interpretado solo fija dos decimales en la descripción típica, establece la imposibilidad de computar en contra del reo más decimales añadidos a los dos que resultan de aplicar el margen de error (EMP) a la cifra detectada en el etilómetro. En este sentido, se considera atípica la tasa de 0,65 mg/l medida por etilómetro, ya que la cifra resultante tras la deducción del error máximo permitido $-EMP-(0,60125 \text{ mg/l})$ que se redondea a 0,60 mg/l) no resulta superior a la tasa de 0,60 mg/l prevista en el tipo del art. 379.2, último inciso, CP.

En relación con el tipo de influencia del art. 379.2, primer inciso, CP se deben seguir aplicando los mismos criterios de actuación que se venían siguiendo antes de que se dictasen las dos SSTS. Es decir, concurriendo tasas de 0,60 mg/l de alcohol en aire espirado o inferiores (indicaciones del etilómetro de 0,65 o inferiores antes de deducir el EMP) sigue siendo de aplicación el tradicional e inveterado tipo de influencia del art. 379.2, primer inciso, CP, si queda acreditada la influencia del alcohol ingerido en las facultades psicofísicas del sujeto necesarias para una conducción segura. A estos efectos siguen vigentes los criterios de la Circular 10/2011, apartado V.2 último párrafo, e Instrucción 3/2006 FGE.

5.2.3 PROTOCOLOS Y OTROS INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN A LAS VÍCTIMAS

Durante el año 2023 esta Unidad ha dado continuidad a la labor desarrollada en años anteriores para la suscripción de protocolos y otros instrumentos orientados a la mejor protección y atención a las víctimas, logrando su culminación.

En efecto, tal y como ya se anunciaba en la Memoria precedente, en el año 2023 se han cumplido los objetivos de firmar y poner en funcionamiento el «Protocolo Marco de Colaboración de la Fiscalía General del Estado con las compañías aseguradoras, las asociaciones de víctimas y los Colegios de la Abogacía para la mejor protección de los derechos de las víctimas», que venía impulsándose por la Unidad desde años atrás, así como de presentar y dar difusión a la «Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en sinietros viales», que, de igual modo, venía siendo impulsada desde años atrás, bajo la coordinación de la Unidad, por el Fiscal delegado Autonómico de Andalucía.

Por otro lado, a lo largo del año 2023 la Unidad ha comparecido ante la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración de Daño Corporal de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, a instancia de dicha Comisión.

5.2.3.1 *El Protocolo Marco de colaboración con las compañías aseguradoras, las asociaciones de víctimas y los colegios de la Abogacía*

El 3 de mayo de 2023, se procedió a la firma del referido Protocolo Marco por la Fiscalía General del Estado, la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA), el Consorcio de Compensación de Seguros, la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), la Federación Española de Daño Cerebral (FEDACE), la Federación Nacional de ASPAYM, la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), las asociaciones Stop Accidentes y P(A)T-AP(A)T, el Consejo General de la Abogacía Española y el Ilustre Colegio de la Abogacía de Madrid. Todo ello sin perjuicio de dejar abierta la posibilidad de ulterior adhesión al Protocolo Marco de otras entidades, que se instrumentaría, en su caso, con la suscripción de la respectiva adenda.

El Protocolo Marco, cuya vigencia inicial es de cuatro años y que podrá prorrogarse por otros cuatro, si así lo acuerdan expresamente

las partes firmantes, tiene por objeto establecer mecanismos de cooperación y canales de comunicación ágiles, entre ellas, para promover los siguientes fines: 1. El impulso de la solución extrajudicial de las discrepancias. 2. La simplificación y celeridad de los procedimientos judiciales civiles y penales sobre siniestros de tráfico con resultados lesivos, promoviendo una pronta resolución de los órganos jurisdiccionales, y la satisfacción de las responsabilidades civiles. 3. La información e instrucción de los derechos y prestaciones de todo orden de que son titulares las víctimas de siniestros de tráfico, con la finalidad de lograr una asistencia inmediata y una atención de sus necesidades en los distintos ámbitos sin demoras injustificadas. 4. La prestación a las víctimas de una atención e información pronta, eficaz y continuada, presidida por criterios de humanitarismo, velando por evitar que se produzca su «olvido». 5. La detección de determinadas conductas abusivas o modalidades de fraude a las entidades aseguradoras o al Consorcio de Compensación de Seguros, procurando la máxima transparencia y observancia de la legalidad en el circuito económico-asistencial que debe estar orientado a su protección.

