



**CONCLUSIONES DE LAS JORNADAS DE FISCALES DELEGADOS DE
SEGURIDAD VIAL CELEBRADAS LOS DÍAS 4 y 5 DE OCTUBRE DE 2021
EN SALAMANCA**

PRIMERA.- Sobre los medios para la toma de conocimiento por los Fiscales Delegados de Seguridad Vial de la estrategia de radares y controles de alcohol y drogas, así como, en general, de las labores de supervisión de la seguridad del tráfico viario llevadas a cabo por la Dirección General de Tráfico y, en su caso, por las distintas entidades locales y de las incidencias en su virtud detectadas

1.- Se concluye, tras la intervención del Jefe Provincial de Tráfico de Salamanca, en la utilidad y pertinencia de que los Fiscales Delegados de Seguridad Vial asistan y puedan participar en las Comisiones Provinciales de Tráfico, como medio para establecer un cauce institucionalizado y periódico de información sobre el desarrollo y resultados de las estrategias de supervisión del tráfico llevadas a cabo por la Dirección General de Tráfico y, en su caso, por las distintas entidades locales, así como sobre la evolución de la siniestralidad y del estado de las vías y de los denominados "puntos negros".

Ello, en todo caso, con el carácter de mera participación a los estrictos efectos informativos antes referidos y sin integración orgánica o funcional de ningún tipo, en línea con lo recomendado en el Libro Blanco del Ministerio Fiscal (apartado 1.4.10, otras funciones del Ministerio Fiscal, la participación del Fiscal en comisiones de carácter administrativo).

Las Comisiones Provinciales de Tráfico son órganos colegiados de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible y para promover la concertación de las distintas Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos



ámbitos, cuya constitución viene habilitada por el artículo 8.4 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, desarrollándose (en el artículo 8.3 del Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial).

En efecto, de acuerdo con este último precepto, las Comisiones de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial existentes en las distintas comunidades autónomas que no han recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (cuya composición, con presidencia del respectivo Delegado del Gobierno, se regula en el artículo 8 del citado Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo), pueden acordar, como así se ha venido haciendo, la constitución de Comisiones Provinciales con el mismo objeto para el estudio de asuntos delimitados geográficamente. Estas Comisiones Provinciales están presididas por el Subdelegado del Gobierno en la respectiva provincia, y en ellas actúa como vocal-ponente el respectivo Jefe Provincial de Tráfico, siendo sus restantes componentes los que así se designen por la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial en la Comunidad Autónoma correspondiente. Por añadidura, el artículo 8.2 del mismo Real Decreto prevé (en términos que, si bien hacen referencia a las Comisiones existentes en las Comunidades Autónomas, podrían tener aplicación en el ámbito de las Comisiones Provinciales) que pueda convocarse a sus reuniones, además de a quienes las integran, a "*cualquier otra persona que se estime pertinente*", si bien en tal caso su comparecencia lo sería "*con voz, pero sin voto*", cauce este último que, previa dicha convocatoria, podría habilitar la participación sin integración orgánica de los Fiscales Delegados en las distintas provincias.

Y todo ello sin perjuicio de la eventual participación, por los cauces asimilables que en cada caso procedan, en los Consejos Autonómicos de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que, con arreglo al artículo 8.4 del texto



refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial puedan existir en las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2.- Se constatan, igualmente a resultas de la intervención del Jefe Provincial de Tráfico de Salamanca, las deficiencias apreciadas por la Dirección General de Tráfico en relación con los reconocimientos para la determinación, particularmente en los supuestos de prórroga de permisos y licencias de conducción, de las aptitudes psico-físicas de los conductores, cuyas dificultades se erigen en obstáculo para la detección de los supuestos de desaparición sobrevenida de los requisitos exigidos para el otorgamiento de las autorizaciones administrativas para conducir y, consecuentemente, para la declaración, a sus resultas, de la pérdida de vigencia de tales autorizaciones al amparo del artículo 36 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

En consecuencia, se concluye:

- que por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, se analizarán las eventuales modificaciones normativas que pudieran, en su caso, subvenir a dichas deficiencias, atendidas las limitaciones resultantes de la Ley 41/2002, de 14 de noviembre, básica reguladora de la autonomía del paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica, así como de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

- que, por su parte, los Fiscales Delegados de Seguridad Vial valorarán (como así ya se ha hecho en alguna ocasión) la incoación de Diligencias de Investigación para detectar eventuales falsedades o irregularidades



intencionadas en el desarrollo de las citadas revisiones que puedan tener incidencia en la seguridad vial.

