



4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Propositiones No de Ley

PNL/001129-01

Proposición No de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, instando a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno de España la creación de un grupo de estudio que cuente con la participación de juristas, expertos en seguridad vial, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, representantes de las Administraciones Autonómicas, etc. con el fin de presentar un proyecto de ley que modifique las normas actuales que dificultan el resarcimiento efectivo de las víctimas, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 7 de diciembre de 2016, ha admitido a trámite las Propositiones No de Ley, PNL/001121 a PNL/001130.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante el Pleno.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la Sesión en que dichas Propositiones No de Ley hayan de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, de conformidad con el artículo 64 del Reglamento.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 7 de diciembre de 2016.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Óscar Reguera Acevedo

LA PRESIDENTA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Silvia Clemente Muncio

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante el Pleno:

ANTECEDENTES

El artículo 24 de la Constitución Española establece que "Todas las personas tienen derecho a obtener la tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión". (Art. 24.1 CE).

En el párrafo segundo del citado artículo se indica: "Asimismo, todos tienen derecho al Juez ordinario predeterminado por la ley, a la defensa y a la asistencia de letrado, a ser



informados de la acusación formulada contra ellos, a un proceso público sin dilaciones indebidas y con todas las garantías, a utilizar los medios de prueba pertinentes para su defensa, a no declarar contra sí mismos, a no confesarse culpables y a la presunción de inocencia.

La ley regulará los casos en que, por razón de parentesco o de secreto profesional, no se estará obligado a declarar sobre hechos presuntamente delictivos".

En la pasada legislatura, el Gobierno de España emprendió y aprobó la reforma de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, mediante la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo.

Una Ley que prescindió del consenso parlamentario necesario, para una reforma de tal calado como es en materia de política criminal. A ello se debe añadir la inusitada celeridad con la que se emprendió. Tanta fue la precipitación que el Proyecto de Ley requirió de noventa enmiendas del propio Grupo Parlamentario Popular.

La política criminal merece de un estudio en profundidad y riguroso, como indica la Exposición de Motivos del propio Código Penal de 1995, al constituir una "auténtica Constitución en negativo", por suponer la limitación de los derechos y libertades de los ciudadanos.

La motivación que subyace en la Ley Orgánica 1/2015, según consta en su Exposición de Motivos, era la de "aligerar la administración de justicia" debido a los elevados costes en la utilización de esta administración para enjuiciar asuntos que, a su juicio, eran de "escasa gravedad".

La Disposición Derogatoria Única de la citada Ley Orgánica 1/2015 deroga el Libro 111 sobre las Faltas. Ello implica que un número de asuntos que se regían por los artículos contenidos en el proceso penal se deriven al proceso civil.

Según datos facilitados por el SEC (Servicio Estadístico de Criminalidad), de un total de 2.092.040 delitos y faltas en el 2014, más del 50 % corresponden a estas últimas.

Estaríamos hablando, pues, de un gran número de asuntos que acabarían derivándose al orden jurisdiccional civil. Un orden jurisdiccional que, de por sí y según datos del Consejo General del Poder Judicial, resuelve con mayor lentitud los asuntos que en el orden penal.

Resulta, pues, un tanto contradictoria una pretensión que de entrada no resuelve el objetivo marcado. Al contrario, lo empeora. La reforma ha supuesto, pues, la despenalización de las faltas y aquello que la gran mayoría de grupos parlamentarios anunciaron en la elaboración de la ley, se ha cumplido: despojar de las garantías a la tutela judicial efectiva que propugna el artículo 24 de la Constitución Española a los ciudadanos.

Así pues, la Ley Orgánica 1/2015 ha comportado diversas consecuencias, y no positivas precisamente.

Se ha agravado determinados comportamientos al calificar determinadas faltas a delitos leves y una consecuencia de mayor trascendencia: remite al ilícito civil el homicidio cometido por imprudencia leve. Una conducta que antes venía regulado por el artículo 621.2 del anterior Código Penal.



El homicidio cometido por imprudencia leve afecta a un bien de interés público como es la vida. Nos estamos refiriendo, por ejemplo, a los accidentes de circulación causantes de muerte. Consideramos que un bien público como la vida requiere de una norma que contenga una finalidad preventiva y que genere protección de las víctimas. Una norma que, en definitiva, pretenda la reducción de conductas de tal trascendencia.

El remitir al ilícito civil, la cuestión a resolver será inter partes, con la consiguiente sensación de desprotección de las víctimas. La Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2015 así lo puso de manifiesto.