El Protocolo Marco incorpora cuatro anexos que detallan las actuaciones a seguir, en su caso, por las distintas partes para la consecución de dichos objetivos.

Instrumento esencial para la aplicación del Protocolo Marco es la Comisión de Seguimiento, constituida por representantes de todas las partes firmantes. Dicha Comisión, a la que corresponde proponer las actuaciones y medidas a adoptar para el cumplimiento de los objetivos del Protocolo, así como los instrumentos adecuados para su ejecución, y llevar a cabo su seguimiento y evaluación. Con el fin de lograr las mejores condiciones para su consecución, celebró, su sesión constitutiva el 27 de octubre de 2023, en la que, entre otros acuerdos, aprobó el reglamento interno que, desarrollando las previsiones contenidas en aquel, regirá su funcionamiento y la adopción de acuerdos.

5.2.3.2 La Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en siniestros viales

El 24 de octubre de 2023, el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial presentó, junto con el Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, la Directora de Tráfico del Gobierno Vasco, la Subdirectora General de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña y el Director del Servicio de Desarrollo de Políticas de Seguridad de la Comunidad Foral de Navarra, la

«Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en siniestros viales».

Esta Guía es el resultado de los trabajos que, durante varios años, se han venido desarrollando, bajo la supervisión y coordinación de la Unidad de Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado, por el Fiscal delegado Autonómico de Andalucía, Ceuta y Melilla, con la colaboración de la Fiscal delegada de Seguridad Vial de Córdoba.

En dichos trabajos (inicialmente circunscritos al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Andalucía, pero que fueron luego extendiéndose más allá del mismo) han participado numerosos representantes de distintas Administraciones, así como de asociaciones y colegios profesionales, servicios sanitarios de emergencia y policías de tráfico de distintos territorios, cuya decisiva colaboración es expresamente reconocida, de forma individualizada, en el propio texto de la Guía.

Partiendo del hecho de que la naturaleza de un siniestro pone de manifiesto el carácter multidisciplinar de la respuesta, así como del reconocimiento a la excelente tarea que los servicios y Administraciones implicadas ya realizan, la Guía tiene por objeto optimizar la coordinación y colaboración de todos los colectivos profesionales que intervienen, así como garantizar la seguridad de las operaciones desde una perspectiva interna, referida a la de todos los intervinientes, y también desde una perspectiva externa, relativa al resto de usuarios de la vía pública no involucrados directamente en el siniestro.

Finalmente, también es objeto y principal novedad de la Guía que las víctimas de accidentes, desde el primer momento en que adquieren esta condición, vean respetados de modo eficaz los derechos que les reconoce la Ley 4/2015, de 27 de abril, del *Estatuto de la Víctima*, bajo el amparo del Ministerio Fiscal, garantizándose que reciban asistencia desde el principio y que los datos recogidos por los diversos servicios accedan al atestado y, por tanto, al eventual procedimiento judicial.

5.2.3.3 *Participación de la Unidad en los trabajos que se desarrollan por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración de Daño Corporal de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*

Dando continuidad a otras actuaciones desarrolladas en años anteriores, en el año 2023 la Unidad ha comparecido ante la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración de Daño Corporal de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, a instancia de dicha Comisión, en

el marco de los trabajos preparatorios que por aquella se vienen desarrollando para la emisión de un informe razonado (como así se contempla en la disposición adicional única del Anteproyecto de Ley por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que fue sometido a audiencia e información pública el pasado mes de marzo de 2023) sobre la conveniencia de establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de movilidad personal y otros vehículos motorizados que no estén comprendidos dentro del concepto legal de «vehículo a motor».

Ello ha otorgado a la Unidad la valiosa ocasión de trasladar a la citada Comisión su opinión sobre los distintos extremos que dicha iniciativa comporta, así como de intercambiar pareceres y responder a las cuestiones que sus integrantes creyeron oportuno plantear.

5.2.4 FORMACIÓN. JORNADAS DE ESPECIALISTAS

La actividad de la Unidad en materia de formación ha sido intensa con el fin de dar cumplimiento a lo señalado en el art. 22.3 EOMF, a la Instrucción 1/2015 y a la Instrucción 5/2007.

En primer lugar, en el ámbito de la Formación inicial del Plan de Formación de la Carrera Fiscal del ejercicio 2023, participamos en el curso selectivo de la 61.^a Promoción de la Carrera Fiscal, que tuvo lugar en las instalaciones del CEJ en el mes de mayo.

