

5.2 **Actividad de la Unidad: seguimientos, mecanismos de coordinación, instrumentos de protección de víctimas, formación, grupos de trabajo y reuniones, ámbito internacional y medios de comunicación**

5.2.1 COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LAS DELEGACIONES. EN ESPECIAL LOS SEGUIMIENTOS

En este aspecto, la labor fundamental de la Unidad especializada, en relación con la función de coordinación y supervisión del Fiscal de Sala como garantía del principio constitucional de unidad de actuación, se manifiesta en la tramitación de los expedientes de seguimiento, a través de los cuales se realiza la esencial actividad de supervisión y control de calidad de los escritos de calificación formulados y sentencias recaídas, en las causas de especial relevancia, a saber, las seguidas por delitos de homicidio o lesiones imprudentes de los arts. 142 o 152 CP (y los subtipos hiperagravados de los arts. 142 bis y 152 bis), en este último supuesto cuando se refieran a lesiones de singular gravedad –en especial lesiones medulares y cerebrales–, conforme a lo ordenado 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*, así como en la precitada Instrucción 1/2015 FGE.

Es imprescindible resaltar la importancia de esta actividad. Mediante las funciones de seguimiento y supervisión de procedimientos no sólo se impulsa la necesaria unificación de criterios en la aplicación de la ley penal, sino que con la inestimable colaboración y trabajo de toda la red de fiscales delegados/as y de enlace se incentiva, asimismo, la satisfacción del interés social, consistente en la protección de los derechos de las víctimas de siniestros viales: a través de estos seguimientos se impulsa, por una parte, la celeridad en la tramitación de los procedimientos y la activación, en no pocos casos, del mecanismo de la oferta y respuesta motivada para el pronto abono de las indemnizaciones, y, por otra, se salvaguardan sus derechos resarcitorios, al garantizar que el ejercicio de las acciones civiles por el Ministerio Fiscal se adecúen al sistema de valoración introducido por la Ley 35/2015 (el *baremo de tráfico*), superando en no pocos casos, las disfunciones apreciadas en la cuantificación de algunos conceptos resarcitorios de dificultosa o compleja valoración, razón por la que las delegaciones reciben positivamente los oficios de supervisión remitidos.

Se analizan, a continuación, algunas de las cuestiones puestas de manifiesto, con ocasión de la tramitación de seguimientos por la Uni-

dad destacadas por los y las fiscales delegados/as, en sus respectivas memorias provinciales, a fin de dar una panorámica general sobre la actividad de las distintas delegaciones.

Cumple destacar, en primer lugar, la buena salud de que goza el modelo de relación funcional con las policías de tráfico e institucional con las autoridades administrativas, según subraya la generalidad de los delegados, con reuniones periódicas de coordinación y participación en las Comisiones provinciales y autonómicas de Tráfico y Seguridad Vial; por su parte, la generalizada e inmediata comunicación del atestado en siniestros con fallecido o de especial relevancia, ha permitido a estos la activación del seguimiento previsto en la Circular 10/2011 de la FGE, sin esperar al traslado judicial.

Por otro lado, en relación con la última reforma de la imprudencia viaria, producida por la LO 11/2022, de 13 de septiembre, las delegaciones se expresan en la misma línea que en años pasados: salvo en algún aislado territorio, la objetivación de la imprudencia asociada a la infracción grave de la normativa de tráfico y la persecución de oficio del delito leve de homicidio imprudente no han conllevado un incremento apreciable en el volumen de procedimientos penales; asimismo, las praxis judiciales de archivo *a limine* detectadas en alguna delegación, a pesar de la concurrencia de aquella infracción normativa con lesiones tributarias de tratamiento médico, se han corregido por la vía de recursos sistemáticamente estimados, de suerte que puede decirse que no existen disfunciones en este punto.

Nos referimos a continuación a algunos de los procedimientos de especial relevancia que han sido objeto de seguimiento por la Unidad, destacando al mismo tiempo la labor realizada por los delegados en su despacho y tramitación.

Comenzando por los siniestros de autobús, damos cuenta de la situación procesal de los referidos en anteriores ejercicios:

- En relación con el siniestro producido en octubre de 2023, en una zona céntrica de la ciudad de Cádiz en el que un autobús, invadiendo mediana y acera, atropelló a varias personas resultando cuatro fallecidos y varios heridos, se ha formulado acusación por el fiscal delegado de Cádiz contra el conductor y el titular de la empresa de transporte de viajeros por cuatro delitos de homicidio por imprudencia grave, con aplicación del art. 142 bis del CP, estando pendiente el procedimiento del señalamiento del juicio oral ante la AP.

