



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 439

Pág. 1

JUSTICIA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PABLO MATOS MASCAREÑO
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 34

celebrada el miércoles 21 de febrero de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias en relación con la proposición de ley orgánica 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. Por acuerdo de la Comisión de Justicia. (Número de expediente 122/000114):

- | | |
|---|----|
| — Del señor López Cerrón, presidente de la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC). (Número de expediente 219/001019) | 2 |
| — Del señor Álvarez García, catedrático de Derecho Penal en la Universidad Carlos III. (Número de expediente 219/001020) | 9 |
| — Del señor Vargas Cabrera, fiscal de sala coordinador de seguridad vial. (Número de expediente 212/001150) | 19 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cinco y veinte minutos de la tarde.

COMPARENCIAS EN RELACIÓN CON LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA 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. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE JUSTICIA. (Número de expediente 122/000114):

— **DEL SEÑOR LÓPEZ CERRÓN, PRESIDENTE DE LA REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CICLISMO (RFEC). (Número de expediente 219/001019).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Señorías, vamos a dar comienzo a una nueva sesión de la Comisión de Justicia. En esta ocasión se trata de la celebración de comparencias en relación con la proposición de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, continuación de otras que ya habíamos iniciado en la tramitación de esta proposición de ley. Con respecto a la primera comparencia, saben que la propuesta que se hizo fue sustituida y que el compareciente es don José Luis López Cerrón, presidente de la Real Federación Española de Ciclismo, al cual damos la bienvenida a esta Comisión. Le recuerdo que la tramitación consiste en una primera intervención del compareciente, que luego se da la palabra a los grupos parlamentarios para que le planteen las cuestiones u observaciones que estimen convenientes y, finalmente, habrá una segunda intervención del compareciente para contestar a los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra el señor López Cerrón.

El señor **LÓPEZ CERRÓN** (Presidente de la Real Federación Española de Ciclismo, RFEC): Buenas tardes y gracias por esta convocatoria, porque para el colectivo ciclista es una ley importante teniendo en cuenta lo que hemos estado sufriendo el año pasado en cuanto a accidentes, etcétera. Todo este maremagnum de acontecimientos que hemos sufrido está en la calle.

Aunque nos encontramos en una Comisión de Justicia, me gustaría empezar con unos datos del último barómetro de la bicicleta en España. Es un informe del año 2017, que dice, por ejemplo, que la mayoría de los usuarios de las bicicletas ahora mismo están ocupados y tienen un nivel formativo medio-alto. Ya no solamente anda en bicicleta gente sin estudios como pasaba hace años, cuando el ciclista estaba visto como una persona de bajo nivel. Seis de cada diez españoles tienen bici para un uso personal y la mitad la usa con alguna frecuencia. Eso está también en el barómetro. Desde el año 2008 han pasado de usar la bicicleta un 12% de ciudadanos a un 22,5% ahora mismo. En España actualmente hay más bicicletas en las casas que balones; eso lo dice el Consejo Superior de Deportes en sus estudios, así como el barómetro. Aunque parezca mentira, les pediría que piensen ustedes en las bicicletas y los balones que tienen en casa; seguramente tienen más bicicletas que balones. En casi diez años los que usan la bicicleta una vez por semana han pasado de un 12,8% a un 22,5% y esto representa aproximadamente a unos 8 millones de personas que todas las semanas usan de alguna manera la bicicleta, bien sea para competición, bien sea en el ámbito deportivo o bien sea para acudir a su trabajo. Ahora hay mucha gente que usa también la bicicleta para eso y esto lo refleja el barómetro. Les diré que el barómetro de la bicicleta se realiza cada dos años y lo publica la Dirección General de Tráfico en su página web, por si tienen algún interés. Es un estudio muy detallado de la gente que usa la bicicleta, para qué la usa y la edad a la que se usa; creo que es fundamental para entender el uso de la bicicleta ahora mismo en España. Como decimos, actualmente hay también una bicicleta urbana que ha subido del 26% al 34% en los últimos diez años, con lo cual no solamente hay mucha más gente en carretera o ciclistas que se dedican a la competición, sino gente que usa habitualmente la bicicleta para ir al colegio, para desplazarse a la universidad o a su puesto de trabajo. En este estudio también se plantea la pregunta de por qué motivo no usan algunos la bicicleta de una forma espontánea y la respuesta es clara: el 67% no usa la bicicleta porque es peligroso o le da miedo. Creo que eso resume un poco la cuestión que tratamos aquí.