SEGUNDA.- Balance de la aplicación y eficacia de los criterios explicitados en el Dictamen 1/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial en relación con la distinción entre imprudencia grave, menos grave y leve de los arts. 142 y 152 CP en el tráfico viario tras la LO 2/2019 de 1 de marzo, así como en relación con la adecuada tutela y salvaguarda de los derechos resarcitorios de las víctimas y perjudicados

1. Se reitera la necesidad, a fin de salvaguardar el principio de igualdad ante la ley de todos los ciudadanos y para evitar disfunciones en el conocimiento y aplicación por los distintos cuerpos policiales de las pautas unificadoras en la elaboración de atestados y persecución de los delitos contra la seguridad vial (en especial, de las relativas a la valoración de la gravedad y tipicidad de la imprudencia en los supuestos de fallecimiento y lesiones) que son contenidas en el apartado 6 del Dictamen 1/2021, de que los Fiscales Delegados velen por el cumplimiento de las indicaciones que a los tales fines, se recogen en el Oficio que el 17 marzo de 2021 fue remitido por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial a todas las Policías de Tráfico del país.

2. A tal fin, y para garantizar el cumplimiento de dichas pautas unificadoras, se recuerda a los Fiscales Delegados la necesidad de dar cumplimiento a las conclusiones 8 y 15 del Dictamen 1/2021, transmitiendo a las Policías de Tráfico las aclaraciones e instrucciones necesarias a tal fin, colaborando en la resolución jurídica de supuestos tipo y remitiéndoles los pertinentes formularios para la obtención de los datos económicos y sociales que, a los efectos del sistema de valoración de daños personales regulado en la LRCSCVM, son precisos para el cálculo de las correspondientes indemnizaciones, especialmente en caso de fallecimiento.



En este sentido, se recuerda que el Oficio de 17 de marzo de 2021, en su apartado 1.4, hace especial énfasis en la necesidad de que, ya desde la propia incoación del atestado, los cuerpos policiales procuren recabar los referidos datos y ello como instrumento necesario para lograr la pronta satisfacción de los derechos resarcitorios de las víctimas y perjudicados, que es esencial para atender sus necesidades psicológicas, asistenciales y económicas. A cuyo fin la remisión de los aludidos formularios se revela como instrumento especialmente apto.

3.- Se reputa igualmente preciso que los Fiscales Delegados pongan en conocimiento de la Unidad Coordinadora de Seguridad Vial los eventuales incumplimientos por parte de los cuerpos policiales de las indicaciones contenidas en el referido Oficio de 17 de marzo de 2021 que puedan detectar en su actividad diaria, a fin de que pueda adoptarse, previo análisis y ponderación de los motivos que puedan haber determinado tales incumplimientos, la respuesta adecuada para su corrección.

4.- Se recuerda, por lo demás, la pertinencia de dar cumplimiento a la conclusión 14 del Dictamen 1/2021, con arreglo a la cual los Fiscales Delegados de Seguridad Vial deberán elaborar una propuesta de nota de servicio (que remitirán al respectivo Fiscal Jefe, con copia al Fiscal de Sala Coordinador) con el fin de instrumentar la debida coordinación con los Fiscales adscritos a los distintos juzgados de instrucción, facultando así que los criterios dimanantes del Dictamen 1/2021 puedan tener aplicación desde la propia incoación de diligencias de los artículos 774 y ss. LECrim, así como desde el eventual dictado del auto de archivo *a limine* del artículo 269 LECrim.

5.- Se advierte que, en lo que se refiere a la aplicación del nuevo sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que fue introducido en la LRCSCVM por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre (el conocido "Baremo"), se padecen todavía ciertas insuficiencias en las distintas Fiscalías, y ello pese a la reconocida existencia



en la Red de un buen número de Fiscales Delegados con cualificado conocimiento del Baremo, a haberse dado amplia difusión al Dictamen 3/2016 y a que, desde la Unidad Coordinadora de Seguridad Vial se viene ejerciendo una constante labor de atención a consultas y extensa supervisión a posteriori de las calificaciones deducidas en los supuestos de homicidio y resultados lesivos de mayor gravedad. Por todo ello, se estima preciso, con el propósito de propiciar la adecuada garantía de los derechos indemnizatorios de las víctimas y perjudicados mediante la correcta aplicación, en los escritos de acusación del Ministerio Fiscal, del aludido Baremo que, en lo posible, todos los Fiscales Delegados de Seguridad Vial participen en el curso de "Formador de Formadores" que, en fechas próximas, se va a impartir desde el Centro de Estudios Jurídicos (CEJ), con el fin de que, luego, puedan a su vez impartir en sus respectivas Fiscalías de destino los correspondientes cursos de formación (réplicas descentralizadas) a los restantes Fiscales de la plantilla, logrando así una extensa difusión del conocimiento colectivamente adquirido en los seis años de aplicación del nuevo sistema de valoración.

6.- Se constatan las deficiencias de las herramientas informáticas disponibles para el registro de asuntos en lo que atañe al adecuado control y seguimiento de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes que son consecuencia de hechos de la circulación (y con ello, de la correcta aplicación en su calificación, enjuiciamiento y resolución de los criterios expresados en el Dictamen 1/2021), al recibir un tratamiento indiferenciado de los restantes delitos homólogos con distinto origen y causa. Con el propósito de subvenir a dichas deficiencias, el Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Burgos se ofrece a elaborar, por razón de sus acreditados y cualificados conocimientos informáticos, una propuesta de mejora de las aplicaciones existentes, que remitirá a la Unidad Coordinadora de Seguridad Vial a fin de que pueda procurarse su aceptación e implementación por las instancias competentes.

TERCERA.- Balance de la aplicación y eficacia del Dictamen 2/2021 en torno a la calificación penal de determinados vehículos que no encajan en



el concepto normativo de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) como instrumentos típicos para la comisión de los delitos de riesgo contra la seguridad vial de los artículos 379 y ss CP, así como sobre la sujeción de usuarios de VMP y de los ciclistas a la Ley de Seguridad Vial y sobre la consecuentemente posible aplicación de los artículos 142 y 152 CP a los accidentes en que intervengan

- 1.- Se constata la existencia de una praxis policial de aplicación no suficientemente uniforme de los criterios del Dictamen 2/2021 y, en general, de ciertas inconsistencias en el ejercicio de sus funciones de vigilancia y control en relación con esos vehículos, así como de una distinta incidencia en las distintas provincias, por razón de sus características de todo tipo, de la circulación de los mismos.
- 2.- Se estima preciso, en consecuencia, que los Fiscales Delegados velen, con arreglo a lo indicado en las conclusiones decimotercera y decimosexta del Dictamen 2/2021, por la correcta aplicación de los criterios e indicaciones en él explicitados, que fueron incorporados al Oficio de 21 de junio de 2021 que, ratificando y ampliando el anterior de 13 de diciembre de 2018, les fue remitido a todas las Policías de Tráfico por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. De esta forma, en aquellos casos en que se detecte que, existiendo siniestralidad vinculada a la efectiva circulación de estas tipologías de vehículos, no esté siendo debidamente aplicado el referido Oficio de 21 de junio de 2021, se remitirá la pertinente Instrucción al respectivo cuerpo policial que, advirtiendo de tal incumplimiento, recuerde la estricta necesidad de atender sus indicaciones.
- 3.- De igual modo, se estima preciso que, allí donde, en el seguimiento de los asuntos que les incumben, se detecten dificultades por parte de la fuerza actuante en el propio entendimiento de los referidos Dictamen 2/2021 y Oficio de 21 de junio de 2021, los Fiscales Delegados cursen a las respectivas



Policías de Tráfico las aclaraciones e instrucciones necesarias que permitan su correcta aplicación.

CUARTA.- Sobre la movilidad sostenible

1.- Se reitera lo indicado en las conclusiones primera y segunda (a las que se hace íntegra remisión) de las Jornadas de Fiscales de Seguridad Vial celebradas en Córdoba en el año 2019, y, por tanto, la necesidad de que los Fiscales Delegados de Seguridad Vial asuman un compromiso jurídico y científico en la Movilidad Sostenible de ciudades y pueblos, desde la constatación de su relación con significativas reducciones de la siniestralidad, manteniéndose al tanto de los Planes de Movilidad que puedan elaborarse en el ámbito local y analizando su interrelación y adecuación con la legislación nacional y autonómica reguladora de la Movilidad Sostenible, realizando el seguimiento oportuno.

En relación con este último punto, se resalta que el artículo 14.3 de la recientemente aprobada Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que, entre otras medidas y como contenido mínimo, incluyan el establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023 y la adopción de medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo y para el impulso de la movilidad eléctrica compartida. Y, del mismo modo, se señala que dicha obligación será igualmente aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Es decir, la elaboración de planes de movilidad sostenible (que ya venía indirectamente incentivada por el artículo 102 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en el que se subordinaba, a partir del 1 de enero de



2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Entidades locales con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y destino al transporte público urbano o metropolitano a que la entidad beneficiaria contara con el correspondiente Plan de Movilidad Sostenible) se hace obligatoria para la práctica totalidad de las capitales de provincia (si no, eventualmente, para todas ellas), que deberán así aprobarlos antes del término de 2023.

Todo ello hace aún más relevante y necesario el cumplimiento de las aludidas conclusiones de las Jornadas de 2019, en las que se encarecía de los Fiscales Delegados el atento examen de las Ordenanzas de Seguridad Vial que pudieran aprobarse en orden a la regulación de la circulación de peatones, ciclistas, y VMP. Y ello tanto a fin de ponderar que sus preceptos no contradigan la legislación estatal como por razón de su aptitud para fundamentar la existencia de deberes normativos de cuidado que permitan la apreciación de los tipos de injusto imprudente de los arts. 142 y 152 CP.

En dicho ejercicio, como ya se señalaba en las indicadas Jornadas de 2019, se deberá dar cuenta a la Unidad Coordinadora de Seguridad Vial cuando se aprecien en dichas ordenanzas cualesquiera disfunciones que puedan dar lugar a problemas interpretativos en su relación con la legislación estatal. Y, de igual modo, deberá reflejarse en la memoria anual de cada Fiscal Delegado la respectiva situación de dichos planes (y de la movilidad sostenible en general) de la ciudad capital de provincia y de alguna otra del territorio de singular relieve, formulando las respectivas propuestas, de forma que el Fiscal de Sala Coordinador pueda, en la memoria remitida a la Fiscalía General del Estado, plantear iniciativas o reformas legales al respecto.

Es recomendable que los Fiscales Delegados mantengan encuentros y reuniones o participen en Jornadas con técnicos, expertos y autoridades municipales a los efectos del indicado seguimiento jurídico-científico y de las propuestas que puedan elevar al Fiscal de Sala.



2.- Al hilo de lo dicho, es forzoso tener presente que, para el efectivo desarrollo de la movilidad sostenible, es presupuesto fundamental la reducción de la siniestralidad urbana (causada casi en su totalidad por vehículos de motor) y, en particular, de la que se refiere a colectivos vulnerables como peatones, ciclistas y usuarios de VMP, que son eje vertebrador de aquélla. Por ello, se recuerda a los Fiscales Delegados el debido cumplimiento de las indicaciones contenidas en la conclusión decimoprimera del Dictamen 2/2021, de forma que:

i) en los casos de indicios de delito de lesiones imprudentes del art. 152 CP que afecten a peatones, ciclistas o usuarios de VMP, se vele por que se instruya en todo caso atestado; ii) en los casos de adelantamientos con temeridad manifiesta a ciclistas y usuarios de VMP que, por sus circunstancias (cercanía, velocidad) pongan en peligro su vida o integridad física, así como en los casos de maniobras, también temerarias, que originen idénticos riesgos para los peatones, se vele por la incoación de atestado al existir indicios de la comisión del delito del art. 380 CP.

3.- También se significa la necesidad de que los Fiscales Delegados den debido cumplimiento a lo indicado en las conclusiones décima.b) y décimo séptima.a) de dicho Dictamen 2/2021, recordando a las Policías Locales que deben darles cuenta de las informaciones que tengan sobre establecimientos u operadores económicos que comercialicen vehículos no homologados y sin las debidas instrucciones sobre su manejo, de modo que puedan generarse riesgos. Así mismo, en relación con las conclusiones decimotercera.a) y decimosexta, realizarán un seguimiento -del que informarán al Fiscal de Sala, así como de la conflictividad convivencial, en su caso - de las facultades policiales de retirada, depósito e inmovilización de los arts. 105.1.a) y 105.1.b) LSV en casos de riesgo para peatones originados por conductores de VMP o ciclistas, controles de alcohol y drogas del art 14 y de la obligación policial de dar cuenta en supuestos de riesgo relevante y extremo de menores conductores y acompañantes. Finalmente, se reitera la pertinencia de observar lo señalado en la conclusión decimooctava, en cuya virtud los Fiscales Delegados procurarán, en el territorio en que ejerzan sus funciones, impulsar y