Los accidentes de circulación, que suponen conductas negligentes y que producen un importante número de víctimas, serán los principalmente afectados. Y, según indica el Anuario Estadístico del Ministerio del Interior en 2014, hubo un incremento de accidentes de circulación con víctimas respecto del 2013, aproximadamente en un 3 %.

Por otra parte, y según datos de la citada Memoria de la Fiscalía, en el año 2014 se produjo un incremento del 11 % respecto del año 2013 en los juicios de faltas incoados, alcanzando la cifra de 1.098.104. A esta cifra hay que añadir 115.153 juicios de faltas derivados de la transformación de otros procedimientos, principalmente de las diligencias previas.

El colectivo de mayor vulnerabilidad en la circulación son los peatones y ciclistas. Según indica el Anuario Estadístico del Ministerio del Interior de 2014, hubo un incremento aproximadamente de un 8 % de víctimas en accidentes de tráfico en los que estaba implicado un ciclista.

Precisamente, nos podemos encontrar con supuestos de hecho en los que, a pesar de haber adoptado todas las medidas y cautelas necesarias, se han visto embestidos por un vehículo a motor que su conductor con resultado de muerte. Serían conductas leves remitidas, según el reciente Código Penal, a un ilícito civil.

Si a ello le añadimos conductas que, de forma colateral, están directamente relacionadas, como es la no asistencia a la víctima por la persona causante del accidente, el resultado es de desprotección total de la víctima, para lo cual es preciso dar una respuesta en el ámbito del Código Penal aquellas conductas de los causantes de accidentes que huyen o abandonan el lugar tras haber provocado un accidente, y ello independientemente de la figura de la omisión del deber de socorro, ya que ésta no tiene encaje en casos como un accidente que provoque la muerte instantánea de la víctima o cuando ésta es asistida por el resto de usuarios de la vía o viandantes, ya que la naturaleza de este delito es dejar a la víctima sin que reciba socorro en situación de desamparo completo.

Precisamente, se ha de poner en relieve que hasta la reforma operada, la figura del Ministerio Fiscal en el proceso penal había tenido un papel garantista de las víctimas. Tenía a su cargo esa labor de control de los procedimientos seguidos por hechos ilícitos contra la vida de las personas causadas por imprudencia en la circulación viaria.

Según indica la Memoria de 2015 de la Fiscalía General del Estado, la intervención del Ministerio Fiscal en la fase de instrucción en los procedimientos penales, "ha permitido delimitar las conductas entre formas graves o leves de imprudencia, ejercitando cuando fuera imprescindible el derecho punitivo con un rigor que conjuga la adecuación de la



respuesta penal a las circunstancias del hecho con su carácter aleccionadoras de forma que sirva para cumplir los fines de prevención general que tiene la norma penal y devolver la sensación de tutela a las víctimas".

Esta garantía, en los casos de homicidio por imprudencia leve, también desaparece.

Por otro lado, hace escasamente un año se aprobó mediante la Ley 4/2015 el Estatuto de Protección de la Víctima que traspuso la Directiva europea en caso de víctimas por delito.

Así, en su artículo 1 establece que "Las disposiciones de esta Ley serán aplicables, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 17, a las víctimas de delitos cometidos en España o que puedan ser perseguidos en España, con independencia de su nacionalidad, de si son mayores o menores de edad o de si disfrutaban o no de residencia legal".

Según consta en su exposición de motivos, la pretensión era la de "ofrecer desde los poderes públicos una respuesta lo más amplia posible, no sólo jurídica sino también social, a las víctimas, no sólo reparadora del daño en el marco de un proceso penal, sino también minimizadora de otros efectos traumáticos en lo moral que su condición puede generar, todo ello con independencia de su situación procesal.

La despenalización del homicidio por imprudencia leve le niega este efecto a las víctimas de accidentes de circulación, que se van a ver derivados al orden civil.

Se debe recordar que este Estatuto de la Víctima fue muy reclamado por asociaciones de víctimas de accidente de tráfico.

Por todo ello, resulta evidente que la entrada en vigor de la LO 1/2015 de reforma del Código Penal está teniendo una afectación directa en las víctimas de accidente de circulación cometidos por imprudencia leve, ya sea con resultado de muerte o en caso de lesiones. Ciudadanos que una fatalidad, como puede ser un accidente de tráfico, pueden estar viviendo con extrema precariedad, con extrema vulnerabilidad económica. A nadie se le escapa que estamos hablando, en determinados supuestos, de ciudadanos que pueden haber perdido su trabajo, con familia a cargo, con daños psicológicos y morales que requieren de un acompañamiento constante.