Como saben, desde todas las asociaciones que representan en mayor o menor medida al colectivo ciclista se ha querido transmitir nuestra profunda preocupación, tanto de la federación como de los clubes y las asociaciones ciclistas, por la situación de extrema vulnerabilidad en la que se encuentra el usuario de la bicicleta. El año pasado se ha agravado la situación con numerosos accidentes que han salido en prensa, radio y televisión y trágicas muertes. Los colectivos ciclistas entendemos que en caso de accidente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 3

—en este caso, atropellos— la víctima se encuentra desamparada doblemente: por una parte, las consecuencias suelen ser siempre más graves y en algunos casos irremediables para su vida y, por otra, pensamos que las normas jurídicas no las defienden bien. Podemos concienciar a la sociedad de que los ciclistas son un usuario más de las vías al que hay que respetar y cuidar y que el uso de la bicicleta produce grandes beneficios a las personas que practican el ciclismo y a la sociedad en general. Es sostenible, humaniza las ciudades, combate el sedentarismo, es divertido, no entiende de edades y proporciona una placentera sensación de libertad y satisfacción, entre otros muchos beneficios. Se promociona en positivo la bicicleta como un vehículo que merece una atención preferente por la función social que cumple. Hay que concienciar sobre su vulnerabilidad y reducir las cifras de accidentes sin crear alarma —porque muchas veces se crea alarma social— ni desaconsejar su utilización entre los presentes y futuros usuarios. A pesar de lo ocurrido en el último año, el riesgo de ir en bicicleta en comparación con el volumen de personas que la usan ha disminuido. Como decimos, ha crecido mucho el volumen de gente que usa la bicicleta y, sin embargo, aunque el año pasado somos conscientes de que ha habido accidentes graves con varios muertos, el porcentaje de accidentes de bicicletas en relación con la cantidad de gente que la usa es relativamente bajo. Según los últimos datos, la mitad de los españoles son usuarios de bicicleta con alguna frecuencia y uno de cada diez españoles la utiliza a diario. Se estima que en España hay más de siete millones de usuarios semanales de la bicicleta, pero necesitamos unas leyes que no creen situaciones de alarma social, como en muchos casos ha sucedido.

Desde luego, no podemos obviar —todo el colectivo ciclista lo entiende así y estamos agradecidos— a Anna González, que, después del fallecimiento de su marido, víctima de un atropello por un conductor que se dio a la fuga, se encontró con una sentencia que para cualquier persona —aún no siendo familiar— no tenía una explicación lógica. Podemos decir que el movimiento que Anna tituló «Por una ley justa» es el que ha conseguido que estemos debatiendo hoy esta proposición de ley y que de alguna forma —yo estuve también cuando se debatió esto en el Congreso— todos los grupos parlamentarios hayan apoyado que hay que cambiar estas leyes. Por eso, prácticamente todo el colectivo ciclista ha apoyado esta iniciativa, reclamando la reforma del Código Penal, ya que tras la despenalización de las faltas de imprudencia en julio de 2015, las víctimas han de someterse a un calvario para poder reclamar sus indemnizaciones y, además, quien causa el accidente en la inmensa mayoría de los supuestos queda impune. Esa situación se ve agravada cuando el causante del accidente se da a la fuga tras el atropello, como en el caso del marido de Anna, algo que desgraciadamente ocurre con bastante frecuencia. También se debe penalizar de una forma más severa al conductor que se encuentre bajo los efectos del alcohol y las drogas. Aquí sabemos también que hay una disyuntiva. Por un lado, está el Código Penal y las penas que se puedan imponer. Por otra parte, pensamos que las medidas que hay ahora de retirada del carné de conducir son adecuadas, pero estamos viendo conductores a los que han sancionado, no por atropello sino por conducir de una manera temeraria o con una sobretasa de alcohol o drogas, y que a los cuatro meses tienen otra vez el carné de conducir. Habría que pensar en eso también.

