



FISCALIA GENERAL DEL ESTADO SEGURIDAD VIAL SALIDA
26 JUL 2018
201800014341
Número 610/18

EXCMO. SR.

La curva evolutiva de la siniestralidad en progresión ascendente desde 2015, frente a la descendente anterior desde el 2005, plasmada en los recientes datos estadísticos de la DGT e Instituto Nacional de Toxicología, tiene como una de las principales causas en estos últimos años el progresivo descuido cuando no la deliberada vulneración por los conductores de las normas de la legislación vial que protegen la vida e integridad física de todos. Debe rechazarse que se deba a la mejora de la situación económica o número desplazamientos, lo que constituye una excusa para no ofrecer respuestas adecuadas. Por ello en esta fecha he acordado enviar a todas las Policías de Tráfico del territorio nacional expresas instrucciones *para que refuercen* la eficacia en la investigación y consiguiente aplicación de la ley penal como principal respuesta frente a ella, disminuyendo el sentimiento de impunidad y subrayando los valores de respeto solidario a las normas. Para ello es preciso particular esmero en la investigación de los delitos viales de peligro de los arts. 379-384 CP, en particular de los excesos de velocidad punible del art. 379.1 (teniendo en cuenta que los excesos de velocidad están presentes en el 30% de los accidentes). Asimismo en la conducción bajo la influencia de alcohol y drogas del art. 379.2 CP, debe resaltarse que según la estadística del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses publicada este lunes con referencia a la autopsia de 651 conductores fallecidos en 2017, el 42% (274) presentaban consumos de alcohol, drogas o sustancias sicotrópicas, de los que 138 ofrecían una tasa superior a 1,2 g/L y 89 a 2 g/L. Todo ello, en mi opinión, debe llevar a incrementar los controles de velocidad, alcohol y drogas y en general la supervisión en las vías públicas de todas las infracciones de la legislación vial indiciariamente constitutivas de delito. En los accidentes que trágicamente van a producirse en agosto y septiembre (según los datos de la DGT de los últimos años, julio, agosto y septiembre concentran alrededor del 30% de la siniestralidad) con indicios de delitos de los arts. 142 y 152 CP, los atestados que se levanten habrán de ajustarse a los criterios contenidos en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Es de extraordinaria relevancia el esfuerzo en la atención a las víctimas que trágicamente van a producirse y de las que se ocupa el Dictamen 3/2016 del Fiscal de Sala. Los resumo a continuación:



1. Imprudencia grave y menos grave

a) Condiciones sico-físicas para la conducción. Utilización del móvil. Distracción

De entre todas las causas explicativas estimamos que el uso del móvil se está generalizando mientras se conduce y se ha convertido en principalísimo factor de siniestralidad. Es generador de distracción y junto al sueño, cansancio y fatiga, tienden a considerarse no merecedoras de suficiente gravedad de injusto bajo la idea, ya superada, de que el tipo imprudente descansa en el quebrantamiento de deberes específicos dimanantes de las normas legales. La primera clarificación es que estos comportamientos vulneran no solamente normas de orden socio-cultural o éticas, sino jurídicas, pues se hallan establecidas en los arts. 10.1 y 13.1 LSV y a las que se aludió en la Circular FGE 10/2011. Junto al deber de "mantener (...) la atención permanente a la conducción" del art. 13.2, la Ley 18/2009 introdujo el deber de "no distracción" en el art. 9.2, hoy atención necesaria del actual art. 10.2.

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

La utilización del móvil y la distracción consiguiente cuando hay resultados lesivos de los arts. 142 y 152 es indiciariamente constitutiva de imprudencia grave y en el atestado correspondiente, conforme a los arts. 588 y ss. Lecr, podrán investigarse las llamadas previas al accidente con informes detallados sobre la existencia de un acto de comunicación concreto en el exacto momento en el que se ha originado el accidente. Ulteriormente se remitirá un informe técnico-jurídico en el que se explicitará el ámbito, procedimiento de solicitud de autorización judicial y las específicas limitaciones de esta medida de investigación en el marco del citado precepto de la Lecr. Asimismo cuando hay indicios de distracción ha de indagarse cuando procede si se debe al uso del manos libres, navegador u otros dispositivos tecnológicos, haciéndolo constar en el atestado para determinar si hay indicios de imprudencia.

En este mismo capítulo de etiología de la accidentalidad se encuentra el sueño, en sus diversas modalidades de aparición, incluyendo los llamados microsueños que no suelen surgir de forma fulminante y rápida, sino que discurren por etapas de fatiga y somnolencia, unidas al cansancio crónico o puntual, a noches sin el suficiente horario de descanso, a determinadas medicaciones o ingestión de sustancias tóxicas más o menos alejadas en el tiempo de los hechos sin que puedan descartarse cuadros patológicos. En el



proceso es preciso acreditar la modalidad de que se trate, en particular las circunstancias que explican su aparición y, en concreto, si el conductor es consciente de su estado al decidirse a conducir y durante la conducción al detectar su somnolencia.

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

c) En los casos en que la víctima pertenece a uno de los colectivos vulnerables protegidos en la legislación vial (menores, personas de la tercera edad, discapacitados, peatones y ciclistas) habrá de impulsarse una investigación en profundidad de los hechos. En particular cuando se detecte la grave vulneración de los deberes de precaución del art. 13.1 LSV, de moderación de velocidad del art. 46 RGCir, de preferencia del peatón y ciclista del art. 25 LSV y protección de este último en el adelantamiento (art. 35), se apreciará la imprudencia grave.

2. Protección de los derechos morales y económicos de las víctimas de accidentes de tráfico conforme a la Ley 4/2015 del Estatuto de la Víctima del Delito

En primer lugar se debe resaltar el papel central de víctimas y perjudicados tanto en el procedimiento como en el ámbito extraprocesal que deben acceder al pleno ejercicio de sus derechos, con el presupuesto necesario de la coordinación de recursos y la necesaria colaboración institucional entre Policías Judiciales de Tráfico, Oficinas de Atención a la Víctima, Fiscalía y Juzgados (arts. 27.2, 28.1. g) y 32 EJV) de modo que se ofrezca a las víctimas todas las facilidades disponibles para el ejercicio y tutela de aquéllos desde el momento del accidente. Las policías judiciales de tráfico se hallan obligadas a la instrucción de derechos ex arts. 282 y 771.1 LECrim de modo claro y comprensible y de los recursos de que se disponga para atenderlas en todos los ámbitos, así como indagar acerca de los datos determinantes de la indemnización. La temprana actuación de las Oficinas de Víctimas, con actuaciones orientadas a la persona, auxiliando a los perjudicados en la



redacción de la denuncia, informándoles de los distintos plazos y trámites procesales, así como de las indemnizaciones a que tienen derecho, resulta decisiva para que las infracciones no se archiven por desconocimiento de los plazos de prescripción o que se pacten acuerdos transaccionales lesivos para sus intereses.

Sobre todo, el esfuerzo ha de ponerse en que desde el traumático momento del accidente las víctimas experimenten y vivan como una realidad, según exige la legislación europea (Directiva 2012/29/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, por la que se establecen normas mínimas sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos, y por la que se sustituye la Decisión Marco 2001/220/JAI del Consejo), que tienen el derecho a ser comprendidas y oídas, orientadas y atendidas en todos los ámbitos.

Madrid, 26 de julio de 2018.

EL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

Bartolomé Vargas



Fdo. Bartolomé Vargas Cabrera

COMISARIO JORGE ALDECOA GARCÍA
JEFE DE LA ERTZAINZA

Camino de Larrauri Mendotxe 18.
48950. Erandio. Vizcaya.