- Por su parte, la fiscal delegada de Huelva da cuenta de la próxima finalización de la instrucción en relación con la causa seguida en la Palma del Condado por el siniestro de autobús ocurrido en mayo

de 2023, que afectó a las trabajadoras *temporeras* de una empresa agrícola que circulaban como pasajeras en el autobús, falleciendo una de ellas y sufriendo lesiones otras 39; el retraso en su conclusión viene motivado por la complejidad de la fase de investigación, derivada de la residencia en el extranjero de los perjudicados y el tiempo transcurrido para la estabilización de las lesionadas.

– Finalmente, en relación con la imputación y graduación de la imprudencia en supuestos de pérdida de aptitudes psicofísicas por conductores profesionales, es de singular relieve la sentencia de 11 de junio de 2025 del Juzgado de lo Penal n.º 2 de Avilés que, si bien no es firme y se halla pendiente de varias apelaciones, condena como responsable de cinco delitos de homicidio y doce delitos de lesiones por imprudencia grave profesional, todos ellos en concurso ideal, al conductor del autobús que el 3 de septiembre de 2018, tras ignorar la señalización de obras que cortaba al tráfico un carril de la carretera por la que circulaba, colisionó con una pilastra, ocasionando el fallecimiento de cinco personas y resultando varias lesionadas –sinistro de gran trascendencia mediática en su momento–, siendo, en esencia, el fundamento de la conducta imprudente apreciada, de acuerdo con el relato histórico de la sentencia, el conocimiento por el acusado de que no cumplía los requisitos del Reglamento General de Conductores en relación con las necesarias aptitudes psicofísicas para la conducción de autobuses, a pesar de lo cual, siendo conocedor del riesgo que generaba, continuó desarrollando su actividad como conductor profesional. Es ineludible destacar la labor que, en coordinación con esta Unidad, realizó para el buen éxito del procedimiento la entonces fiscal delegada de Asturias.

Por otra parte, en relación con procedimientos seguidos por delitos de conducción con manifiesto desprecio por la vida ajena y resultados dolosos, nos referimos a los siguientes: en primer lugar, en el procedimiento de jurado, que referimos el año pasado, sustanciado por una carrera ilegal entre dos vehículos en una zona céntrica y concurrida de Santander en febrero de 2023, que tuvo como resultado el fallecimiento del conductor de un ciclomotor, la sentencia dictada en apelación por el TSJ de Cantabria, que condenaba a ambos conductores, en coherencia con la acusación del Ministerio Fiscal, por sendos delitos de conducción con manifiesto desprecio por la vida ajena del art. 381 CP, y al conductor que colisionó con el ciclomotor, además, por un delito de homicidio doloso, ha sido confirmada por la STS 626/2025, de 1 de julio, salvo en lo relativo a la individualización de la pena por este último delito.

Asimismo, ya existe sentencia condenatoria firme en el procedimiento de jurado del que también se daba cuenta el año pasado seguido como consecuencia de una persecución policial que tuvo lugar en abril de 2023 en el Paseo de Extremadura de Madrid durante la que el acusado, en su huida a gran velocidad, arrolló a varias personas y causó el fallecimiento de dos peatones; en aquella se ha condenado al acusado, en esencia, por un delito del art. 381 CP en concurso del art. 382 con dos delitos de homicidio doloso del art. 138 CP.

También se da cuenta este año del escrito de acusación formulado en el procedimiento de jurado seguido por un siniestro producido en la M-30 de Madrid, en julio de 2021, en el que falleció una persona como consecuencia de un *pique* entre dos conductores que circulaban compitiendo a gran velocidad, habiendo dirigido el Ministerio Fiscal la acusación contra aquellos por sendos delitos del art. 381 CP en concurso del art. 382 con un delito de homicidio doloso del art. 138 CP y otro de lesiones igualmente dolosas; cuando redactamos estas líneas se está celebrando el juicio oral.

En la misma línea, ya se ha formulado escrito de acusación, según refiere el fiscal delegado de Murcia, en los dos procedimientos, aludidos el pasado ejercicio, que se incoaron en 2024 como consecuencia de la denominada conducción suicida o kamikaze del art. 381 CP: en el primero, en que fallecieron dos personas y tres resultaron heridas, la acusación lo ha sido por el delito del art. 381 en concurso del art. 382 con dos homicidios dolosos y tres tentativas de homicidio, mientras que en el que resultó herida grave una persona la acusación se ha presentado por un delito del art. 381 CP en la misma relación concursal con un delito de homicidio doloso en grado de tentativa.

Ambos procedimientos (Madrid y Murcia) son de singular relevancia para decantar y unificar criterios de aplicación en relación, por una parte, con la punición de la pluralidad de homicidios dolosos en concurso del art. 382 y, por otra, con el tratamiento como tentativa de homicidio de los supuestos en que el art. 381 concurre con sujetos lesionados (*vid.* Conclusión 5.^a de las Jornadas de especialistas de 2023).