También participamos, en el marco de la Formación continuada del mismo Plan, en la elaboración del material del curso de iniciación a la especialidad de seguridad vial, que este año ha cambiado su formato. Este curso facilita a los fiscales interesados poder acceder a las secciones especializadas de seguridad vial.

Por otra parte, también dentro de la Formación continuada, tras haber impartido en 2022, al igual que en 2021, el curso de «Formación de Formadores» –destinado esencialmente a Fiscales delegados y de enlace, sobre la aplicación del sistema de valoración del daño corporal causado a las personas en accidentes de tráfico introducido por la Ley 35/2015–, en 2023 se impartieron 25 cursos de formación consistentes en «réplicas descentralizadas» en la materia antes señalada. El fin de estos cursos es divulgar los conocimientos adquiridos por los fiscales delegados y de enlace entre los fiscales de su territorio para que puedan aplicarlo en su trabajo diario. El resultado ha sido bastante satisfactorio tanto en lo que se refiere al número de asistentes como a la calidad de tales cursos.

Para valorar su importancia debe tenerse en cuenta que la práctica totalidad de los fiscales no especializados dedican una parte relevante de su actividad diaria (fundamentalmente en el servicio de guardia) a los delitos relacionados con la seguridad vial. Por otra parte, no en todas las fiscalías el fiscal delegado asume el despacho directo de las causas con fallecidos o lesionados de especial gravedad. Asimismo, tampoco debe olvidarse que el «Baremo de Tráfico» es, además, una herramienta de aplicación orientativa en el cálculo de las eventuales responsabilidades civiles derivadas de otros delitos.

Por último, en 2023 se celebraron las Jornadas de Especialistas en Madrid, en el mes de marzo. Los temas tratados fueron:

A) Las novedades introducidas por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, *de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor*.

B) Algunas cuestiones de interés que pueden ser objeto de una futura Circular, como las siguientes: a) la posible revisión de la posición mantenida en la actual Circular 10/2011 FGE sobre la conducción tras pérdida de vigencia judicial *ex* 47.3 CP, así como el tratamiento penológico que se debe dar al supuesto de varios resultados imprudentes en concurso con delitos de peligro, conforme al art. 382 CP; b) el tratamiento de la concurrencia de un delito del art. 381 CP y varios resultados de lesiones o fallecimientos; c) la viabilidad de la tentativa en el delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis CP tras la STS 1/2023, de 18 de enero; d) la eventual revisión de la posición mantenida en el Dictamen 1/2021 sobre las reglas concursales de los arts. 142 bis y 152 bis CP, especialmente en el caso de fallecido y lesionado con el resultado del art. 149 CP (art. 152.1.2.º); e) la posible revisión de la posición mantenida en la actual Circular 10/2011 sobre las travesías a los efectos del art. 379.1 CP; f) la delimitación del concepto «drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas» a los efectos del delito del art. 379.2 CP; g) las condiciones de aplicación del delito del art. 384.2, segundo inciso, CP a las conducciones de vehículo sin el permiso necesario y con la licencia del art. 6.1.b) del Reglamento General de Conductores prevista para determinados vehículos especiales agrícolas autopropulsados y a las conducciones de estos vehículos sin haber obtenido nunca permiso ni licencia; h) la eventual revisión de la posición mantenida en las conclusiones de las jornadas de León de 2009 en relación con el delito del art. 385.2 (conclusión 19.^a).

C) Protección de víctimas. Se trató sobre la preocupación que manifestaron algunas asociaciones sobre el funcionamiento de las Oficinas de Atención a la Víctimas.

D) Movilidad sostenible y aplicación del Dictamen 2/2021, en especial el caso de VMP.

E) Algunas cuestiones detectadas en las últimas visitas de inspección a las que nos hemos referido anteriormente, así como otras materias diversas.

5.2.5 GRUPOS DE TRABAJO Y REUNIONES

El cumplimiento de las funciones de coordinación con las autoridades y órganos competentes de las distintas Administraciones (Instrucción 5/2007), incluso, en ocasiones, con otras Unidades especializadas, puede dar lugar a la participación en grupos de trabajo, en algunos casos propiciados por esta Unidad, conjuntamente o no con otra, y en otros constituidos en sede administrativa. Muchos de estos casos pueden cristalizar en la adopción de protocolos, o instrumentos similares, con los demás organismos o instituciones implicados (Instrucción 5/2007).

