

#Porunaleyjusta que tenga en cuenta a los más débiles de verdad

Como casi siempre pasa en nuestro país ha tenido que ocurrir una desgracia personal encarnada en Oscar Bautista (q.p.d.) y Anna González López para que algunas personas se movilicen y otras conciencias (y no solo políticas) se signifiquen ante la opinión pública, frente a lo injusto.

En alguna ocasión he comentado que los ciclistas deberíamos idolatrar a Anna González López y considerarla nuestra "Heroína", pese a nosotros mismos, ya que con su drama personal y su perseverancia ha conseguido que muchas personas (periodistas, políticos y ... ciclistas) se hayan dado cuenta de lo injusta que es la situación legal y de la "Justicia" (que no siempre coinciden) en la actualidad para con las víctimas de los accidentes de tráfico en general y de los ciclistas en particular y, sobre todo, de la necesidad de su modificación.

La cuestión a plantear es hasta dónde debemos exigir la modificación o reforma. Retornar a la situación previa a la despenalización (1/7/2015) no debe ser un objetivo por cuanto, pese a los ríos de tinta vertidos, desde el punto de vista sancionador no había mucha diferencia con la actual como lo muestran los hechos ocurridos en Vallfogona de Balaguer (Lleida) el 12/2/12, donde una calificada "imprudencia leve" con el resultado de dos muertes, se resolvió con una multa de 1.083 euros y tres años privación derecho a conducir por parte de un Juzgado de Lleida.

Llevo años, muchos años, quizás demasiados, defendiendo a víctimas, muchas de ellas ciclistas, viendo sentencias con penas de multa de 90, 100 y 150 euros por imprudencias mal llamadas "leves" (no respetar señales de stop, ceda el paso, semáforo, el metro y medio de distancia lateral, etc.) e, incluso, absolutorias o archivo de causas penales, por entender que las imprudencias de tráfico deben ser resueltas en la vía civil con una simple indemnización y sin reproche alguno por parte de la sociedad, en base al argumento de la ausencia de intencionalidad.

Argumento en el que casi nunca se profundiza por parte de quien lo aplica (jueces) por cuanto muchas de esas infracciones se realizan de forma consciente (tema que daría para otro comentario) aunque se confíe en la "divina providencia" para no causar daño.

Es más, personalmente siempre me ha chocado que pudiese resultar más caro el que se llevase el coche la grúa que atropellar a una persona en un paso de peatones, por lo que ya antes de la despenalización me mostraba contrariado por una escala de valores que entiendo errónea. De ahí que insista en que con volver a la situación previa a la despenalización no basta.

Llegado este punto, en el ámbito penal, es clara la necesidad de una reforma contundente de la regulación de la imprudencia así como de otro delito olvidado y que la perseverancia de Anna González ha puesto de nuevo sobre la mesa como es el "de omisión del deber de socorro".

Respecto de las imprudencias de inicio se ha de evitar que se puedan conceptualizar como leves ciertas conductas que la propia normativa de Seguridad Vial califica como graves o muy graves tales como no respetar el metro y medio de distancia lateral, preferencia de paso en las rotondas, semáforos en rojo, paso de peatones, stop, ceda el paso, utilización del móvil (tema este del móvil respecto del que en el futuro se debería tratar aún con una mayor dureza), ciertos excesos de velocidad o supuestos de ser inadecuada y similares.

No se trataría tanto de meter en prisión a todo imprudente, salvo algunas conductas graves y con determinados resultados, sino de evitar una situación que genere en la víctima un sentimiento de frustración y para el causante, y la sociedad, de impunidad, en contra de lo manifestado por el Sr. Ministro de Justicia con motivo de la entrevista con nuestra “Heroína” (1).

No puede resolverse, bajo ninguna excusa y en ningún supuesto cómo es posible en la actualidad, un homicidio imprudente con una multa de 180 euros (3 meses de multa a razón 2 euros día) y la retirada del permiso por 3 meses, en los casos de imprudencia menos grave o la impunidad en el supuesto de la leve despenalizada o como ocurría, en este último supuesto, hasta no hace mucho con una multa de 1.083 euros por dos muertes.