Por otro lado, en cuanto a los procedimientos en los que se ha suscitado la aplicación del art. 142 bis CP, el fiscal delegado de Ciudad Real da cuenta de la STSJ Castilla-La Mancha 24/2025, de 17 de marzo, que confirma la sentencia referida en el pasado ejercicio que, acogiendo el criterio del Ministerio Fiscal –notoria gravedad de la imprudencia– y descartando el de la acusación particular –que imputaba los resultados a título de dolo eventual–, condenó por delito del art. 142 bis CP en siniestro producido por conducción a velocidad

típica del art. 379.1 CP, bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 CP (con aplicación del art. 380 CP) e inobservancia de señal de *ceda el paso* en una intersección de calles de la localidad de Argamasilla de Alba, produciendo el fallecimiento de tres personas y otras tres lesionadas.

Finalmente, nos referimos a diversas cuestiones que, las y los delegadas/os destacan en sus memorias. Así, en relación con los vehículos de movilidad personal (en adelante VMP), gran parte de aquellos siguen insistiendo, como en ejercicios anteriores, en el aumento de la siniestralidad urbana asociada a este tipo de vehículos, cuyos usuarios son claramente vulnerables frente al resto de vehículos motorizados pero que, en ocasiones, son también vulnerantes frente a otros colectivos como el de peatones, en la medida en que se da cuenta de la incoación de diversos procedimientos penales y formulación de acusaciones contra conductores de VMP por delitos de resultado imprudente, en algunos casos con fallecidos/as o lesionados/as de gravedad.

Se pone de manifiesto, asimismo, la dificultad existente en algunos territorios para obtener informes periciales fiables sobre la catalogación de algunos de estos vehículos, cuando existen indicios de encontrarnos no ante VMP, sino ante auténticos ciclomotores o, incluso, motocicletas.

A ello se une el elevado volumen de denuncias administrativas formuladas contra los usuarios de estos VMP en algunas ciudades, las más numerosas por su circulación por la acera, seguidas de la sobreocupación del vehículo por dos o más personas, utilización de dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce o uso de cascos o auriculares.

En definitiva, no puede desconocerse que nos encontramos ante una forma sostenible de movilidad llamada a quedarse en nuestras ciudades y a convivir con el resto de usuarias/os de la vía pública, pero, al mismo tiempo, urge la adopción de todo tipo de medidas que corrijan las disfunciones apuntadas, no sólo de vigilancia, disciplina y sanción, sino también preventivas y educativas, como las que se propusieron hace ya unos años en el Dictamen 2/2021 del Fiscal de Sala.

En otro orden de cosas, son varias las memorias provinciales que dan cuenta de la incoación de diligencias de investigación penal por indicios de delito del art. 385 CP en relación con la existencia de deficiencias en las vías públicas que generaron peligro para sus usuarios que, o bien se hallan en curso, o fueron finalmente archivadas por carecer de relevancia penal, sin perjuicio de que su tramitación ha contribuido en algunos casos a corregir aquellas.

Por otra parte, en materia de protección de víctimas, y a pesar de todos los esfuerzos realizados desde la aprobación del baremo introducido por la Ley 35/2015, especialmente en lo relativo a la elaboración y distribución entre policías y juzgados de los formularios que contienen todos los presupuestos fácticos determinantes de los distintos conceptos resarcitorios para su pronto acceso al procedimiento (*vid.* Dictamen 3/2016), siguen existiendo delegaciones que ponen de manifiesto la falta de aquellos datos en el momento de formular el escrito de acusación y ejercitar acciones civiles. Por el contrario, la generalidad de delegados/as pone de relieve la labor que desarrollan al recibir y asistir a todas las víctimas que lo solicitan, así como el buen funcionamiento y relación con las Oficinas de Asistencia a las Víctimas del Delito, aunque destacan la escasa utilización de este recurso por las de siniestros viales, lo que atribuyen al elevadísimo grado de personación con letrado.