Un colectivo que se puede encontrar en situación de indefensión por su estatus de precariedad económica o exclusión social, por lo que los medios de prueba de que pueda valerse van a ser inalcanzables. Estamos hablando de la posición de debilidad respecto de las otras partes procesales, como las compañías de seguros.

En resumen,

a) Todas estas vicisitudes están comportando que la protección penal se vea devaluada al quedar desamparado un colectivo relevante, por determinadas garantías como es la defensa de la legalidad.

b) La supresión del Título 111 sobre las Faltas operada por la LO 1/2015 puede aligerar cierta carga en la jurisdicción penal, pero es evidente que generará un incremento importante de asuntos en el orden jurisdiccional civil.

c) Otra consecuencia es la obstaculización a los ciudadanos a la tutela judicial efectiva. Ello acabará implicando la desprotección de las víctimas, como consecuencia de la indefensión entendida como minoración sustancial del derecho de defensa; como un



menoscabo sensible de los principios de igualdad de las partes que dificulta gravemente a una de ellas la posibilidad de alegar y acreditar en el proceso su propio derecho, o de replicar dialécticamente la posición contraria en igualdad de condiciones con las demás partes procesales.

d) O la consecuencia más grave aún: que los ciudadanos se vean obstaculizados y acaben por no acudir a la justicia por el desequilibrio que puede haber entre las partes. No olvidemos que son las compañías de Seguros a las que tendrán como contraparte.

Todos estos datos nos revelan unas circunstancias que merecen la atención de esta Cámara.

Si bien es cierto que el legislador no puede actuar a golpe de alarma mediática, en este caso se da la circunstancia que la desprotección en la que se encuentran las víctimas hace que tengamos que prestar especial atención a estos ciudadanos.

Si bien las estadísticas son necesarias para valorar y determinar la procedencia de un cambio legislativo, lo cierto es que en un sistema democrático, con una arquitectura institucional que busque la proximidad de la ciudadanía a ella, debe dar pasos de transparencia, eficiencia, eficacia y, sobretodo, capacidad de respuesta.

Las víctimas son nucleares del sistema judicial. A su alrededor, como bien jurídico a proteger, debe ser sobre el que pivote un sistema democrático y garantista.

Castilla y León es una Comunidad con una importante red de carreteras secundarias frecuentemente utilizadas por ciclistas. A ello hay que unir el aumento de la afición por este deporte y la cada vez más frecuente utilización de la bicicleta como vehículo de desplazamiento diario.

Si consideramos que durante el periodo 2005 a 2015 un total de 354 ciclistas resultaron heridos y 21 fallecieron en las carreteras de Castilla y León podemos deducir la importancia que tiene para nuestra Comunidad la modificación normativa a la que nos hemos referido antes.

Por lo expuesto, se formula la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España solicitándole:

1. La creación de un grupo de estudio que cuente con la participación de juristas, expertos en seguridad vial, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad con competencias en la materia, representantes de las administraciones del Estado, de las Comunidades Autónomas y locales, de las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y de los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible, y asociaciones de ciclistas, a fin de que, tras haber analizado la situación que sufren las víctimas-perjudicados en caso de homicidio o lesiones cometido por imprudencia leve y/o cuando el causante del accidente huya o abandone el lugar de los hechos, en el plazo de seis meses se pronuncie



mediante las conclusiones a las que llegue y se inicien los trámites oportunos para presentar un proyecto de ley que modifique las normas actuales que dificultan el resarcimiento efectivo derivados de las conductas referidas. Y todo ello a fin y efecto de que las víctimas tengan acceso a la tutela judicial efectiva.

2. Que hasta tanto no se realicen las modificaciones legales necesarias, las Unidades de víctimas de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico faciliten las actuaciones especializadas que en distintos ámbitos han podido verse afectados gravemente en la vida de las víctimas o de sus familiares velando de manera específica por la realización efectiva de sus derechos, incluido el resarcimiento en todos los supuestos de conductas como el homicidio o las lesiones cometidas por imprudencia leve.

3. Que a través del Ministerio de Justicia recabe la colaboración del Consejo General del Poder Judicial a fin de que este, en colaboración con el Ministerio Fiscal, realice un estudio de las causas iniciadas, tanto en el orden jurisdiccional penal como en el civil, por homicidio y lesiones cometido por imprudencia así como de las causas por delito de omisión del deber de socorro tipificado en el artículo 195 del Código Penal y si la víctima/perjudicado ha obtenido un resarcimiento efectivo.

Valladolid, 1 de diciembre de 2016.

EL PORTAVOZ,
Fdo.: Luis Tudanca Fernández