El hecho que la ley prevea penas mayores para algún supuesto no nos debe llevar al engaño por cuanto el problema está en los mínimos ya que a los máximos, al tratarse en la mayoría de los casos de una primera condena, nunca o casi nunca se llega. La sociedad, por medio de nuestros representantes, ha renunciado a sancionar muchas conductas imprudentes, asumiendo un viejo anhelo de las entidades aseguradoras y su patronal “Unespa”, con un coste para la misma de frustración y de generar un ámbito de impunidad inaceptable en una sociedad mínimamente avanzada y ajena a la presión de ciertos poderes fácticos.

No voy a plantear penas concretas y desarrolladas por cuanto la dimensión del presente comentario no lo permite y terminaría siendo pesado, si no lo resulta ya, pero sí, como simples ideas de partida, esbozo algunas propuestas muy genéricas a nivel de principios como punto de arranque para un debate sosegado y participativo en unas notas finales (2), (3) (4) y (5), sin que en ningún caso se pudiesen catalogar como imprudencia leve ciertas conductas establecidas como muy graves y graves en la normativa que regula la Seguridad Vial.

Por lo que respecta a la omisión del deber de socorro que en la actualidad requiere que la víctima “se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros” habría que reflexionar a tenor del supuesto sufrido por Oscar Bautista, esposo de Anna González, y de otros muchos, estableciendo la obligación para el causante o implicado directo en el accidente la obligación de asistencia o solicitar auxilio inmediato “in situ” al margen que la víctima se halle desamparada y en peligro manifiesto o no, o hubiese fallecido, hasta que lleguen las asistencias y la autoridad competente, sin que pueda resultar de excusa o reducción de la sanción el hecho de resultar fortuito o imprudente, por cuanto el valor a proteger debe ser por encima de todo el de asistencia e integridad de la

víctima, de la que en ningún caso se debería permitir la presunción de su fallecimiento como causa exoneradora de la responsabilidad penal (6).

He dejado para el final dos cuestiones aparentemente menos trascendentes pero que no resultan baladíes como son los costes y gastos que deben afrontar los perjudicados, las víctimas y/o sus familiares cuando pretenden pleitear contra las entidades aseguradoras.

No es de recibo, tal y como pasa en la actualidad, que las instituciones públicas como son los ayuntamientos y organismos competentes en materia de tráfico intenten sacar beneficio económico de la víctima cobrándole unas tasas inaceptables y recaudatorias por hacer una simple fotocopia del atestado o diligencias policiales (7), para ello habría que exigir la modificación del Estatuto de la víctima del delito, que tantas medallas colocó en el pecho de algunos políticos, para que las mismas tuviesen acceso gratuito a una copia de las actuaciones policiales (obviamente que no hayan sido declaradas secretas por resolución judicial).

Para finalizar, con este asunto, hay un hecho que pese a no afrontarlo prácticamente nadie en mi opinión, avalada por mi experiencia personal, resuelta muy importante y hechos como los ocurridos con las “cláusulas suelo” me fuerzan a plantearlo de nuevo y es la dificultad que tienen las víctimas o familiares de fallecidos (perjudicados en general) para pleitear contra grandes instituciones como son las entidades aseguradoras, sobre todo tras la despenalización, por cuanto a los costes de tasas, abogados, procuradores, peritos se le añaden los potenciales de las costas en caso de perder, en favor de las aseguradoras (hipotéticos gastos) que en muchas veces se sustentan en un auténtico “fraude” por cuanto tienen contratos o en nómina a profesionales con un coste similar a una tarifa plana reducida pero que llegado el caso aplican unos baremos que multiplican varias veces el coste real en contra del patrimonio de la víctima vencida que puede superar el tercio de la cantidad reclamada, por lo que muchas de estas víctimas ante la importancia del coste, la incertidumbre del sentido que conlleva todo proceso judicial y el riesgo de costas deciden sencillamente no reclamar pese a tener motivos y justificación para ello, viéndose obligados a aceptar en muchas ocasiones ofertas muy inferiores a las que legalmente podrían tener derecho, siendo por lo que propongo una reforma legal (8) en el sentido que no haya condena en costas cuando se ejercitan reclamaciones individuales basadas en las leyes reguladoras de la materia (9), frente a las entidades aseguradoras y financieras, en caso de desestimación de la reclamación salvo los casos de temeridad y mala fe expresamente justificados.

En definitiva, a modo de resumen, abogo por modificar:

A fondo de la figura de la imprudencia, en todas sus modalidades (grave, menos grave y leve) para que conlleven penas reales y coercitivas al causante de muertes y lesiones de cierta importancia, sin que en ningún caso pueden ser consideradas leves determinadas conductas conceptuadas como muy graves y graves por la normativa reguladora de la Seguridad Vial (2), (3), (4) y (5).