Por otra parte, no suelen existir protocolos de mediación o justicia restaurativa específicamente relativos a seguridad vial en la mayor parte de los territorios, sin perjuicio de alguna iniciativa concreta: así, el delegado de Alicante señala que la AP ha elaborado un protocolo para introducir de forma estructurada la mediación penal en los juzgados y tribunales de la provincia, y la Generalitat Valenciana ha creado los llamados Servicios de Orientación y Mediación que funcionan en varias sedes aunque con escasa incidencia en materia de seguridad vial; por su parte, las respectivas delegadas de varias de las fiscalías de Cataluña destacan el impulso que en ellas se da a la justicia restaurativa en el marco de la *Estratègia de Justícia Restaurativa 2030* de esa Comunidad Autónoma, con algunos procedimientos por delitos viales de resultado imprudente derivados a estos recursos; o, finalmente, las actuaciones del delegado de Cádiz con el equipo de mediación penal para favorecer la derivación a justicia restaurativa de juicios por delito leve en determinadas circunstancias. Sin perjuicio de estas iniciativas particulares, teniendo en cuenta la nueva regulación introducida en esta materia por la Ley Orgánica 1/2025, de 2 de enero, *de medidas en materia de eficiencia del Servicio Público de Justicia*, en la disposición adicional novena de la LECrim, resulta necesario impulsar las posibilidades que ofrece la justicia restaurativa en nuestro ámbito.

Finalmente, es necesario poner de relieve, en este ejercicio con especial intensidad, las deficiencias advertidas en los sistemas de gestión procesal para la recogida de datos estadísticos que, si bien otros años se referían fundamentalmente a los delitos de resultado imprudente en el ámbito vial –por la imposibilidad de aquellos sistemas de diferenciarlos de los producidos en otras esferas de riesgo–, en este

ejercicio se extienden a la calidad y fiabilidad de los datos relacionados también con los delitos viales de peligro de los arts. 379 y ss. CP, especialmente en aquellos territorios en que han sido implantados nuevos sistemas de gestión procesal, como en el caso de la entrada en funcionamiento del programa Just@ en la Comunitat Valenciana. Todo ello obliga a interpretar los datos globales con la necesaria cautela y prudencia, como reflejaremos en el apartado estadístico de esta Memoria.

5.2.2 OTROS MECANISMOS DE COORDINACIÓN Y UNIFICACIÓN DE CRITERIOS

5.2.2.1 *Unificación de criterios en relación con la conducción tras pérdida de vigencia judicial del art. 47.3 CP*

Abordamos aquí la unificación de criterios en relación con las conducciones realizadas tras la pérdida de vigencia judicial del permiso o licencia *ex* art. 47.3 CP, como consecuencia de una condena penal a pena de privación del derecho a conducir por tiempo superior a dos años una vez cumplida esta. La solución sustantiva que sobre estas conductas postulaba la Circular 10/2011 de la FGE en el art. 468 CP había provocado, según se puso de manifiesto en las Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Especialistas de 2021, 2023 y 2024, problemas aplicativos y diversidad de interpretaciones judiciales que aconsejaban valorar la pertinencia de reexaminar aquel criterio, por lo que en las Jornadas de 2023 se concluyó «aguardar por razones de prudencia a que sea resuelto el recurso de casación actualmente pendiente ante el TS». El recurso, que había sido interpuesto por el Ministerio Fiscal, precisamente con la finalidad de provocar un pronunciamiento del Alto Tribunal sobre la cuestión controvertida, cristalizó finalmente en la STS 850/2025, de 16 de octubre, en la que se arribó el criterio de la precitada Circular y se declaró la atipicidad de las conductas discutidas.

Al tratarse de una STS aislada y no de Pleno, por el Fiscal de Sala Coordinador de la Unidad se elevó el 30 de octubre de 2025 Exposición Razonada al Excmo. Sr. Fiscal General del Estado por entender, en virtud de lo expuesto, que quedaba extramuros de sus atribuciones revisar o desactivar la doctrina vinculante contenida en la Circular 10/2011 de la FGE. Ello ha quedado resuelto en la Consulta 1/2026 de la FGE, de 5 de marzo, *sobre la tipicidad de la conducción de vehículos de motor o ciclomotores tras la pérdida de vigencia del permiso o licencia y una vez cumplida la pena de privación del derecho a condu-*

cir, en la que se adopta, en línea con la STS 850/2025, una postura favorable a la atipicidad de tales conducciones. Su publicación ha obligado a una actividad de coordinación del Fiscal de Sala con las delegaciones y las policías de tráfico en relación con los criterios de actuación en la instrucción de atestados. Ahora bien, la solución de atipicidad adoptada como consecuencia del vacío normativo apreciado no supone desprestigiar la gravedad de tales conductas para la seguridad vial y su merecimiento de respuesta penal por su contenido de injusto material similar al de otras expresamente tipificadas, y de ahí la propuesta de reforma legislativa que se realiza por la Unidad.