Por los motivos expuestos y por la urgente necesidad de proteger a un colectivo formado, como hemos visto, por millones de personas usuarias de la bicicleta, es por lo que exigimos al Gobierno y a las administraciones públicas las siguientes medidas y el establecimiento de un plan de choque para evitar de modo inmediato más accidentes. Pedimos que vuelva al Código Penal la imprudencia en cualquiera de sus grados con resultado de lesiones y fallecidos como supuesto penal, además de la creación de un delito específico por darse a la fuga tras provocar un accidente. Hay que revisar el concepto de imprudencia grave cuando se provoque un accidente por alcohol o drogas para que sea considerado delito por dolo eventual, agravándose el delito cuando se abandone el lugar del accidente. El auxilio debería ser un bien jurídico protegible, ya que la dignidad moral de la persona no se debe tratar como un objeto al que se puede abandonar sin saber el estado en el que ha quedado. Particularmente, creo que es un acto despreciable y merece una sanción penal.

La propuesta de la Mesa de la Bicicleta —en la cual está incluida la Federación Española de Ciclismo—, que creo que tienen todos ustedes, sobre sanciones y sobre lo que pensamos que se debe cambiar en el Código Penal es lo que vengo a defender en esta comparecencia. Son unas leyes que, como hemos dicho, hay que cambiar y está en la conciencia de todo el mundo. En su día vi como todos los grupos parlamentarios defendían esta proposición de ley. Por lo tanto, habrá que estudiarla jurídicamente, porque yo no soy jurista. Estamos viendo en atropellos que la gente deja al herido sin saber si ha muerto o no, si está grave o no, y se da a la fuga por muchos motivos. Seguramente la mayoría de las fugas se dan porque la gente está en una situación irregular, bien sea porque no lleva seguro, bien sea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 4

porque va bebido o bien sea porque está bajo el efecto de las drogas. Lo que está claro es que ahora mismo la persona que se da a la fuga no tiene ninguna pena y va a ser mejor para ella darse a la fuga, aunque luego la detengan, que quedarse a socorrer al herido; esto no tiene ninguna razón de ser. Esto es lo que venimos a exponer.

La propuesta de la Mesa de la Bicicleta, por ejemplo, sobre la sanción entre uno y cuatro años contempla que sea el juez el que pueda establecer ese dictamen y, en su caso, las penas que sean, y no que simplemente sea, si es accidente y está herido, una pena y, si es muerte, otra pena diferente. Cada situación es distinta y puede ser mucho más doloso un accidente en el que no ha muerto la persona y, sin embargo, la pena puede ser menor siendo más grave el delito cometido quizá por la forma que tenía de conducir o por la forma en que ha causado el accidente. Como digo, la propuesta de la Mesa de la Bicicleta está en sus manos y creo que la tienen que analizar en conciencia. Tienen que analizar los supuestos que, no considerándose imprudencia grave, sean lesivos para las personas y deben incluirse también las lesiones incluidas en el artículo 147.1 del código, que son lesiones que necesitan tratamiento médico y quirúrgico. Está bien que en algunos casos tendamos a que sea una invalidez o a que sea una muerte. Estamos hablando del ciclismo, pero también puede ser un peatón. Recientemente hemos visto cómo en la Comunidad de Madrid a una chica que iba a ir a clase también la han atropellado y la han abandonado sin saber si estaba muerta o si estaba herida. Yo creo que son circunstancias que hay que tener en cuenta y, sobre todo, lo que más ha llamado la atención, lo que más ha luchado en este caso Ana González, viendo la sentencia por la muerte de su marido, y lo que en definitiva el colectivo ciclista está pidiendo.

Nosotros somos conscientes de que muchas veces el ciclista no respeta las normas de circulación, y también desde la federación estamos trabajando para que se respeten las normas de circulación. Al final las carreteras son las que son, tenemos que compartirlas entre todos y el ciclista tiene que respetar siempre el Código de Circulación, pero también es verdad que en cualquier circunstancia el que sufre los daños es el ciclista en este caso, más que el vehículo que lo atropella. Por tanto, esto es lo que pedimos, que sean conscientes de que esta situación es grave después del año 2015. La persona que comete una infracción, que comete una atropello y que deja a una persona inconsciente en la carretera sin saber lo que ha sucedido debe ser objeto de un delito penal y no simplemente de una falta leve que no conlleva ninguna sanción.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchísimas gracias, señor López Cerrón.

