



## LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. FUNCIONES DEL MINISTERIO FISCAL

Debe existir una tutela penal eficaz y proporcionada en el tráfico viario que junto con la educación, prevención y sanción administrativa colabore a reducir la siniestralidad y disminuya los sufrimientos y tragedias evitables que tienen lugar en las vías públicas. Una vez que se producen, las víctimas de infracciones penales deben recibir la respuesta moral y resarcitoria determinada en las normas. Junto a la eficacia en la aplicación de los tipos penales, el legislador también ha pretendido indirectamente que en el procedimiento se promueva el respeto a los derechos que a las víctimas de delitos de tráfico de los arts. 142 y 152 CP le corresponden conforme al art. 2 y ss. de la LO 4/2015 de 27 de abril ,EV .

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 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.

El art 3 EV, es precepto inspirador en la interpretación de las normas de la LECri, como se desprende del apartado 2 que empieza con el inciso “el ejercicio de estos derechos se regirá por lo dispuesto en la presente Ley”. De otra parte, es preciso subrayar que todas las autoridades y funcionarios intervinientes desde el inicio hasta el final del procedimiento y, por tanto, en nuestro ámbito las Policías de Tráfico, Juzgados de Instrucción, Juzgados de lo Penal , Audiencia Provincial y Ministerio Fiscal, están obligados a tutelar el derecho a recibir “protección, información, apoyo, asistencia y atención”. Subrayamos este inciso para indicar que la “asistencia”, la actividad asistencial y atención humanitaria y la resarcitoria no es exclusiva de los Servicios de Asistencia y Apoyo aunque sean a los que principalmente corresponde.

Sus trayectorias vitales cambiaron de forma radical en un instante. Pensemos que la persona querida con quien acabas de hablar por teléfono o despedir para acudir a la escuela no vuelve más, o lo hace después de someterse a un proceso de curación, largo y doloroso, que altera sustancialmente su vida y la de las personas de su entorno. Indudablemente el hecho de que las entidades aseguradoras cubran la indemnización por los daños y perjuicios sufridos



puede aliviar parte de las cargas materiales en estas situaciones, pero lo cierto es que las víctimas, más allá de la reparación económica del daño, encuentran escaso consuelo en el proceso penal cuando deberían ser el protagonista principal.

No sólo es preciso evitar su victimización, como veremos, sino sacarlas del anonimato burocrático, darles voz, compartir su dolor y los recuerdos de los seres queridos que ya no están, si es que desean hacerlo. No pueden ser meros nombres o firmas en las comparecencias o actuaciones procedimentales, pues las tragedias derivadas de los accidentes de tráfico no son números estadísticos, sino personas individuales que tienen derecho a que su relato y pretensiones sean personal y efectivamente oídos y respondidos.

Los discursos y razonamientos sobre seguridad vial hay que iniciarlos siempre por las víctimas de los mal llamados accidentes de tráfico. Por los que han perdido la vida o sufren limitaciones también de por vida (lesiones medulares, cerebrales, graves traumatismos), destrozos, dolor y secuelas causadas en ellos y en sus familias y en el círculo de amigos, conocidos y afectados directa o indirectamente. Sus realidades generan un enorme y progresivo impacto en todos los ámbitos. Los organismo internacionales como Naciones Unidas , recientemente en la Conferencia de Estocolmo de 20 de febrero de 2020, la califican de verdadera pandemia con 1,35 millones de fallecidos cada año .El año pasado fallecieron por Covid 1,8 millones .En estos momentos en nuestro país el número de accidentes con víctimas es muy superior al que debería corresponder por la reducción de movilidad.