5.2.2.2 *Actualización y control de la vigencia de las conclusiones de las jornadas de especialistas en seguridad vial*

En el segundo semestre del ejercicio, como consecuencia de la publicación de la Instrucción 2/2025 de la FGE, de 15 de julio, *sobre las jornadas de fiscales especialistas y sus conclusiones*, se ha realizado, en cumplimiento de lo marcado en su apartado 3.7, un importante y arduo esfuerzo tendente a cumplir la labor de actualización y control de la vigencia de todas y cada una de las conclusiones de las jornadas de especialistas en seguridad vial desde la creación de la especialidad, en el período comprendido entre las primeras conclusiones del año 2008 y las últimas de 2024.

El resultado del trabajo realizado ha cristalizado en un completo documento recopilatorio que compendia los dieciséis años de esfuerzo colectivo realizado por la Red en las diferentes Jornadas, con el convencimiento —que subyace en la Instrucción— de su utilidad en el seno de nuestra carrera. En él se recogen y recopilan exclusivamente las conclusiones vigentes, sistematizadas por materias, descartando las que se han considerado carentes de vigencia, derogadas o superadas por doctrina posterior, o aquellas con un valor meramente programático, sin perjuicio de incluir algunas de estas últimas que, junto a aquel valor, añaden otros matices que pueden ser de utilidad en el seno de la especialidad.

5.2.2.3 *Nota Informativa sobre la reforma introducida por la Ley 5/2025 en materia de responsabilidad civil y seguro obligatorio*

La relevante reforma producida en el seno de la especialidad por la Ley 5/2025, de 24 de julio, *por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras*, motivó la elaboración de una profusa y exhaustiva Nota Informativa, en la que se exponían las líneas maestras de la reforma y se proponían algunos criterios interpretativos de determinados preceptos, para que todos los extremos de esta importante modificación fueran puntualmente difundidos en el seno de la especialidad a la entrada en vigor de la Ley.

La reforma es trascendental, en cuanto afecta no solo a ciertos conceptos resarcitorios del denominado baremo, sino que redefine a efectos del seguro y su cobertura conceptos tan relevantes como los de *vehículo a motor* o *hecho de la circulación*, amplía las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en supuestos de daños causados deliberadamente (dolosos), e impone un nuevo aseguramiento obligatorio de los definidos como vehículos personales ligeros.

5.2.2.4 *Otras actividades de la Unidad de Seguridad Vial relacionadas con la unificación de criterios*

En este sentido, debemos señalar que la Unidad ha venido elaborando, a lo largo de todo el ejercicio el resumen jurisprudencial de 2025, que en el momento de redactar estas líneas acaba de ser difundido a todas las delegaciones y fiscalías territoriales. Se trata de una actividad que sirve asimismo como instrumento adicional para impulsar la unidad de actuación al garantizar el acceso no solo de la Red especializada –como foro de intercambio de información aludido en la Instrucción 5/2007 de la FGE–, sino de toda la carrera, a las sentencias de mayor relevancia dictadas por los tribunales de justicia en el ámbito de la seguridad vial, cumpliendo así el objetivo marcado por la Instrucción 1/2015 de la FGE.

El resumen jurisprudencial del presente ejercicio 2025, que es el más extenso de los realizados desde que se inició esta actividad, se nutre fundamentalmente de sentencias del TS y AP, también se ha tratado alguna STJUE y, aunque se ha optado por prescindir de senten-

cias dictadas por juzgados, se ha incluido alguna de especial interés, como la novedosa y pionera Sentencia 424/2025, de 11 de diciembre, del Juzgado de 1.ª Instancia n.º 29 de Barcelona, primera que integra la perspectiva de género en la valoración de la prueba pericial biomecánica llevada a cabo con *dummies* tradicionales.

Asimismo, otra faceta relacionada con la unificación de criterios ha sido la frecuente actividad de coordinación con las delegaciones territoriales, como en años anteriores, a fin de decidir sobre la eventual preparación de recursos de casación o, fundamentalmente, sobre la interposición de recursos de apelación, habitualmente en los procedimientos judiciales que son objeto de seguimiento al referirse a homicidios imprudentes o lesiones de singular gravedad, aunque también en alguna causa seguida exclusivamente por delitos de peligro. Por el contrario, a diferencia de años anteriores, en este ejercicio no se ha producido ninguna actividad de coordinación con la Fiscalía del TS en relación con recursos de casación, sin perjuicio de alguna comunicación de carácter informal producida en varios asuntos concretos.

Finalmente, se hace mención sucinta a otro plano relacionado con las funciones de supervisión, derivado de las visitas de inspección cuyas actas son remitidas al Fiscal de Sala, conforme a lo dispuesto en la Instrucción 1/2015 de la FGE, por los y las fiscales superiores y la Inspección Fiscal. En este ejercicio 2025, algunas visitas de inspección han efectuado recomendaciones en torno a la ampliación de funciones de ciertas delegaciones o enlaces que se abordarán, con carácter general, en las próximas jornadas de especialistas antes de activar, en su caso, propuestas de mejora concretas conforme a lo previsto en la Instrucción 5/2007 de la FGE.