A continuación, pasamos a las intervenciones de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Bataller.

El señor **BATALLER I RUIZ**: Gracias, presidente.

Señor López, buenas tardes. En nombre del Grupo Mixto le doy la bienvenida a esta Comisión y le agradezco su presencia aquí para ilustrarnos, porque es muy importante que nosotros conozcamos de primera mano la opinión de las asociaciones de víctimas, de las federaciones de ciclistas, de todos aquellos que tienen una relación directa con el problema que nos ocupa.

Nosotros, en Compromís, siempre hemos defendido que no hay que legislar a golpe de telediario, costumbre en la que por desgracia esta Cámara ha incurrido mucho, pero sí es cierto que en los últimos tiempos la problemática que usted nos ha descrito se ha incrementado exponencialmente. Siempre había habido una gran tolerancia hacia las consecuencias de los accidentes de tráfico, y ahora, con el aumento del uso por parte de los ciclistas de nuestras vías, este problema se ha hecho mucho más grande.

Usted ha apuntado algunas ideas que me han interesado. Si lo que nosotros nos planteamos ahora es introducir en el Código Penal un nuevo tipo delictivo que castigue la fuga después de la causar un accidente, también tenemos que plantearnos cuál es el bien jurídico que estamos protegiendo con ello, y usted ha aportado algunas ideas al respecto. Nosotros podemos poner el acento, por ejemplo, en que cuando alguien se da a la fuga después de provocar un accidente lo que está haciendo es desprestigiar la dignidad de la víctima a la que deja abandonada sin saber si está muerta, malherida, o sin saber si con su intervención habría podido ayudarla o no. O también podemos pensar que en lo que debemos hacer hincapié es en la protección de los intereses generales, es decir, el derecho a que haya un tráfico seguro, sostenible, etcétera. O también podemos pensar que hay que tutelar la labor de las administraciones públicas y que con este nuevo tipo de delito estaríamos castigando a quien se sustrae a la acción de la justicia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 5

Esto nos llevaría a una cosa que me parece importante, porque por desgracia —esto lo comentábamos antes fuera de la sala— los accidentes de tráfico han sido tan aceptados socialmente —y digo esto lamentándolo— que realmente tendemos a verlos como algo inevitable, y no vemos que cuando ocurre un accidente ya estamos saliendo de la esfera privada entre dos personas, la que provoca el accidente y la víctima, y estamos entrando en un campo en el que es imprescindible que intervenga la justicia en defensa de los intereses generales para ver qué es lo que ha pasado ahí y si efectivamente hay que atribuir culpas a alguien. Por tanto, por esta vía creo que también podríamos justificar un castigo, este nuevo tipo delictivo que ustedes proponen.

Le doy las gracias por el trabajo que ustedes han hecho desde la Federación de ciclistas, por el documento que nos han librado. Tomo nota de sus indicaciones y le reitero las gracias por parte del Grupo Mixto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señor Bataller.

Señora Ciurò, ¿va a intervenir? (**Denegaciones**). ¿Señor Legarda, por el Partido Nacionalista Vasco? (**Denegaciones**). Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra doña Irene Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor López Cerrón por acompañarnos hoy. También quería darle las gracias por acompañarnos cuando presentamos la proposición no de ley que motivó que el Partido Popular finalmente presentara un proyecto de ley que Ana González merece, que merecen todas las víctimas de accidentes de tráfico, porque era muy necesario. Cuando conocí a Ana González, en noviembre de 2016, hubo una cosa que me llamó muchísimo la atención. Efectivamente, creo que no hay que legislar a golpe de telediario, como comentaba mi compañero el señor Bataller, pero sí hay que legislar a golpe de lógica, y realmente la situación era totalmente ilógica, porque no tiene sentido lo que le pasó al marido de Ana González; no tiene sentido lo que ella ha sufrido durante estos años, por dos motivos claros. Uno, que no tiene ningún sentido que en un accidente un caso de muerte se considere una imprudencia leve, y permítanme que se lo diga así. Esto no se plantea en el Código Penal ahora mismo, ni siquiera en la reforma del Partido Popular, y creo que deberíamos tenerlo en cuenta con enmienda. Me parece muy lamentable que el Código Penal no contemple el caso de muerte o lesiones graves en un accidente de tráfico, gracias al cambio legislativo que hizo el Partido Popular respecto a la despenalización de faltas. Esto como primer punto. Como decía, no me parece en absoluto lógico.