Hay una tendencia a ver las cifras de víctimas de modo estadístico , con perspectiva de números colectivos. Se olvidan las realidades personales ,proyectos truncados , ilusiones perdidas , tragedias profundas, familias destrozadas , secuelas físicas y sicológicas de por vida, jóvenes y mayores en silla de ruedas o totalmente impedidos para las actividades más elementales .Por ello necesitamos abordar esta realidad con perspectiva individual teniendo presentes a cada una de las personas heridas y fallecidas en las carreteras y calles de las ciudades y a sus familias .Es precisa **una nueva mirada, humanista y próxima desde los 25 millones de conductores anónimos existentes en nuestro país, potenciales víctimas, hacia los que ya se han convertido en víctimas reales de la tragedia. Sin olvidar que hay una sutil frontera entre ellos y nosotros que en cualquier momento podemos atravesar.**

La propia palabra accidente tiene un significado de hecho fortuito e imprevisto y por tanto ineludible, debiendo configurarse una expresión diferente.Sin embargo, de acuerdo con las estadísticas un 90% se debe a fallos humanos .La lectura es que las cifras de siniestralidad vial sí que son evitables y



reversibles y buena prueba de ellos son las estadísticas comparativas de nuestro país y otros países europeos en los que se ha experimentado una mejora porcentual en los últimos años.

Pero el tráfico rodado genera otra victimización directa, ésta de orden colectivo. Es la afectación de la calidad de vida en las ciudades, el bienestar y salud de conductores, peatones y terceros y la contaminación sonora y medio ambiental. Por ello, la seguridad vial ha de concebirse desde una perspectiva global. La respuesta, por tanto, ha de articularse de modo coordinado y multidisciplinar desde distintos ámbitos que están íntimamente interconectados. Las medidas educativas, preventivas y sancionatorias deben ir de la mano y plantearse con similar intensidad, sin que las carencias de unas puedan compensarse con los aciertos de otras.

La disminución de la velocidad media en las carreteras, la del porcentaje de infracciones detectadas en los controles de alcoholemia , de velocidad y utilización del cinturón de seguridad, el número o entidad de cursos o de programas de educación infantil o juvenil realizado en colegios , centros o locales, los niveles reales de conocimientos y técnicas de manejo de vehículos de los conductores, los datos objetivos en torno a mejoras y nuevos trazados de vías , concretas innovaciones tecnológicas utilizadas en los vehículos que circulan por nuestras carreteras, proyectos y realidades de investigación científica surgidos en nuestro país, son entre otros muchos parámetros de obligada referencia.

Desde la esfera del conductor y de los razonamientos de la dogmática penal , diríamos que debe tenerse, en cuenta, desde luego, el desvalor del resultado, las muertes y lesiones producidas en el tráfico viario y su número. Pero también, sin duda el desvalor de la acción, la entidad y características de los comportamientos causantes. En el aspecto positivo, las víctimas evitadas y las conducciones de riesgo , infractoras de las que se han abstenido los conductores y sus datos estadísticos.

Decimos todo ello porque las respuestas a la seguridad vial han de surgir de la conciencia de los más de 25 millones de conductores que transitan por nuestras vías, de la sociedad civil y de las instituciones implicadas, municipales, autonómicas y estatales. El tráfico es un fenómeno complejo en el que intervienen organismos policiales, de tráfico, justicia, transportes, movilidad , educación , fomento , industria y sanidad. Se necesitan mayores esfuerzos de coordinación , de permeabilidad y comunicación con las iniciativas de la sociedad civil.

La Ley Orgánica 3/2019 sobre la que se dan pautas de interpretación en el Dictamen enviado por el Fiscal de Sala a los Fiscales Delegados de Seguridad Vial y en el Oficio remitido a todas las Policías de Tráfico del país, eleva la



respuesta penal como es sabido en los casos de homicidios y lesiones imprudentes de tráfico en los arts. 142 bis y 152 bis que pueden llegar en los casos de pluralidad de lesiones hasta 6 años y 9 meses de prisión y en los casos de homicidios a 9 años. Asimismo sobre el nuevo delito de abandono del lugar del accidente del art 382 bis, en particular en los casos de fallecimiento inmediato y víctimas en estado agonizante para las que se puede solicitar responsabilidad civil por los daños morales causados además del grave reproche moral y jurídico que merecen sus autores.