5.2.3 PROTOCOLOS Y OTROS INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN A LAS VÍCTIMAS

Como en años precedentes, a lo largo de este ejercicio 2025, la Unidad de Seguridad Vial ha continuado desarrollando su actividad de promoción, seguimiento e impulso de protocolos y otros instrumentos destinados a garantizar una mejor protección y atención a las víctimas viales.

Así pues, nos referimos a continuación a las actuaciones realizadas en 2025, en aplicación 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*, firmado y puesto en fun-

cionamiento el 3 de mayo de 2023. La Comisión de seguimiento del referido Protocolo, constituida por representantes de todas las partes firmantes bajo la presidencia del Fiscal de Sala, celebró su tercera reunión anual el 10 de diciembre de 2025. En esta ocasión, se abordaron ciertas disfunciones en la aplicación del baremo –puestas de manifiesto por alguna de las partes firmantes–, especialmente tras la publicación de la antes citada Ley 5/2025 de reforma, lo que ha servido para tomar conciencia de alguna de sus praxis aplicativas y adquirir compromisos recíprocos para corregir aquellas. A su vez, la citada reunión dio lugar a la aceptación de la propuesta de adhesión al referido Protocolo Marco, conforme a lo previsto en él, de trece concretas entidades aseguradoras –más allá de la general de la patronal del seguro, UNESPA, firmante inicial de aquel–, estando a la fecha de redacción de estas líneas, realizando las gestiones necesarias con la Unidad de Apoyo de la FGE para instrumentar la efectiva suscripción de las respectivas adendas.

Por otra parte, la Red de seguridad vial ha dado continuidad en este ejercicio a las labores de implantación y difusión de la *Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en siniestros viales*, presentada en octubre de 2023, participando en jornadas relacionadas con su aplicación, como la organizada por la Fundación Mapfre junto con la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos sobre los «Puestos de Mando Avanzados», sobre la base de que la Guía tiene como finalidad optimizar la coordinación de todos los servicios que intervienen en el momento del siniestro y, al mismo tiempo, la salvaguarda desde ese momento inicial, bajo el amparo del Ministerio Fiscal, de todos los derechos de las víctimas de siniestros viales.

5.2.4 FORMACIÓN

Debemos continuar destacando la apuesta firme de la Unidad de Seguridad Vial por la formación en esta materia, en cumplimiento de las previsiones del art. 22.3 EOMF e Instrucciones 5/2007 y 1/2015 de la FGE, lo que se ha traducido en el ejercicio 2025 en una intensa actividad formativa que pasamos a describir.

En el marco de la Formación Inicial del Plan de Formación de la Carrera Fiscal del ejercicio 2025, la Unidad ha participado en el curso selectivo de la 63.^a Promoción de la Carrera Fiscal en la sede del CEJ, con una presentación de la especialidad e impartición de toda la materia relativa a seguridad vial, comprensiva tanto de los aspectos penales, como de una primera pero intensa aproximación al baremo de

tráfico, con la novedad en la presente promoción de que la formación ha incluido la corrección telemática de una prueba de conocimientos, previamente elaborada por la propia Unidad, lo que ha permitido conocer el grado muy elevado de conocimientos adquiridos que redundan en el desenvolvimiento del principio de especialización, desde la primera incorporación a la Carrera Fiscal.

En el ámbito de la Formación Continuada se han desarrollado varias iniciativas formativas. Así, en este año 2025, ha tenido lugar el lanzamiento del primer curso *online* de iniciación a la especialidad de seguridad vial. Es necesario destacar que este curso requiere de una labor constante de la Unidad para la actualización del material y, así, a lo largo de 2025, se ha estado asimismo trabajando en aquella para que el curso *online* de iniciación que se ha incluido asimismo en el Plan de Formación de 2026 tenga un contenido actualizado, en cada una de sus ediciones anuales. El curso es esencial, desde el prisma del principio de especialización, para garantizar la continuidad de la Red de seguridad vial y que las nuevas incorporaciones a esta tengan un cierto nivel de especialización, en cuanto está destinado a fiscales no integrados en una sección especializada, a fin de facilitar su eventual acceso, o lleven menos de un año formando parte de aquellas.

Por otra parte, dentro asimismo de la formación continuada, en noviembre de 2025, se impartió, bajo la dirección del Fiscal de Sala, el curso presencial sobre actualización jurisprudencial en materia de delincuencia vial, que había sido igualmente propuesto con el objetivo de promover la necesaria formación y actualización de conocimientos de los y las fiscales asistentes en la muy profusa jurisprudencia relacionada con la materia de seguridad vial emanada de la Sala 2.^a del TS tras la reforma de la casación llevada a cabo por la Ley 41/2015.