Cabe destacar la constitución de un grupo de trabajo que tiene por objeto los accidentes laborales de tráfico. La primera sesión de trabajo estuvo presidida por el Excmo. Sr. Fiscal General del Estado y asistieron el Director General de Tráfico, el Director del Observatorio de Seguridad Vial, la Directora General de la Inspección de Trabajo, la Subdirectora General Coordinadora de la Inspección del sistema de relaciones laborales, los Fiscales de Sala Coordinadores de Seguridad y Salud Laboral y de Seguridad Vial. Posteriormente, se ha unido al grupo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (en adelante ATGC), representada por el Coronel Jefe del Área de Operaciones. El grupo sigue activo en la actualidad y se está trabajando para poder establecer una serie de criterios que mejoren la respuesta penal ante los accidentes de tráfico que se producen en el contexto laboral, mejorando, entre otros aspectos, la comunicación entre la ATGC y la Inspección de Trabajo.

Durante el pasado ejercicio diversas han sido las reuniones de trabajo que se han mantenido con representantes de instituciones – públicas o privadas–, asociaciones, particulares, etc. Pero tenemos que destacar las mantenidas con las asociaciones de víctimas de siniestros de tráfico, pues esta comunicación es esencial para no perder la perspectiva de las personas más vulnerables en el ámbito de la

seguridad vial. Esto se ha llevado a cabo tanto por el Fiscal de Sala como por los fiscales adscritos, así como en cada fiscalía territorial por los delegados.

De todas estas reuniones hay que hacer especial mención a la mantenida con el secretario general de la Asociación de Ciclistas Profesionales, el Director General de Tráfico, el Director del Observatorio de Seguridad Vial, el Coronel Jefe de operaciones de la ATGC y el padre de una persona que había fallecido atropellada mientras montaba en bicicleta. Durante la reunión se analizaron posibles mejoras en la elaboración de atestados cuando se trate de víctimas vulnerables, como ciclistas o peatones, así como diversos aspectos relativos a la movilidad y la seguridad vial.

También se puede citar una reunión de trabajo con el Presidente de la Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías (APCAS), con quien se intercambió información acerca de la situación de las personas lesionadas en siniestros viales y los problemas que plantea la práctica de la prueba pericial en estos casos.

Por lo que respecta a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, numerosas han sido las reuniones; cabe destacar las mantenidas con los Mossos d'Esquadra en su sede de Egara, como indicamos. Igualmente, importante fue la reunión mantenida con la Policía Judicial de Tráfico de Madrid y la participación en el Seminario Nacional de Policías Locales celebrada en Villarreal. Sin olvidar las celebradas con la ATGC, así como la participación en diversos actos del Centro Universitario de la Guardia Civil.

5.2.6 ÁMBITO INTERNACIONAL

En el ámbito internacional el Fiscal de Sala intervino en las jornadas «Educación Vial para el objetivo cero y un sistema seguro», celebradas en el Congreso de los Diputados, y que ha contado con la asistencia de diversos expertos internacionales en la materia. Estas jornadas fueron organizadas por la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados y la Fundación Mapfre.

Por otra parte, un grupo de fiscales y jueces en prácticas procedentes de Alemania, República Checa, Polonia, Croacia y Rumanía acudieron a la sede de esta Unidad especializada donde se les explicó su funcionamiento y las relaciones con las fiscalías territoriales a través de los fiscales delegados de Seguridad Vial, así como la coordinación

con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Esta actividad se enmarca en un programa de intercambio de la Red Europea de Formación Judicial.

5.2.7 MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Por lo que se refiere a los medios de comunicación, hemos continuado, en la medida de lo posible, en la labor de transmitir al ciudadano información veraz sobre esta materia a través de los medios de comunicación, conforme al artículo 4.5 EOMF y a la Instrucción 3/2005 FGE, de 7 de abril, *sobre relaciones del Ministerio Fiscal con los medios de comunicación*.

Por ello, se han concedido entrevistas y se han realizado declaraciones en diversos medios, siempre intentando dar una dimensión pedagógica a nuestras intervenciones y, además, procurar que, en una materia que afecta a tantos ciudadanos, exista una información fidedigna.

También hemos dado diversas ruedas de prensa. Así, con motivo de la firma del Protocolo Marco de Colaboración de la Fiscalía General del Estado con las compañías aseguradoras, las asociaciones de víctimas y los Colegios de la Abogacía para la mejor protección de los derechos de las víctimas. Igualmente, en relación con la presentación de la Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en siniestros viales. Asimismo, participamos en la rueda de prensa que organizó el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses para presentar su memoria anual.

Finalmente, celebramos una rueda de prensa con el fin de facilitar los datos estadísticos de la Memoria de 2023, aprovechando el comienzo del período vacacional, en que aumentan los desplazamientos.