Pero al mismo tiempo afronta lo sucedido tras dictarse la Ley Orgánica 1/2015 al suprimir los juicios de faltas y sustituir la imprudencia leve por la menos grave. Lo que ocurrió es que al despenalizarse la imprudencia leve se redujo drásticamente el número de procedimientos penales por lesiones del art 147.1 y 150 CP, antes tramitados en el juicio de faltas, muy por encima de la intención legislativa. Fuera del proceso penal, en que ya no está el Ministerio Fiscal, la desprotección y desigualdad son grandes. De otra parte, de cara al proceso civil, que ha de iniciarse a través de demanda en juicio declarativo de los arts. 248 y ss. LEC y por el que han de dilucidarse casi todas las discrepancias con las entidades aseguradoras, las víctimas de accidentes de tráfico, que ya no gozan de las garantías y derechos del *Estatuto de la víctima del delito, aprobado por Ley Orgánica 4/2015, de 27 de abril*, de aplicación sólo en el proceso penal, cuando se hallan en situación de pobreza, vulnerabilidad económica o riesgo de exclusión social, se ven imposibilitadas de afrontar los gastos y desembolsos previos al procedimiento, y obligadas a aceptar las cantidades reducidas que les son ofrecidas, debiéndose ponderar que, en ocasiones, la lesión significa la pérdida de las escasas oportunidades laborales de que disponen.

La intención de la Reforma analizada es que se cumpla la voluntad legislativa de 2015 y desde luego se modifiquen, en un porcentaje elevado, las praxis policiales y judiciales, teniendo en cuenta en todo caso que los Juzgados de Instrucción no pueden convertirse de modo sustitutivo en la vía para solventar de modo absoluto todas las reclamaciones de orden resarcitorio. De este modo lo entiende la STS 421/2020, objeto central de examen cuya doctrina se sigue.

Por todo ello se han delimitado en el Dictamen y Oficio los supuestos en que es obligado instruir diligencias policiales y enviarlas al Juzgado. Para evitar las praxis judiciales de archivo, los Fiscales Delegados con la previa copia de los atestados van a estar en permanente contacto con los Fiscales Adscritos de los Juzgados para recurrir las decisiones judiciales correspondientes, siempre con una valoración casuística y para que las Audiencias tras el recurso y con los criterios de la STS objeto de estudio ofrezcan en sus resoluciones la seguridad jurídica necesaria. Todo ello exige un esfuerzo adicional de los Fiscales Delegados que son un referente científico y jurídico en el territorio en que ejercen sus funciones y de ahí que el Fiscal de Sala en contacto con los Fiscales Jefes desde ahora se proponga buscar las fórmulas de optimización y



coordinación en las Fiscalías que desempeñan con toda dedicación una ingente cantidad de servicios con plantillas insuficientes.

El objetivo es que no haya desigualdades en el trato procesal entre unos territorios y otros, de modo que en unos se instruyan atestados e incoen procedimientos y en otros en los mismos casos no. Con todo ello trata de ofrecer a las víctimas , abogados y Aseguradoras un marco de seguridad jurídica en la aplicación del Baremo del Seguro .Y sobre todo evitar que ante el mismo tipo de maniobra imprudente en unos sitios haya sentencia de condena y en otro el procedimiento se archive o ni siquiera se inicie.

Quiero finalizar resaltando la excelente tarea y compromiso de la Red de Fiscales Delegados de Seguridad Vial cuyo comportamiento es ejemplar en afrontar las estrategias educativas , preventivas y sancionatorias para evitar la siniestralidad, promover la movilidad urbana sostenible, estudiar las nuevas tecnologías de la conducción , atender a las víctimas en el aspecto moral y en la aplicación del Baremo del Seguro. Atesora un alto nivel de conocimientos en el ámbito del Seguro en general que es de utilidad para toda la Carrera Fiscal .Finalmente en promover una respuesta penal disuasoria y rehabilitadora ante los Tribunales.El año pasado un tercio del total de condenas dictadas en todo el territorio nacional , más de 80.000 lo fueron por delitos viales de peligro con cumplimiento inmediato de la pena en el 90% de los casos.