Asimismo, en octubre de 2025 se impartió, bajo la dirección de la fiscal adscrita, la tercera edición del curso de formación de formadores sobre el Sistema de valoración del daño corporal (el conocido baremo de tráfico), como continuación de los realizados en 2021 y 2022, dirigidos todos ellos a formar a fiscales con cierto nivel de experiencia, especialmente las y los fiscales delegadas/os y de enlace de seguridad vial, para que estos puedan posteriormente replicar la formación de forma descentralizada, extendiéndola así a todo el territorio. Así, en 2023 y 2024 se ofertaron, respectivamente, 25 y 30 *réplicas descentralizadas* sobre esta materia

Por su parte, el curso de formación de formadores impartido en 2025, tenía como objetivo, extender la formación a las delegaciones que todavía no la habían recibido y a los nuevos delegados recientemente incorporados a la Red, de forma que en el ejercicio 2026 se

impartieran nuevas réplicas en aquellos territorios, donde todavía no habían tenido lugar o donde existe una mayor movilidad de fiscales. Es esta una relevante materia en la medida en que la correcta aplicación del baremo condiciona la salvaguarda de los derechos resarcitorios de las víctimas de siniestros viales, sin perjuicio, asimismo, de su importancia en aquellas otras esferas de riesgo y procedimientos penales en que aquel se aplica de modo orientativo.

Debemos destacar finalmente el Curso sobre reconstrucción de siniestros viales que, aun no propuesto por esta Unidad, se celebró en la Escuela de Mérida de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) en el mes de septiembre bajo la codirección de los delegados autonómicos de Cataluña y de Extremadura, y que presentó un alto nivel técnico así como un novedoso formato que otorgó un tratamiento especial a las nuevas tecnologías de reconstrucción de siniestros viales, siendo de gran interés para la especialidad.

No se puede dar cuenta este año de la celebración de Jornadas de especialistas, como consecuencia de las particulares vicisitudes ya aludidas, por las que ha pasado la Unidad en 2025, estando ya convocadas, sin embargo, las de 2026.

5.2.5 GRUPOS DE TRABAJO Y REUNIONES

Nos referimos en este apartado a la labor –prevista en la Instrucción 5/2007– de coordinación general y colaboración con las autoridades y órganos competentes de las distintas Administraciones, con otros organismos y entidades relacionadas con la seguridad vial, así como, *ad intra*, con otras Unidades especializadas u órganos del Ministerio Fiscal.

En cuanto al primer ámbito, es ineludible reseñar la continua y fluida relación institucional y de coordinación que existe con la DGT, especialmente con su Unidad de Ordenación Normativa, así como con las diferentes policías de tráfico, con obligada mención de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), muestra de ello es la actividad de coordinación impulsada por el Fiscal de Sala con todas las policías de tráfico en relación con la instrucción de atestados como consecuencia del criterio de atipicidad de las conducciones con pérdida de vigencia judicial del art. 47.3 CP tras la STS 850/2025 antes citada, especialmente tras la publicación de la Consulta 1/2026; o la coordinación institucional desarrollada con la DGT por el mismo motivo. Otra faceta de esta misma colaboración con la DGT y, más en concreto, con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en materia

de protección de víctimas, ha consistido en la participación de esta Unidad en el nuevo proyecto relativo al servicio de atención telefónica a víctimas de accidentes de tráfico que ha incluido, entre otras actuaciones, la participación del fiscal adscrito en la formación de los futuros técnicos que prestarán dicha atención con carácter previo a la puesta en marcha operativa del servicio.

Por otra parte, en el ámbito interno y por iniciativa de la Unidad de Apoyo, se ha constituido un grupo de trabajo con esta y la Subdirección General de Nuevas Tecnologías del Ministerio de Justicia (SGNTMJ) para la creación de una herramienta de IA que facilite la elaboración de escritos de acusación por delitos viales en el seno de las actuaciones de guardia. En este marco, la Unidad ha realizado una intensa labor de creación de modelos, participación en diversas reuniones con los integrantes del grupo y validación de las sucesivas versiones de la herramienta de IA aportadas por la SGNTMJ, para que sea operativa y útil.

En el mismo ámbito interno, se han mantenido diversas reuniones con la Unidad especializada de Personas con Discapacidad y Mayores, como consecuencia de la problemática surgida en relación con la disponibilidad de vehículos adaptados para la obtención del permiso de conducir por parte de personas con discapacidad que concluyó con una reunión final mantenida en noviembre con la citada Unidad especializada y la Fundación ONCE; el conocimiento de estos déficits ha permitido que en una primera fase la Unidad de Seguridad Vial canalice algunas posibles soluciones a través de las asociaciones de víctimas de siniestros viales y la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).