colaborar en la principal estrategia de educación y formación en el manejo de los VMP y bicicletas en el ámbito urbano, respeto a las normas viales en la circulación, así como en movilidad sostenible con las Administraciones Públicas competentes, con las Jefaturas de Tráfico, Policías Locales y con entidades privadas como Autoescuelas, Colegios y Universidades que impartan la oportuna formación o se especialicen en ella. Y ello, de modo particular, en concordancia con la Estrategia Nacional de la Bicicleta recientemente aprobada.

QUINTA.- Sobre el estado de las vías públicas, su incidencia en la siniestralidad y la eventual aplicación del artículo 385.2 CP

1.- El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial elaborará, en lo posible antes del término del año 2021, un nuevo Dictamen que, previo el examen de los datos científicos disponibles y de las estrategias nacionales, europeas e internacionales, así como del resultado de las diligencias de investigación del artículo 773.2 LECrim hasta el momento incoadas, abordará el eventual tratamiento penal, a los efectos del artículo 385.2 CP, de las deficiencias en el estado y conservación de las vías de circulación que tengan relevancia causal en la siniestralidad vial en caso de incumplimiento de la obligación legal de restablecer la seguridad de la vía.

SEXTA.- Sobre la actualización de la Circular 10/2011

1.- El Fiscal de Sala Coordinador ha acometido la labor de elaboración de un documento de actualización de la Circular 10/2011, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, que, tras su cristalización en los próximos meses, sirva de base para la tramitación, por los cauces estatutariamente previstos, del correspondiente instrumento de coordinación a través de la FGE.



En efecto, habiendo transcurrido ya diez años desde su aprobación, resulta necesario revisar y modificar la citada Circular, para hacerse eco de las modificaciones legales y de las aportaciones de la doctrina judicial y científica que, desde aquella fecha, han tenido lugar, aun cuando la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda, dictada en sede de unificación de doctrina, ha ratificado en su casi totalidad las soluciones exegéticas que propone.

En dicha labor de revisión, a resultas del debate suscitado en el seno de las presentes Jornadas, se valorará la pertinencia de reexaminar, en su caso, las consideraciones atinentes a la relación concursal y a efectos de reincidencia entre los delitos de los artículos 379 y 384 CP, así como las relativas a la tipicidad de los supuestos de conducción tras pérdida de vigencia del permiso de conducir a resultas del artículo 47.3 CP.

SÉPTIMA.- Otras cuestiones: sobre los informes periciales de reconstrucción de accidentes

1. Se constata la creciente relevancia que, en los juicios de la especialidad, cobran los informes periciales -tanto oficiales como de parte- de reconstrucción de accidentes, de elevada complejidad y en los que se hace un cada vez más frecuente uso de técnicas novedosas (entre ellas, la nube de puntos para cálculo de velocidad y deformaciones), todo lo que introduce un notable desequilibrio cualitativo en relación con la generalidad de los atestados policiales.

2.- El Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Badajoz se ofrece a mantener los contactos oportunos con la Escuela de Tráfico de Mérida con la que mantiene estrecha conexión científica- a fin de posibilitar la eventual celebración de un curso presencial destinado a Fiscales de Seguridad Vial en el que puedan impartirse los conocimientos técnicos necesarios para la adecuada interpretación de los informes de reconstrucción de accidentes y para la correcta definición de la estrategia de interrogatorio de sus autores.



3.- De igual modo, se señala la pertinencia de que (en su caso por conducto del Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Badajoz) los Fiscales Delegados de Seguridad Vial puedan recabar el auxilio técnico del Departamento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico (DIRAT) de la citada Escuela de Tráfico cuando así lo precisen por albergar dudas relevantes sobre la correcta interpretación de un informe pericial de reconstrucción del accidente.

Madrid, a 23 de noviembre de 2021

EL FISCAL DE SALA DE LA UNIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Fdo. Bartolomé Vargas Cabrera