El delito de omisión del deber de socorro en el sentido de que, en cualquier caso, exista la obligación de asistencia o solicitar auxilio inmediato “in situ” al margen que la víctima se halle

desamparada o no o hubiese fallecido, con un agravante para el caso que el fallecimiento de la víctima fuera consecuencia del retraso en la asistencia (6).

En el sentido de establecer el derecho de toda víctima de un hecho potencialmente delictivo a tener acceso de forma gratuita a una copia de las actuaciones policiales (10)

En el sentido que no haya condena en costas en los supuestos de desestimación de la reclamación, en el caso del ejercicio por parte de las víctimas o familiares de los fallecidos (perjudicados en general) de una reclamación al amparo de las leyes reguladoras de la materia, frente a las entidades aseguradoras y financieras, salvo en los supuestos que concurran temeridad y mala fe expresamente justificados (8)

Para finalizar no puedo dejar de hacer una reflexión personal sobre la situación y el colectivo ciclista, del que formo parte desde hace muchos años, y es que ha tenido que aparecer una mujer con coraje y agallas para plantarse ante la opinión pública, publicada y representantes políticos para denunciar una injusticia que lleva años soportándose por el colectivo (al igual que los peatones y resto de víctimas) y que la despenalización (11) no hizo más que agravar, que ha llegado donde ni siquiera el colectivo se ha aproximado pese a contar con cerca 15 millones de usuarios habituales de la bicicleta (según datos de la propia Dirección General de Tráfico).

¿A qué esperamos? para plantear nuestras justas reivindicaciones, con sus luces y sus sombras, ante los poderes públicos y nuestros representantes para exigirles un posicionamiento sobre los mismos, de forma clara e indubitada, alejados de la fotografía fácil sobre el drama humano que muchas veces tiene la vigencia de la prensa diaria y el momento, para a partir de ella tomar conciencia de nuestra fuerza, sobre todo en unos momentos de pluralidad de opciones políticas, y obrar en consecuencia sin olvidar a nuestras “queridas” federaciones cuya representación efectiva debería estar por encima de los vaivenes políticos y de la economía de la subvención pública.

No podemos seguir consintiendo, ni permitirnos, por más tiempo que la noticia sea que un conductor que causa la muerte a una persona por una imprudencia y se va del lugar de los hechos quede impune porque se considera leve la infracción de ir despistado tocando la radio, hablando por teléfono, no respetar el metro y medio y la víctima ha fallecido en el instante, ni tampoco sentencias con penas ridículas cuando esas infracciones son consideradas algo más que leves.

Notas

(1) El ministro ha negado que la reforma del Código Penal haya generado impunidad en causas similares a ésta y de lo que se trataría, en este caso concreto, es de una calificación inicial de imprudencia leve que puede ser corregida por la vía de recurso de apelación, como así ha sucedido en el caso de Anna González. Catalá ha recordado, no obstante, que lo que antes estaba calificado como imprudencia leve y tipificado como falta en el ámbito penal tenía una sanción inferior a la que hoy tiene en el ámbito administrativo y de la responsabilidad civil,

como consecuencia de la reforma del Código Penal llevada a cabo en 2015 (Nota de prensa del Ministerio de Justicia de 15/12/16)

(2) Una imprudencia leve, con resultado de muerte (en la actualidad impune), no debería resultar más barato del salario semestral del causante (con un cierto mínimo a determinar p.e. salario mínimo interprofesional), la privación del permiso de conducir como mínimo de un año, periodo en el que debería acudir a centros de reeducación en la conducción o de asistencias a víctimas graves o de asistencia a familiares de fallecidos.

(3) En el caso de imprudencia grave, con resultado de muerte, un año de prisión efectiva o, alternativamente, multa del salario de dos años (con un mínimo similar al s.m.i.), con la pérdida del derecho a conducir por tres años que conllevaría la pérdida de la vigencia del permiso y que para obtenerlo de nuevo que fuese a través de un examen específico para condenados por este tipo delictivo en los que debería ser obligatorio acudir a centros de reeducación en la conducción o de asistencias a víctimas graves o de asistencia a familiares de fallecidos. En las menos graves una referencia podría ser la mitad de las anteriores con alguna corrección.