En otro orden de cosas, siguiendo la misma línea de ejercicios anteriores, a lo largo del año 2025 se han mantenido numerosas reuniones de trabajo con representantes de instituciones –públicas o privadas–, asociaciones de víctimas, particulares, etc. De todas ellas destacamos las más importantes, empezando por la que tuvo lugar en el mes de noviembre con todas las asociaciones de víctimas de siniestros de tráfico de ámbito nacional, con el objetivo de mantener una primera toma de contacto con el nuevo Fiscal de Sala y de que le trasladaran todas sus inquietudes y demandas; sin perjuicio de las reuniones que asimismo tienen lugar con las propias víctimas a título personal, tanto en la sede de la Fiscalía General como por parte de todos los fiscales delegados que las reciben. Se han mantenido asimismo reuniones y contactos con el sector asegurador, en concreto con la patronal del seguro UNESPA, en materia de baremo y su reforma, con asistencia de la Unidad al acto de presentación de la

Memoria Social del Seguro. Finalmente, la mantenida en septiembre con representantes de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la ITV (AECA-ITV), que sirvió para conocer la situación del parque de automóviles en España en relación con los problemas de absentismo en la ITV y deficiencias con las que se circula.

Por último, es constante la relación institucional con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, destacando este año la tradicional participación de la Unidad y del Fiscal de Sala en diversos actos de la Guardia Civil y de su Centro Universitario, como el día de la Patrona; las clausuras del Máster en Seguridad Vial y Tráfico; y el IX Curso en Reconstrucción de Siniestros Viales.

5.2.6 ÁMBITO INTERNACIONAL

En este ejercicio 2025, se ha asumido el compromiso de potenciar las relaciones de la Unidad de Seguridad Vial en el plano internacional. En este aspecto cabe destacar, en primer término, el proceso de elaboración, en íntima conexión y coordinación con la Unidad de Cooperación Internacional –quien lidera la solicitud y este proyecto–, de una propuesta de actividad en el seno de la programación Intercoonecta, convocada por resolución de 6 de mayo de 2025 de la Dirección de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el desarrollo (AECID) del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. La actividad propuesta por esta Unidad consiste en la celebración de un Foro Iberoamericano sobre *Estrategias compartidas en la lucha contra la siniestralidad vial en América Latina y el Caribe y en la protección de las víctimas de siniestros viales*, reactivando así el que se lideró en el año 2011. Esta actividad se integra en la programación general de la fiscalía dirigida al *Fortalecimiento de los Ministerios Públicos de Latinoamérica y Caribe para garantizar los derechos de las víctimas y colectivos vulnerables* alineada con el objetivo de desarrollo sostenible *Paz, justicia e Instituciones sólidas* (ODS16) dentro del Plan Director de la Agenda 2030; en el momento de redacción de estas líneas el proyecto se encuentra en fase de co-creación, pendiente de la firma del correspondiente convenio entre la FGE y la AECID.

En la misma línea, el fiscal delegado autonómico de Andalucía, por encomienda del Fiscal de Sala, intervino en el mes de octubre de forma telemática, como experto en la materia, en el 8.º Foro Iberoamericano de movilidad multimodal y justicia vial enmarcado en el XI

Encuentro Iberoamericano FICVI (Federación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial).

5.2.7 MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y ACTIVIDADES DIVULGATIVAS

Partiendo de la premisa de transmitir información veraz a la ciudadanía, de acuerdo con el art. 4.5 EOMF y la Instrucción 3/2005 FGE, de 7 de abril, *sobre relaciones del Ministerio Fiscal con los medios de comunicación*, se ha continuado la línea de años previos concediendo entrevistas (así, a RTVE) o interviniendo en publicaciones (Anuario del Motor de El Mundo). Asimismo, la Unidad ha participado en diversos actos y jornadas divulgativas y de concienciación social, entre las que cabe destacar la tradicional intervención en el jurado y acto de entrega en el Senado de los Premios Ponle Freno de Atresmedia y de los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial organizados por el RACE, en el XX Foro contra la Violencia Vial de la asociación Stop Accidentes, en la XVI Jornada de valoración del daño corporal de la Fundación Mapfre sobre la problemática relacionada con la regulación de los VMP, en el Congreso sectorial organizado por AECA-ITV sobre el valor social de la ITV, en el acto de presentación de la Memoria de Tráfico del Instituto Nacional de Toxicología y en los distintos actos del 16 de noviembre, en que se conmemoró el Día Mundial en recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico.