



Ilmos/Ilmas. Sres/Sras.:

Este oficio se remite con la finalidad de unificar criterios y dotar de seguridad jurídica a los supuestos en que se instruye atestado o, por el contrario, se elabora lo que art. 7.1 del *Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor*, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (en adelante, LRCSCVM) designa como informes y los arts. 105.2 y 282, in fine, LECrim como diligencias a prevención (y ello tengan o no inserción en las bases informáticas policiales). Esta unificación de criterios se ofrece como necesaria dada la singular relevancia que tienen para la tutela penal de la vida e integridad física en el tráfico viario y de los derechos de las víctimas de accidentes tras la reforma operada en los arts. 142.2 y 152.2 CP por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, *de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente* (en adelante, LO 2/2019). Asimismo, para evitar eventuales desigualdades, a las que seguidamente se alude. Con idéntica finalidad, para una adecuada fundamentación de los supuestos de notoria gravedad de los arts. 142 bis y 152 bis CP, así como para la investigación del nuevo delito de abandono del lugar del accidente del art 382 bis. Estas indicaciones se emiten tras un atento examen, seguimiento y estudio de las praxis policiales y judiciales subsiguientes a la reforma, de la doctrina científica elaborada desde la aprobación de la LO 2/2019, de las sentencias de los órganos jurisdiccionales (y, muy en particular, de la STS 421/2020, de 22 de julio) sobre los arts. 142.2 y 152.2 CP y de la situación de medios materiales y personales que se vive tras la aparición de la pandemia.

1.IMPRUDENCIA MENOS GRAVE Y GRAVE DE LOS ARTS 142 Y 152 CP

La doctrina emanada de la STS 421/2020, de 22 de julio, sobre el alcance de la imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 en el ámbito de la circulación viaria, permite explicitar (en línea con lo expresado en el Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, *sobre la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 CP y su incidencia en la actuación especializada del MF para una efectiva protección penal de la seguridad vial*, páginas 32 a 59) los criterios en virtud de los cuales deben incoarse diligencias previas del art. 774 LECrim y, por tanto, levantarse atestado ante la concurrencia de determinadas infracciones de los arts. 76 y 77 del *Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*, aprobado por Real Decreto Legislativo



6/2015, de 30 de octubre, (en adelante LSV) que se hallen en relación causal con los resultados previstos en estos tipos. Con el fin de promover la necesaria unificación de criterios y seguridad jurídica y para evitar desigualdades territoriales en la investigación de los delitos imprudentes de tráfico, con repercusión en los derechos resarcitorios de las víctimas, deberán atenerse a las pautas que seguidamente les expongo. Tales desigualdades lo son en el ius puniendi del Estado (cuyo presupuesto es la potestad de investigación de delitos, en nuestro caso de los relacionados con accidentes de tráfico a que más adelante se alude) y en los derechos de las víctimas, que deben ser respetados por igual en todo el territorio del Estado. Como se recordó en el ya referido Dictamen 2/2016, desde que las Policías de Tráfico se desplazan al lugar del accidente y detectan indicios de delito son Policía Judicial de Tráfico (en sentido no orgánico, sino funcional) y dependen de los Jueces y del MF (arts. 283 y ss. LECrim y art 547 LOPJ). De ahí estas indicaciones.

En este punto, y en general, es preciso remitirse a los criterios expresados en las páginas 32 a 59 del Dictamen 2/2016, que conservan plena vigencia a la luz de lo expresado en la STS 421/2020, de 22 de julio, y que se examinarán a continuación, con las modulaciones que se formulan, con el fin de selectivizar y reforzar la eficacia policial y judicial. Examinemos los distintos supuestos:

1.1.1 Colisiones por alcance. Infracción de la distancia de seguridad (art 76.ñ) LSV).

A ellas se refiere expresamente la STS 421/2020, de 22 de julio, siendo así que no fueron objeto de especial estudio en el Dictamen 2/2016, por lo que es preciso resaltar la relevancia de la regla general de los arts. 22.2 y 3 LSV y 54 *Reglamento General de Circulación*, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, RGCir), cuya vulneración conlleva (Anexo II, apartado 14, de la LSV) la pérdida de 4 puntos: "...El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenada brusca, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.... Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar el conductor de un vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento debe ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad."

El encuadramiento sistemático lo es dentro de la regulación de la velocidad, principal factor de siniestralidad. Es un precepto de orden tuitivo para el que circula delante y para posibilitar el adelantamiento al que circula detrás, aunque fijaremos la atención en el primer enfoque de la prescripción, de mayor antijuridicidad y que es origen de una multiplicidad de accidentes con lesiones (especialmente del llamado latigazo cervical), algunas de ellas graves, y de fallecimientos. Su vulneración, conforme a lo prescrito en el art. 76.ñ), solo obliga a levantar atestado e incoar procedimiento cuando se trate de colisión cuyos resultados materiales de importancia, junto a los personales, sean reveladores de una elevada velocidad e intenso riesgo con infracciones



concomitantes (especialmente en vías interurbanas, siendo de más difícil apreciación en colisiones por alcance en vías urbanas, generalmente de baja entidad).

1.1.2. Adelantamientos (art. 76 c) LSV)

Como se dijo en el Dictamen 2/2016: “Los adelantamientos con grave vulneración de sus normas reguladoras contenidas en los arts. 33-38 LSV (82-89 RGCirc) y muy en especial de las prohibiciones del art. 37 LSV, son indiciariamente constitutivos de imprudencia grave como dijimos. No obstante, podría apreciarse la menor gravedad, dependiendo de las circunstancias concretas, cuando no se haya llegado a producir invasión del sentido contrario o una vez finalizado el adelantamiento no hay espacio suficiente entre el vehículo adelantado y los que le preceden...”

En atención a la necesaria aclaración de supuestos, sólo se levantará atestado cuando se trate del adelantamiento de varios vehículos o de uno sólo en que se infrinjan de modo manifiesto las normas citadas (en particular la del art. 34), creando intenso riesgo (por ejemplo obligando a salidas peligrosas de la calzada) y, siempre, en caso de infracción de las prohibiciones del art. 37.a) y b) LSV y las correlativas del art. 87.a) RGCirc, con particular resalte de las que determinan las señales R.305 y 306 del art. 154 RGCir y la marca longitudinal continua del art. 167.a) RGCirc. El riesgo siempre es normativamente intenso en las infracciones de los arts. 35.4 LSV, atinente al adelantamiento a ciclistas, y 37.b) LSV, relativo a peatones, por su vulnerabilidad y, por ello, en tales supuestos hay que instruir atestado en todo caso.

1.1.3. Excesos de velocidad (arts. 76.a) y 77.a) LSV)

Según el texto del Dictamen 2/2016: “...las infracciones por excesos de velocidad se hallan graduadas en el Anexo IV LSV. Las graves o muy graves que llevan aparejada la detracción de seis puntos generalmente conducirán, sin automatismos, a la imprudencia grave en caso de colisión con resultados lesivos. De ahí y hacia abajo se abre un abanico de opciones no fácil de delimitar, debiendo estarse al caso concreto: en el límite mínimo, los excesos de velocidad sin detracción de puntos, cuando aparecen aislados y no concurren con otras infracciones, podrían dar lugar a conductas imprudentes de carácter leve, dependiendo del lugar o vía en que se cometan. Existe un campo intermedio -las infracciones con detracción de dos a cuatro puntos- que parece abonado a la apreciación de la imprudencia menos grave, sin descartar en uno y otro caso la imprudencia grave, pues puede incurrirse en excesos de velocidad, aun sin detracción de puntos, que por las circunstancias concurrentes signifiquen la vulneración de elementales deberes de cuidado, por ejemplo, en curvas cerradas sin visibilidad. En cualquier caso, insistimos, debe procederse a la valoración casuística...”



Al margen del supuesto ya excluido de exceso de velocidad sin pérdida de puntos, y por las mismas razones, no será precisa la instrucción de atestado cuando se trate de exceso de velocidad generador de pérdida de 2 puntos, siempre que no haya otras infracciones o riesgos de entidad concomitantes o se trate de colectivos vulnerables, a los que nos referiremos.

1.1.4. Las maniobras de marcha atrás (art. 76.c) LSV).

Según el Dictamen 2/2016, "... las que están específicamente prohibidas por el art. 32.3 LSV (arts. 80.3 RGCir), serán indiciariamente constitutivas de imprudencia grave por el deber esencial de cuidado infringido. En el resto de vulneraciones a los mandatos del precepto se atenderá a la entidad de la infracción, según los datos circunstanciales sobre la vía y del tráfico. La clave interpretativa es que la maniobra se halla rigurosamente regulada, dada su peligrosidad inherente, en el art. 32 LSV que la prohíbe como regla general – con determinadas excepciones- y exige singulares cautelas cuando se realice, llegando a imponer la obligación de apearse del vehículo en caso necesario. Habrá indicios de imprudencia grave asimismo si se trata de vías interurbanas o si la maniobra se efectúa a gran velocidad y afluencia de personas con riesgo de atropello en vías urbanas. Son apreciables, sin embargo, supuestos de menor gravedad cuando, cumpliéndose las cautelas prescritas en la norma – maniobra lenta y debidamente señalizada- se incumpla de forma menor la obligación de cerciorarse de la inexistencia de peligro para terceros o éstos incidan en infracciones de cierta entidad. En el límite inferior, cabe la imprudencia atípica en los casos de muy leve distracción o desatención momentánea, el mero "despiste", una vez iniciada la maniobra con las prescripciones señaladas, o si la imprudencia del tercero es de suficiente relieve para diluir la imputación causal al agente desde el fin de protección de la norma."

La maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías, en todo caso, y en vías urbanas o interurbanas a elevada velocidad, en función de las circunstancias (arts. 21.1 LSV y 45 RGCir), o con intenso riesgo por la presencia de personas de colectivos vulnerables eventualmente conocida por el autor o por la densidad del tráfico, llevará a la incoación de atestado y procedimiento consecutivo.

1.1.5. Preferencia de paso. Infracción de las señales de stop, ceda el paso y semáforo en rojo. (art. 76.c) LSV).

Dice el Dictamen 2/2016: "Los comportamientos en los que se infringe la señal de stop o se rebasan semáforos en fase roja colman con claridad, generalmente, los requisitos de la imprudencia grave según lo expuesto. Pero también puede valorarse con carácter residual la imprudencia menos grave. El juicio de reproche no es el mismo en el hecho de rebasar una señal de stop a gran velocidad, sin detenerse y sin adoptar ningún tipo de prevención, que al respetarla, detenerse y cometer un error de cálculo en la reincorporación. O la no detención ante semáforo en ámbar que se rebasa ya en fase roja. Como en



toda infracción son apreciables grados de gravedad, debiendo hacerse una ponderación circunstancial, aunque en estos casos por la gravedad de la vulneración resulta de más difícil construcción la imprudencia leve. Similares razonamientos se pueden trasladar a la señal de “ceda el paso”, con el matiz de que la prescripción es menos exigente al no imponer indefectiblemente la detención del vehículo...”

Respecto a las señales de stop (arts. 151.2 R 2 y 169.a) RGCirc) y ceda el paso (arts. 58.1, 151.2 R1 y 169.b RGCirc) dice el art. 151: “Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse”; “Detención obligatoria o stop. Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime”.

En cuanto al semáforo en rojo, prescribe el art 146.a) RGCirc.: “Una luz roja no intermitente prohíbe el paso. Mientras permanece encendida, los vehículos no deben rebasar el semáforo ni, si existe, la línea de detención anterior más próxima a aquél. Si el semáforo estuviese dentro o al lado opuesto de una intersección, los vehículos no deben internarse en ésta ni, si existe, rebasar la línea de detención situada antes de aquélla...”

La vulneración de más gravedad en este régimen de preferencia es la del semáforo en rojo, por su naturaleza tuitiva de los peatones, colectivo vulnerable que transitan por el paso que tienen habilitado en las vías públicas con mayor protección. Por ello, la infracción con claridad de la norma obliga siempre a incoar atestado e iniciar procedimiento. Asimismo, se incoará cuando se trate de la preferencia de paso de vehículos, por la terminante prescripción reseñada y por concurrir intenso riesgo.

La inobservancia de la prescripción referente al stop, cuando se atraviese, sin detención ni cuidado alguno, en lugares o circunstancias asimismo de intenso riesgo por el tráfico existente, y la de ceda el paso, cuando no se reduzca en nada la velocidad excesiva ni se respete en modo alguno la preferencia en idénticas circunstancias, conducirán también a la formación de atestado.

1.1.6. Preferencia de paso. Regla general (art. 76.c) LSV)

Sobre ella dice el Dictamen 2/2016: “... En cuanto a la preferencia de paso, fuera de los casos en que estén implicados colectivos vulnerables –art. 25 LSV- a los que luego nos referimos.... las normas de preferencia de paso en glorietas y utilización de sus carriles, que en la mayor parte de los casos nutrirá la calificación de imprudencia menos grave o leve, también sin automatismos. ...En materia de incorporaciones –art. 28 LSV- también podemos encontrar una variada tipología comenzando por la incorporación antirreglamentaria desde el arcén de una autopista, autovía o carretera convencional sin cerciorarse de la inexistencia del peligro para el resto de usuarios –norma elemental y maniobra



de gran peligrosidad-, que puede conducir a la imprudencia grave, y ponderando la similar maniobra al salir desde el estacionamiento de una vía urbana, tributaria generalmente y según las circunstancias, de la imprudencia leve por desatenciones momentáneas o “meros despistes” a que alude el Preámbulo de la LO 1/2015...”

La vulneración de la prescripción de la regla de preferencia del art. 23.2 LSV, salvo que haya la señalización semafórica antes referenciada (arts. 23.1 LSV y 146.a) RGCirc), no originará, por lo general y salvo que concurren otras infracciones o riesgos de relieve concomitantes, la incoación de diligencias. Tampoco la originará, salvo maniobras de extremado peligro por su modo de ejecución e intensidad del tráfico, en los términos del Dictamen 2/2016, la infracción del art 28 LSV sobre incorporación a la circulación, dado que, según el art. 29 LSV: “Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada..”.

Se formará, en definitiva, atestado cuando se vulnere con claridad la preferencia señalizada por semáforo en las circunstancias a que se refiere el apartado anterior o el art. 28 LSV en los casos expresados.

1.1.7. Cambios de dirección o sentido (art. 76.c) LSV)

Según el Dictamen 2/2016 “...parecidas reflexiones caben para los cambios de dirección y sentido: los arts. 30 y 31 LSV que exigen rigurosas cautelas en los cambios de sentido y giros a la izquierda que pueden comprometer el sentido contrario de circulación, llegando a imponer la abstención de esta última maniobra si no existe visibilidad suficiente, en definitiva, esenciales deberes de diligencia cuyo incumplimiento puede conducir a una valoración de gravedad. Los deberes normativos de cuidado son menos rigurosos en cambios de dirección a la derecha que no afecten a los vehículos del sentido contrario o de otras vías, o en los meros desplazamientos laterales con cambio de carril, conducentes a formas menos graves o leves de imprudencia, examinando como siempre los datos que arroja la investigación policial y sumarial...”

El incumplimiento del deber de abstención en el cambio de dirección a la izquierda y en el cambio de sentido y, en particular, cuando la maniobra esté prohibida (art. 31.2 LSV) o exista señalización que la prohíba directa o indirectamente (arts. 154 R 302, 303, 304, 305, 155R, 400, 167.a) RGCirc, y concordantes) originarán la instrucción de oficio del atestado. En el mismo sentido, la maniobra de cambio de carril sin respetar la preferencia del que circula por él (art .30.2 LSV) cuando se vulnera el art.169.d), primer inciso, RGCirc, siempre que se trate de casos de intenso riesgo (en función de la velocidad, circunstancias del tráfico y del lugar etc.).



1.1.8. Sentido de la circulación. (art. 76.c) LSV)

Conforme a lo previsto en los arts. 15 LSV y 29 RGCirc, la invasión de la izquierda de la marcha en cambios de rasante y curvas de reducida visibilidad y, en particular, cuando haya marca longitudinal continua del art. 167.a) RGCirc, originando riesgos graves en función de las circunstancias concurrentes, determinará la incoación de diligencias.

1.1.9. Alumbrado (art. 76.e) LSV)

Expresa el Dictamen 2/2016: "...Las infracciones a las normas sobre utilización del alumbrado también son susceptibles de graduaciones para configurar la gravedad de los deberes infringidos, de carácter elemental cuando se omite cualquier alumbrado en condiciones nocturnas, túneles o circunstancias meteorológicas o ambientales con visibilidad sensiblemente disminuida –art. 43 LSV-, pudiendo distinguirse otros casos de menor relieve."

Se instruirá atestado ante omisiones absolutas del alumbrado en casos de ausencia de visibilidad con riesgo grave y atendiendo a lo prescrito en los arts. 98-107 RGCirc.

1.1.10. Deficiencias técnicas (arts. 76.o) y 77. II) LSV)

Como dice el Dictamen 2/2016, "La circulación de vehículos sin las condiciones técnicas adecuadas puede dar lugar a la infracción grave del art. 76.o) LSV, o bien a la muy grave del art. 77. II) LSV cuando hay afectación a su vez grave de la seguridad vial. Desde el punto de vista de la imputación objetiva, una vez verificada la causalidad natural, sólo cuando el incumplimiento de esas condiciones ha supuesto un incremento del riesgo permitido y el resultado producido sea concreción de ese riesgo podrá ser imputado al agente. Cumplidos tales presupuestos, pueden servir como criterios orientadores para graduar el título de imputación -imprudencia grave, menos grave o leve- la entidad del incumplimiento, de la afectación de órganos o elementos del vehículo y de la relevancia causal en la producción del resultado, así como su grado de previsibilidad."

Los criterios han de ser similares a los de apartados anteriores. Salvo las que sean creadoras de un elevado riesgo traducido en el resultado indicado en los anteriores apartados (en vía de ejemplo, circular con los neumáticos con banda de rodadura muy inferior a 1,3 mm) y tratarse de conductores profesionales sobre los que pesan especiales deberes normativos de cuidado, las demás causantes del accidente no generarán la formación de atestado. Cuando se trate de conductores profesionales por cuenta ajena que conduzcan con deficiencias técnicas generadoras de elevado riesgo y concurren indicios de explotación laboral generadora del accidente investigado, como ya se indicaba



en anterior Oficio del Fiscal de Sala de 2 de marzo de 2020 sobre manipulación de tacógrafos y otras materias relacionadas, se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado de Seguridad Vial para que, en conexión con el Fiscal de Siniestralidad Laboral, coordinen las investigaciones, pues el titular de la empresa puede ser indiciariamente autor -conforme a los criterios de imputación objetiva- de los delitos de los arts. 142 y 152 CP examinados, así como de los delitos de los arts. 316 y concordantes CP.

1.1.11. Distracciones, fatiga, sueño (arts. 76. f), g) y m), en relación con los arts. 10.2, 13.2, y 77.i) LSV)

Reza el Dictamen 2/2016: “Cuando se trata de distracciones habrá que atender a su entidad para graduar la gravedad de la imprudencia, siendo la pauta general que las desatenciones absolutas conducirán a la imprudencia grave, mientras que las meras desatenciones momentáneas, aisladamente consideradas y según concurren o no otras infracciones, podrán justificar la imprudencia menos grave o leve. Siempre teniendo en cuenta los mayores deberes que pesan sobre los conductores profesionales en el deber de concentración y atención a la conducción y sobre todo ante personas integradas en colectivos vulnerables. En materia de estados de sueño, cansancio o fatiga nos remitimos a lo dicho supra, de suerte que serán indiciarios de la gravedad de la imprudencia, sin descartar la imprudencia menos grave cuando se producen minoraciones no esenciales o relevantes de las facultades psicofísicas del sujeto o surgen déficits no significativos en el cumplimiento del deber de advertencia. La infracción muy grave del art. 77.i) LSV por el incumplimiento en más del 50% de los tiempos de conducción o descanso, cuando va acompañada de cansancio, sueño o fatiga generadora del accidente, es asimismo indiciaria, según lo dicho, de imprudencia grave, y en los demás casos de las otras modalidades imprudentes...”

Cuando se trate de conductores profesionales, las desatenciones absolutas y los estados de cansancio, sueño o fatiga relevantes por incumplimiento de los necesarios tiempos de conducción y descanso originarán la instrucción de atestado. En correlación con el citado Oficio de 2 de marzo de 2020 enviado a todas las Policías de Tráfico del país sobre manipulación de tacógrafos y otras materias relacionadas, cuando se trate de vehículos -como furgonetas- no sometidos a la legislación europea sobre tacógrafos y haya indicios de una situación de explotación laboral relacionados con los horarios de trabajo y descanso de los conductores profesionales por cuenta ajena generadora del accidente investigado, se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado de Seguridad Vial para que, en conexión con el Fiscal de Siniestralidad Laboral, coordinen las investigaciones, pues el titular de la empresa puede ser indiciariamente autor -conforme a los criterios de imputación objetiva- de los delitos de los arts. 142 y 152 CP examinados, así como de los de los arts. 316 y concordantes CP.

También se instruirá atestado en los estados de cansancio, sueño o fatiga relevantes del resto de conductores y, en todo caso, cuando se trate de



maniobras de salidas de la vía, por ser expresivas de que el conductor no se halla en condiciones de controlar el vehículo (arts. 13.1 LSV y 17.1 RGCirc), circulando de modo prohibido fuera de la calzada (arts. 2 y concordantes LSV y RGCirc) y por el riesgo que representan para los ocupantes.

1.1.12. Colectivos vulnerables (art. 76 h), i), m) LSV, en relación con los arts. 13.1, 25 y 35 LSV y 46 RGCirc)

Dice el Dictamen 2/2016: “Finalmente, cuando el sujeto pasivo es miembro de un colectivo vulnerable, ya apuntamos que las graves vulneraciones de los deberes de precaución del art. 13.1 LSV en relación con niños, ancianos y discapacitados, del deber de moderación de la velocidad del art. 46 RGCirc y de preferencia del peatón y ciclista del art. 25 LSV, así como de la protección del ciclista en adelantamientos del art. 35 LSV, son indiciarias de imprudencia grave. Si la infracción de la norma de cuidado por el agente es de menor entidad o no es esencial, o bien concurren conductas imprudentes de la propia víctima que contribuyen de tal modo a la producción del resultado que diluyen la imputación objetiva al agente serían de apreciación las otras gradaciones de la imprudencia...”

Cuando se trate de infracciones del art. 25.1.a) y 4.a) LSV sobre preferencias en pasos, carriles bicis y arcones de uso exclusivo de peatón y ciclista, se instruirá atestado. Del mismo modo se procederá en las infracciones claras y de entidad de los deberes tuitivos correlativos del art. 46 RGCirc en torno a niños, ancianos y discapacitados, peatones y ciclistas, cuando el conductor los ha visualizado a tiempo de realizar la maniobra de elusión o los ha podido visualizar por ser razonablemente previsible su presencia, y siempre que no haya por parte del peatón o ciclista incumplimiento acreditado y con significación causal de los deberes que sobre ellos pesan (páginas 49,50,52 y 53 del Dictamen 2/2016).

1.1.13. Tasas de alcoholemia y presencia de drogas. (art. 77 b LSV)

A ellas alude el art. 77.b) LSV, al que sin duda remiten implícitamente los arts. 142.2 y 152.2 CP. 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*, indica (en su página 17) que las tasas superiores a 0´4 mg/l de alcohol por aire espirado, en función de los signos y maniobras concurrentes, pueden constituir delito del art. 379.2 CP. Por ello, las tasas superiores a esta cifra, aún sin signos, y las inferiores previstas en el art. 20 RGCirc, o la presencia de drogas (generadora de la pérdida de 6 puntos, Anexo II LSV), cuando se objetive indiciariamente que la distracción o desatención concurrente puede ser consecuencia de ellas, deben llevar a instruir atestado.

1.1.14. Concurso con imprudencia de la víctima



Cuando, en los casos anteriores, se aprecie que la imprudencia de la víctima tiene claro valor causal, de modo que absorbe la plena realización del riesgo creado pese a la vulneración formal del deber objetivo de cuidado, no es preciso instruir atestado.

1.1.15. Cuestiones generales

Como primera indicación, debe expresarse que las reglas antedichas son, en todo caso, reglas mínimas de unificación de criterios policiales y actuaciones procesales consecutivas. No debe descartarse que las Policías de Tráfico levanten atestado en casos no expresamente incluidos en las reglas precedentes que revistan la suficiente gravedad en la vulneración del deber objetivo de cuidado infringido y riesgo creado.

En esta línea, aun cuando no se den los supuestos de los apartados anteriores, en todo caso se levantará atestado cuando el resultado sea el fallecimiento o lesiones del art. 149 CP.

Ciertamente, la cuestión relevante para las Policías de Tráfico es cómo constatar, tras personarse en el lugar del accidente, que las lesiones causadas son de las subsumibles en los arts. 147, 149 o 150 CP y, sobre esa base, proceder a instruir el atestado, ya lo sea en todo caso (art. 149) o sólo en los supuestos indicados en los apartados 1.1. a 1.13. precedentes (arts.147 y 150).

Cuando se trata de lesiones del art. 149 es posible presumir que, por su singular gravedad, tendrán constancia de ellas al personarse en el lugar de los hechos y así lo reflejarán en el atestado acompañando la diligencia de comunicación con el ente hospitalario o el parte inicial expresivo al respecto. En los demás casos, puede acudir a los datos del ingreso hospitalario o al informe que pueda solicitarse.

En este sentido, las Policías de tráfico actuarán, en todo caso, conforme a los arts. 282, 292 y 293 LECrim (en los que se prescribe la recogida en el atestado de toda clase de pruebas, incluidos los informes periciales) y, sobre todo, en los términos del art. 796 LECrim, que (en consonancia con el art 770.1 LECrim, y en relación con el art 795 LECrim, apartados 1º , 2º.e) o 3º) expresa que la Policía Judicial “ ..solicitará del facultativo o del personal sanitario que atendiere al ofendido copia del informe relativo a la asistencia prestada para su unión al atestado policial”.

Por ello, en el atestado inicial o ampliatorio debe, en lo posible y con observancia de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, *de Protección de Datos* (en adelante, LOPD), adjuntarse copia del informe médico inicial del servicio de urgencias u hospitalario, asistencial o de alta, con los datos relativos al tratamiento médico prescrito, esencial para la calificación de los hechos en el art. 147 CP. Tal incorporación permitirá al Juzgado la indiciaria calificación de los hechos. Debe tenerse presente, en este sentido, que en los tipos de injusto imprudente el Juez no puede incoar procedimiento si no se le ofrecen por la



Policía los datos atinentes al desvalor de resultado, sin el que no puede procederse aun cuando quede claro el desvalor de la acción. En particular, en los resultados del art. 147 esa incorporación será esencial para advenir de modo indiciario la concurrencia de tratamiento médico que encaje en el concepto jurisprudencial que lo interpreta y delimite la frontera con los supuestos, atípicos en caso de imprudencia, del art. 147.2 CP. Pero también lo será para vislumbrar si hay indicios médicos de lesiones del art. 150 CP, en su caso incardinables en el art. 152.1.3ºCP. En todo caso se unirá copia del parte hospitalario que se remite al Juzgado para evitar la duplicidad de procedimientos judiciales.

Los mencionados arts. 282, 292 y 293 LECrim, facultan a ello, y asimismo lo hace el art. 796.1 LECrim, siendo así que, por la vía del art. 795 (apartados 1º, 2º. e) o 3º) podría plantearse el procedimiento de juicio rápido en casos del art. 152.1. 1º CP, siempre que se tratara de supuestos de gran simplicidad probatoria, tanto en su calificación como en la determinación de la responsabilidad civil.

1.1.16. Finalmente, cuando concurren indicios claros de la comisión de delitos de los arts. 142.1 y 152.1. 2º CP por una persona no domiciliada en territorio nacional, se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado y, en su caso, al Fiscal de Guardia, para coordinar su pronta comparecencia en el Juzgado como investigado a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en el art. 765.2 LECrim antes de que el presunto autor salga de territorio nacional. Todo ello para evitar los retrasos y perjuicios a la eficacia de los procedimientos y evitar situaciones de impunidad y desprotección de las víctimas de accidentes que es la intención del legislador en este precepto cuya aplicación es muy escasa.

1.2. RELACIÓN CON EL FISCAL DELEGADO DE SEGURIDAD VIAL

Los Fiscales Delegados podrán dar instrucciones a las Policías de Tráfico en relación con: i) las actuaciones a seguir en los supuestos del artículo 765.2 LECrim; ii) la información médica que debe unirse al atestado; y iii) las eventuales cuestiones que puedan surgir en la aplicación de otros extremos de este oficio. Si las Policías locales, autonómicas o estatales hubieran transmitido a sus respectivos agentes indicaciones o pautas operativas escritas sobre criterios para levantar atestado y modo de actuar ante la producción del accidente, se las remitirán al Fiscal de Enlace, Fiscal Delegado Provincial, Fiscal Delegado Autonómico o Fiscal de Sala, en este último caso, cuando se trate de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a los fines de la unificación de criterios y seguridad jurídica antes reseñada.

Las Policías de Tráfico se sujetarán con la misma finalidad a estas indicaciones y plantearán a través de sus Jefes cuantas dudas se susciten en la praxis diaria



1.3. LOS LLAMADOS INFORMES O DILIGENCIAS A PREVENCIÓN

Cumple realizar a continuación algunas consideraciones sobre las llamadas diligencias a prevención (arts. 105.2 y 282, in fine, LECrim) o informes (expresión esta última empleada en el art. 7.1 LRCSCVM, que es interpretado en la página 8 del Dictamen 3/2016).

Como primera consideración, ha de decirse que estas diligencias no se enmarcan en el ejercicio de las potestades estatales de investigación de delitos, sino que son de naturaleza diferente, por lo que en ellas no rigen las garantías procesales de los arts. 282 y ss LECrim ni ha lugar a la intervención del Juez y del Fiscal. Sin embargo, en tanto pueden desembocar en dicha investigación, se deben documentar con todos los datos necesarios, (relación de testigos, croquis, fotos etc), si bien teniendo presente que, en lo que a ellas se refiere, no pueden solicitarse por las Policías datos sanitarios o asistenciales con amparo en la previsión del artículo 796 LECrim y demás concordantes a que antes se hizo referencia. Dicha solicitud, en su caso, deberá someterse a las previsiones de la LOPD, que deberán ser igualmente observadas en el caso de que tales diligencias a prevención o informes vayan a ser incorporadas a bases de datos policiales.

Por lo demás, y a efectos del debido ejercicio de sus derechos por parte de los implicados o de los que aparecen como perjudicados o sujetos activos de la infracción, se les debe facilitar el contenido íntegro de las diligencias de prevención y en los mismos términos a las compañías aseguradoras, para asegurar la igualdad de armas en el eventual proceso negociador del art. 7 LRCSCVM, pero sólo por cuanto atañe a los hechos relativos al accidente y teniendo en cuenta las limitaciones que puedan derivar de la tantas veces citada LOPD (y ello, de forma muy cualificada, en lo que a los eventuales datos médicos se refiere). Las tasas que por ello se cobren, en tanto pueden encarecer el coste del procedimiento (con potencial limitación del ejercicio de sus derechos a las personas económicamente vulnerables), deben estar debidamente justificadas en la realidad y objetividad del servicio prestado y encontrar fundamento en la correspondiente Ordenanza o normativa fiscal, conforme al principio de legalidad tributaria, dando justificación de ello al obligado al pago.

1.4. DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Como se desprende de los Dictámenes y de las Memorias de la FGE, apartado de Seguridad Vial, de los últimos años, las víctimas de accidentes no reciben, en general, pese a los esfuerzos realizados, la atención jurídica y moral debida en las dependencias policiales ni en los Juzgados, ni en las Oficinas de Asistencia a las Víctimas. Como todas las demás víctimas, aquellas sufren la victimización judicial secundaria derivada del proceso y sus demoras, y sus derechos (incluidos los resarcitorios) no son siempre debidamente respetados,



siendo frecuentes y fundadas sus quejas de desatención y desinformación. Respecto de las demás víctimas de delitos padecen una situación de indebida discriminación, pese a su número elevado y a las elevadas penas que la Reforma que examinaremos prevé para los delitos más graves, en particular en el art. 142 bis.

Debe recordarse en este punto que las víctimas de accidentes de tráfico, en cuanto haya indicios de delitos de los arts. 142 y 152 CP (tanto a título de imprudencia grave como menos grave), tienen la condición que les concede el art. 2 de la Ley Orgánica 4/2015, de 27 de abril, *del Estatuto de la Víctima* (en adelante, EV), en el que se reconoce: “a) Como víctima directa, a toda persona física que haya sufrido un daño o perjuicio sobre su propia persona o patrimonio, en especial lesiones físicas o psíquicas, daños emocionales o perjuicios económicos directamente causados por la comisión de un delito. b) Como víctima indirecta, en los casos de muerte o desaparición de una persona que haya sido causada directamente por un delito, salvo que se tratare de los responsables de los hechos: 1.º A su cónyuge no separado legalmente o de hecho y a los hijos de la víctima o del cónyuge no separado legalmente o de hecho que en el momento de la muerte o desaparición de la víctima convivieran con ellos; a la persona que hasta el momento de la muerte o desaparición hubiera estado unida a ella por una análoga relación de afectividad y a los hijos de ésta que en el momento de la muerte o desaparición de la víctima convivieran con ella; a sus progenitores y parientes en línea recta o colateral dentro del tercer grado que se encontraren bajo su guarda y a las personas sujetas a su tutela o curatela o que se encontraren bajo su acogimiento familiar. 2.º En caso de no existir los anteriores, a los demás parientes en línea recta y a sus hermanos, con preferencia, entre ellos, del que ostentara la representación legal de la víctima”.

Por todo ello, a partir de la recepción del presente oficio se seguirán las siguientes pautas de actuación.

Las Policías de Tráfico están obligadas al cumplimiento estricto de lo dispuesto en el art.5, EV, y ello, primeramente, en relación con los derechos de información procesal. La víctima debe ser instruida de las posibilidades de denunciar, en línea con lo que razona el Dictamen 3/2016. En efecto, como se desprende con claridad del art. 5.1 EV: “Toda víctima tiene derecho, desde el primer contacto con las autoridades y funcionarios, incluyendo el momento previo a la presentación de la denuncia, a recibir, sin retrasos innecesarios, información adaptada a sus circunstancias y condiciones personales y a la naturaleza del delito cometido y de los daños y perjuicios sufridos, sobre los siguientes extremos: (...) b) Derecho a denunciar y el procedimiento para interponer la denuncia y derecho a facilitar elementos de prueba a las autoridades encargadas de la investigación .c) Procedimiento para obtener asesoramiento y defensa jurídica y, en su caso, condiciones en las que pueda obtenerse gratuitamente. Sobre este punto es preciso esmerarse cuando se trate de situación de vulnerabilidad económica o social y si se solicita la justicia



gratuita hay que trasladar la petición al Colegio de Abogados conforme al art 16 (...) h) Procedimiento por medio del cual la víctima pueda ejercer sus derechos en el caso de que resida fuera de España. En estos casos es imprescindible reseñar todos los datos posibles para su localización, móvil, correo domicilio etc. j) Datos de contacto de la autoridad encargada de la tramitación del procedimiento y cauces para comunicarse con ella". Este último punto es relevante, pues en ocasiones es notable el lapso de tiempo que media entre el accidente y el momento en que la víctima, su letrado o representante tiene conocimiento del órgano judicial ante el que pueden defender sus derechos.

En el orden asistencial y económico, el art. 5.a) EV señala que deberá informárseles sobre: "Medidas de asistencia y apoyo disponibles, sean médicas, psicológicas o materiales, y procedimiento para obtenerlas. Dentro de estas últimas se incluirá, cuando resulte oportuno, información sobre las posibilidades de obtener un alojamiento alternativo". Ha de tenerse también en cuenta lo prescrito en el art 10.2 EV. "Las autoridades o funcionarios que entren en contacto con las víctimas deberán derivarlas a las Oficinas de Asistencia a las Víctimas cuando resulte necesario en atención a la gravedad del delito o en aquellos casos en los que la víctima lo solicite". Por lo demás, se incluirá la información sobre otros recursos disponibles en el territorio como "servicios de asistencia y apoyo facilitados por las Administraciones públicas", a que se refiere el art. 10 EV, y, en su caso, sobre las Asociaciones de Víctimas.

Por otro lado, han de informarles también, según el art. 5.e) EV, de las "Indemnizaciones a las que pueda tener derecho y, en su caso, procedimiento para reclamarlas". La información, que debe ser sucinta, no puede tener lugar si, en los casos de fallecimiento, las llamadas víctimas indirectas (art. 2 EV) no aportan los datos familiares, sociales y económicos para la determinación de los derechos resarcitorios reconocidos en la LRCSCVM. Por ello, deberán recabarse dichos datos en cumplimiento, además, de los genéricos deberes de atención y asistencia del art. 3 EV. El reflejo de esos datos en el atestado facilitará la pronta satisfacción, tras la tragedia sufrida, de sus derechos resarcitorios, que es esencial para atender a sus necesidades psicológicas, asistenciales y económicas, especialmente en las víctimas que padecen vulnerabilidad económica o social, y cobra especial relieve cuando se trata de víctimas residentes en otros países (artículo 5.1.h) EV), en los que puede frustrarse por completo la respuesta reparadora. A tal efecto los Fiscales Delegados, les facilitarán los impresos oportunos.

Para posibilitar esta recogida de información e instrucción de derechos, dada la situación emocional de la víctima tras el accidente, en muchos casos habrá de remitirse al Juzgado en el momento oportuno, en forma de diligencias ampliatorias, indicándolo así al órgano judicial. En todo caso, no debe olvidarse en la información procesal que ha de ofrecerse el cumplimiento del art. 5.m) EV, que reconoce el "Derecho a efectuar una solicitud para ser notificada de las resoluciones a las que se refiere el artículo. A estos efectos, la víctima designará en su solicitud una dirección de correo electrónico y, en su defecto, una dirección postal o domicilio, al que serán remitidas las comunicaciones y notificaciones por la autoridad". La observancia de esta previsión es esencial



para evitar que se vea muy limitada la participación en el proceso de un significativo número de víctimas.

2. EL NUEVO DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE DEL ARTÍCULO 382 BIS CP

El bien jurídico protegido en este tipo penal son las potestades de investigación de accidentes de las Policías de Tráfico, cuyo ejercicio sirve de fundamento a los procedimientos sancionadores administrativos o penales, a las acciones resarcitorias de las víctimas y al ejercicio de las facultades del art. 14 LSV, así como de los arts. 21.a) y 28. a) y b) del RGCirc, para realizar controles de alcohol y drogas e impedir que, en los casos de los arts. 20 y 25 RGCirc siga conduciendo quien no se encuentra en las debidas condiciones psico-físicas. La infracción penal se funda en el incumplimiento de los deberes de colaboración al esclarecimiento de los hechos de los arts. 51 LSV y 129 RGCirc. y, en concreto, a la de permanecer en el lugar del accidente hasta la llegada de los agentes del art 129.2 e) RGCirc.

Por ello, hay que instruir atestado por este delito si, concurriendo fallecimiento inmediato o lesiones del art 147.1 CP, el causante del accidente no se detiene o se marcha del lugar antes de la llegada de los agentes, aun cuando haya llamado a los servicios sanitarios y prestado asistencia a los heridos. También cuando, habiendo lesiones graves generadoras de peligro manifiesto y grave, en los términos del art 195 CP, se detiene para comprobar que se está prestando efectiva asistencia sanitaria y, posteriormente, abandona el lugar antes de la llegada de los agentes. El hecho de que se haya dejado aviso sobre su identidad es irrelevante para la instrucción del atestado. Cuando el sujeto activo se vaya temporalmente del lugar, indicando su localización, se instruirá atestado si, debido a las circunstancias por él originadas, se dificulta la fiabilidad de las pruebas de alcohol o drogas en relación al momento del accidente.

Caben las formas de participación de los arts. 27 y 29 CP (inducción, cooperación necesaria o complicidad) por parte de los ocupantes del vehículo o terceros que le ayuden a irse del lugar del accidente. También la tentativa del art 16. CP cuando el causante del accidente trata de abandonar el lugar y su acción es impedida por los agentes o terceras personas.

La causación del accidente tiene un significado causal- naturalístico, por lo que puede ser imprudente, constituya o no de delito de los arts. 142 y 152, o fortuita, como en los casos de culpa exclusiva de la víctima.

El delito requiere dolo eventual. Por ello y por todo lo expresado, el atestado incluirá una indagación exhaustiva del estado de apariencia de las lesiones, molestias o dolores que haya podido ser percibido por el causante del accidente, en los casos en que se detiene, y su actitud ante el accidentado o los accidentados. Asimismo, sobre la entidad de los daños materiales y, en general, sobre las características de la colisión o atropello y las circunstancias de las que pueda inferirse el conocimiento por el causante del accidente de que



han podido producirse lesiones o el fallecimiento de la víctima. Se describirá con exhaustividad (y por referencia a las oportunas pruebas testificales, periciales, informes y datos sobre el accidente) el comportamiento del autor desde que causa el accidente hasta su detención. Para la debida identificación y prueba de la autoría se adoptarán con diligencia las oportunas medidas cautelares personales y reales.

3. LOS NUEVOS ARTÍCULOS 142 BIS Y 152 BIS CP

Los elementos de notoria gravedad del hecho a que en dichos preceptos se alude habrán de constatarse en el atestado. Las elevaciones facultativas de pena de los arts. 142 bis y 152 bis CP se fundan en este concepto, que comporta una vulneración del deber normativo de cuidado infringido y una creación de riesgos de mayor entidad que las de los tipos de los arts. 142 .1 y 152.1 CP. En cuanto a los riesgos, no sólo se refieren a las mayores probabilidades de lesión, sino también al mayor número de personas puestas en peligro. Puede tratarse de los ocupantes del vehículo, como así ocurrirá, por ejemplo, en el caso de fallecimiento y lesiones típicas en un accidente de autobús en que otras muchas personas han sufrido relevantes riesgos. O en la colisión en que sufren lesiones del art. 149 CP dos ocupantes y experimentan elevado riesgo otros 5, incluso sumando las personas puestas en riesgo en la colisión en varios automóviles. Asimismo, cuando el vehículo se sube a la acera a elevada velocidad en lugar concurrido y, además de las dos lesiones del ejemplo, pone en riesgo a un número significativo de los demás peatones presentes. Y, en la misma línea, en los significados supuestos de los ciclistas en grupo en que las tan citadas lesiones las sufren sólo dos de ellos, pero la puesta en riesgo afecta a todos. Todo ello se hará constar en el atestado con la mayor precisión y con los datos probatorios posibles, identificando a las personas puestas en grave riesgo.

La vulneración relevante del deber normativo de cuidado puede derivarse de la condición profesional cualificada que la normativa exige para determinados permisos de vehículos de gran tonelaje o transportes de viajeros y que han de someterse a la obtención de títulos como el llamado CAP y formación y revisiones continuas. Junto a ellos, cabe citar a los profesionales del taxi o servicios públicos o privados de atención al público y transportes de mercancías que prestan las mismas funciones en las ciudades o carreteras así como, en el contorno del concepto de conductor profesional recogido en el apartado 3 del Anexo I LSV, en todos aquéllos conductores que se dedican exclusiva y habitualmente a la actividad profesional de la conducción en función de las circunstancias concurrentes. Todo ello se hará constar asimismo en el atestado con la mayor precisión y con aporte de datos probatorios y, en el caso de servicios de transporte de viajeros de atención al público y furgonetas de reparto, con indicación de la exclusividad, profesionalidad y tiempo en que se lleva desempeñando la actividad de conducción.



FISCALÍA GENERAL
DEL ESTADO

UNIDAD DE SEGURIDAD
VIAL

Fiscal de Sala

Del mismo modo, esa vulneración relevante del deber normativo de cuidado puede derivar de la puesta en riesgo de colectivos vulnerables, que se hará constar, o de la concurrencia de una pluralidad de infracciones de entidad, que asimismo se consignarán.

Madrid, 17 de marzo de 2021.
EL FISCAL DEL SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

Fdo. Bartolomé Vargas Cabrera

SRAS/SRES JEFES DE POLICIA LOCAL.