(4) En las imprudencias graves, con lesiones de cierta consideración, seis meses de prisión efectiva o salario de 1 año (con un mínimo similar al s.m.i.) y la pérdida del derecho a conducir por dos años que conllevaría la pérdida de la vigencia del permiso con obligación para recuperarlo de superar un examen específico en los términos ya citados.

(5) Y para finalizar con las imprudencias dos matizaciones. Una, en el caso de concurrir una alcoholemia o conducción temeraria habría de establecer un tipo agravado y no una simple remisión a la pena por imprudencia. Dos, bajo ningún concepto poder catalogar como imprudencia leve ciertas conductas establecidas como muy graves y graves en la normativa que regula la Seguridad Vial (p.e. a modo enunciativo no respetar el metro y medio de distancia lateral, preferencia de paso en las rotondas, semáforos en rojo, paso de peatones, stop, ceda el paso, utilización del móvil, ciertos excesos de velocidad o supuestos de ser inadecuada y similares).

(6) En cuanto a la pena en el delito de omisión del deber de socorro, para los causantes del daño directa o indirectamente, la misma nunca debería ser inferior a la de la imprudencia grave (6 meses de prisión efectiva) y para el caso del fallecimiento de la víctima como consecuencia del retraso en la asistencia imputable al autor establecer la pena mínima de prisión efectiva de al menos 2 años en concurso real (acumulativa) con las otras (imprudencia grave, menos grave o leve) que hubiese haber podido cometido. En todos los supuestos la privación del derecho a conducir por tres años con la consiguiente pérdida de su vigencia y para obtenerlo de nuevo lo fuese a través de un examen específico para condenados ya citado.

(7) A modo de ejemplo y de forma aproximada indicar algunos de los importes de las tasas que se están cobrando por hacer una fotocopia de las diligencias policiales o atestados, que muchas veces son cuatro hojas escritas a mano y un croquis realizado a mano alzada. Mossos d'Esquadra (Generalitat de Catalunya) 52,95 €, Ayto. de Barcelona 76,03 €, de Badalona entre

44,30 a 130 €, de Sitges 102 €, de Sabadell 76,40 €, de Mataró 77,50 €, de Madrid 32,85 €, de Valencia 30,63 €, solo me consta gratuito en los Aytos. de Sevilla y Málaga, que de ser cierto habría que alabar y destacar, pero seguro que deben haber alguno más, las variaciones en una misma administración dependen si es un informe, un atestado y si contiene fotografías.

(8) Ley de Enjuiciamiento Civil

(9) Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, Ley de Contrato de Seguro y Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

(10) Estatuto de la víctima del delito (Ley 4/2015)

(11) Ley Orgánica 1/2015

Por José María Caroz Ortiz

* Presidente:

Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (ANCP) (15/1/89 a 17/12/94); Association Internationale des Cyclistes Professionnels (Aicpro) (13/4/91 a 21/1/95); Sección del Derecho de la Circulación del Il·tre. Col. de Abogados de Barcelona (26/11/97 a 2005); Comisión de Seguridad Vial de la Federación Catalana de Ciclismo (5/2000 a 2002); Comisión de Seguridad Vial de la Real Federación Española de Ciclismo (16/6/2000 a 22/4/03).

Socio fundador:

Caroz & Armayones Advocats en septiembre de 1993, del que sigue siendo socio; Kec Pro Sport Management, S. L. (27/2/2007 hasta 2008).

Miembro:

Subcomisión de Planificación de la Comisión Nacional Antidopaje del Consejo Superior de Deportes hasta diciembre de 1.994; Tribunal Arbitral du Sport del Comité Olímpico Internacional desde abril de 1.995 hasta 19 noviembre 2002; Tribunal Arbitral Deportivo del Comité Olímpico Español desde enero de 1.998; Asamblea de la Real Federación Española de Ciclismo periodo 2000-2004. Comité científico Master de Responsabilidad Civil del Il·tre. Col. de Abogados de Barcelona ediciones 2004-2005 / 2005-2006

Director: Curs d'iniciació Pràctica al Dret de la Circulació, ediciones 2000, 2001, 2002, 2003, 200, 2013 y 2014; Curs Bàsic de Medicina Forense en Accidents de Tràfic ediciones 2001 y 2002

Coordinación y organización de diversas ponencias y jornadas relacionadas con la Seguridad Vial y el Derecho de la Circulación