Un segundo punto totalmente ilógico es que una persona que causa un accidente se dé a la fuga y no le ocurra absolutamente nada si la persona a la que ha atropellado ha fallecido; no tiene ningún sentido. ¿Por qué? porque nadie puede saber cuando atropella a una persona que esa persona —ese ciclista, ese peatón, ese motorista o esa persona objeto del accidente— ha muerto. De hecho, en un atestado solamente el juez puede autorizar el levantamiento del cadáver y certificar la muerte. Así que me parece que esta es una cuestión moral y está claro que bajo ningún concepto es posible que hoy por hoy salga más barato irse del escenario de un accidente, darse a la fuga, que quedarse. Creo que es de justicia y de lógica que esto se cambie en el Código Penal. Yo se lo dije a Ana hace ya algo más de año. Sé que aquí la legislación es lenta. Lo sé por propia experiencia, porque ahora formo parte del Legislativo dentro del Congreso de los Diputados, pero no pararemos hasta que esto se cambie. Creo que es de justicia que se cambie y que el Código Penal proteja a las víctimas de accidentes de tráfico.

Sinceramente, si conseguimos esto estaremos dando importancia a las víctimas de accidentes de tráfico, que son la segunda causa de mortalidad en nuestro país y nadie lo tiene en cuenta. Estas muertes se han asumido como bajas habituales en la contienda del tráfico, y esto nos puede pasar a todos mañana; cualquiera de nosotros podemos ser víctimas de un accidente de tráfico. Las víctimas no son números, creo que es hora de que desde el Congreso de los Diputados demos la imagen de que las víctimas de accidentes importan y creo que la modificación del Código Penal es un primer paso, un paso muy importante para ello.

Así que estoy totalmente de acuerdo con lo que usted plantea, pero me gustaría hacerle una pregunta, aunque creo que me la ha respondido en su exposición: ¿Añadiría a la modificación que plantea el Partido Popular, dado que no lo ha contemplado en la misma, el hecho de que no se despenalicen todas las faltas, de que no salgan del Código Penal, así sin más, todas las imprudencias? Es decir que no se siga considerando imprudencia leve en el caso de que se haya producido una muerte o lesiones graves.

Muchas gracias por estar hoy con nosotros y aquí estamos para lo que ustedes necesiten, que al final es para lo que debemos estar los legisladores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 6

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señora Rivera.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra el señor Luis Bail.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, don José Luis, encantado de tenerle aquí en esta Comisión para hablar de un bien jurídico que todas y todos pensamos que es digno proteger como es la propia dignidad de las víctimas ya que, como usted ha relatado, no se está cumpliendo, no se está dando ese amparo o ese apoyo. Y usted mismo ha calificado al procedimiento como un calvario. Nosotros tenemos la propuesta de la federación, la mesa estatal; tenemos los literales que han propuesto; pero nos gustaría que nos dijera desde su colectivo si cree que las aseguradoras amparan eficazmente o hacen esa labor de amparar a las víctimas y si están protegiendo ese bien jurídico que aquí todas y todos estamos intentando tratar de proteger.

Ha hablado acerca de la retirada del carnet y ha dicho que no ha visto demasiadas aportaciones al respecto; aunque luego entraremos con fiscales y miembros del jurídico a debatir esto con más profundidad, quisiera saber si su colectivo tiene la sensación, por ejemplo, de que tenemos sentencias sobre cómo se han utilizado vehículos a motor para cometer directamente daño contra personas —aunque no fuera durante la circulación— a las que luego no se les ha retirado el carnet o, como usted ha explicado, que al cabo de cuatro meses volvían a tener ese carnet. Y conocer si su colectivo tiene alguna propuesta.

También hay una aportación al debate que hemos expuesto desde nuestro grupo una y otra vez y es cómo calificamos estos sucesos. En lugar de calificarlos como accidente, lo que lleva una inevitabilidad intrínseca, proponemos —y es lo que se ha propuesto en otros países como Francia o con la Visión Cero de Suecia— empezar a llamarlos como lo que son: siniestros que son evitables efectivamente y cuyas consecuencias no tienen por qué ser permanentes o graves, sino que con una buena planificación y un buen modelo de movilidad se pueden reducir. ¿Tiene usted alguna propuesta en cuanto a esto?

Y en lo relativo a empezar hablar de una cultura de seguridad vial en lugar de una cultura de riesgo, lo que nos importa esta comparecencia es acerca del procedimiento.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Gracias, señor Luis.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, presidente.

Bienvenido, señor López Cerrón, le agradecemos sus aportaciones y consideramos determinante que se escuche la voz del sector, de las víctimas y particularmente de las víctimas de atropellos y de los ciclistas. Siempre hemos sido desde el Grupo Parlamentario Socialista muy sensibles a las propuestas de la Mesa de la Bicicleta, hemos traído a este Congreso de los Diputados propuestas que emanan de la misma en diferentes ocasiones, recientemente en la última Comisión de Seguridad Vial.

En su intervención ha quedado muy clara su posición, que es coincidente con la nuestra, con la de la práctica totalidad de este Congreso de los Diputados, pero a los efectos de reforzar lo que usted ha expuesto, le haré algunas preguntas si bien quisiera subrayar que el número de víctimas de siniestros por atropellos de ciclistas en las carreteras españolas exige más actuaciones que la exclusiva reforma del Código Penal, que es más que conveniente sobre todo después del error que se causó con la reforma del 2015. Creemos que hay que perseverar en el discurso de mayores campañas de sensibilización a la ciudadanía. Usted ha deslizado también que campañas para los propios ciclistas, pero igualmente hay que hablar del estado de las carreteras, hay que hablar de los reglamentos, no solamente de la reforma del Código Penal sino también del Reglamento general de la conducción y del Reglamento general de la circulación. Y por supuesto de las sanciones administrativas, que no son Código Penal pero que son tan importantes a los efectos no solamente de sancionar sino de evitar peligros mayores.

Compartiendo el agradecimiento del resto de los grupos y de usted mismo a la impulsora de esta iniciativa, Ana González, a los efectos de reforzar lo que usted ha dicho le pregunto si cree que es razonable que muchas víctimas de atropellos se encuentren hoy en un proceso que no garantiza la tutela judicial efectiva. Si las víctimas, los ciclistas que han sido víctimas de atropellos y siniestros viales, están más o menos protegidos ahora que antes de la reforma del 2015. Si cree que una víctima de un atropello está en pie de igualdad de una compañía aseguradora en un proceso que se dirime en la jurisdicción civil. Si es razonable que en el caso de una víctima sus familiares tengan que buscarse peritos propios para litigar y para poder demostrar lo que ha sucedido. En definitiva, como ve, todo apunta a reforzar lo que nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 7

ha dicho, que la reforma del año 2015 supuso la creación de un problema que antes no existía. Atropellos, siniestros viales, los ha habido siempre. Lamentablemente están creciendo. Tenemos que hacer muchas cosas para que esto no sea así, la reforma del Código Penal *per se* no lo va a reducir, no lo va a evitar, pero evidentemente quien comete imprudencias debe responder siempre que sean imprudencias y no, como ha anunciado también, otras cuestiones como el dolo.

Agradeciéndole su contribución a esta Cámara para que entre todas y todos podamos conformar la mejor reforma del Código Penal, la que mejor garantice a las víctimas la protección y la que contribuya —aunque, insisto, no creo que la reforma del Código Penal solamente pueda conseguirlo— a evitar que se sigan incrementando las víctimas por siniestros, atropellos y particularmente en el sector de los ciclistas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchísimas gracias, señor Bellido. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Alba Mullor.

La señora **ALBA MULLOR**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor López Cerrón, en primer lugar quisiera agradecerle en nombre del Grupo Parlamentario Popular su asistencia a esta Comisión de Justicia para dar su visión acerca de esta reforma legislativa.

Su perspectiva resulta necesaria puesto que como sabe esta iniciativa del Grupo Parlamentario Popular no surge por generación espontánea sino que es el fruto de sus reivindicaciones, de muchas reuniones con distintos colectivos; nace, en definitiva, de la sociedad civil y sobre todo de escucharles a ustedes, a los ciclistas, tanto federados como aficionados, de escuchar a quienes circulan por nuestras carreteras y se encuentran en una situación de peligro que necesita de una especial protección. El Grupo Parlamentario Popular recogió en esta iniciativa esta inquietud y justa reivindicación y la plasmó en la reforma del Código Penal que ahora nos ocupa y respecto de la cual le reitero nuestro agradecimiento, el de la Comisión de Justicia y en lo que a mí me atañe, la del Grupo Parlamentario Popular.

Por lo que se refiere a la concreta reforma que estamos tratando, la parte que se propone como resultado de sus reivindicaciones es la regulación como delito autónomo del abandono del lugar del accidente. Resulta necesario regular la absoluta falta de solidaridad que se demuestra en los casos de accidente con resultados graves en los que el conductor sale huyendo sin solicitar ayuda y ni siquiera prestar los primeros auxilios a la víctima que el propio conductor ha causado.

La reforma propuesta consiste en que se considere delito el abandono del lugar del accidente con independencia de la conducta previa, imprudente o no. Es un delito autónomo y en este caso el hecho de que la imprudencia sea leve, sea grave o sea un delito resulta irrelevante, de lo que estamos hablando es de un delito autónomo que es el abandono del lugar del accidente. Consiste también en que se sancione con ello, además de la omisión del deber de socorro, la maldad intrínseca del abandono de quien deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido. Es lamentable, pero también es una realidad y los accidentes que ha habido recientemente demuestran que esto es así y que estas conductas no pueden quedar impunes como usted nos ha recordado a lo largo de su intervención.

Además se exige que cuando sean varios los implicados, todos ellos queden en el lugar del accidente puesto que el principio de solidaridad rige para todos los involucrados. El abandono tendrá con la reforma propuesta el mismo reproche penal tanto si la víctima está herida o si ha causado el fallecimiento, corrigiendo de este modo situaciones que se podían producir con la actual regulación conforme a la cual si el fallecimiento es inmediato no hay nadie a quien socorrer ni por lo tanto conducta que merezca reproche penal alguno, y esto es algo que tenía que cambiar y así queda recogido en la reforma.

Dada su implicación en esta reforma y su conocimiento de primera mano de los problemas a los que se pretende dar solución, nos gustaría que nos indicara, puesto que esta reforma la venían reivindicando ustedes, a qué problemas observaron ustedes desde la Real Federación Española de Ciclismo que no se estaba dando una respuesta adecuada con la actual regulación y qué es lo que, por lo tanto, hacia necesaria esta reforma. Respecto a las imprudencias leves, resultaría en cierta manera incoherente e incluso peligroso que el Código Penal castigara según el resultado y no de la gravedad de la imprudencia, como si se tratara de una responsabilidad civil y no penal. En la vía civil, efectivamente, sí que tiene una adecuada respuesta. La esencia del tipo imprudente es el desvalor de la acción y no el resultado y, en este sentido, va la reforma propuesta.

Sin más, le reitero nuestro agradecimiento y quedo en espera de su última intervención.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 8

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señora Alba.

Para responder las cuestiones que se le han planteado tiene la palabra de nuevo el señor López Cerrón.

El señor **LÓPEZ CERRÓN** (Presidente de la Real Federación Española de Ciclismo, RFEC): En primer lugar, esto es una comparecencia en la Comisión de Justicia, pero está claro que nosotros tenemos aquí más puntos que reivindicamos y en este caso se lo transmito porque así también me lo han dicho ustedes en sus intervenciones. Una de ellas es otra iniciativa que debería llevar a cabo el Gobierno relacionada con los carriles bici, con ver si están bien o mal los arcones en la carretera, el fomento de campañas en positivo de las grandes ventajas que tiene la bicicleta —que ya se están haciendo en muchos casos—, que haya una asignatura de seguridad vial en las escuelas, etcétera. Por mis circunstancias —yo he sido ciclista profesional y director deportivo— he viajado mucho y siempre he tenido una gran envidia de los países en los que se usa la bicicleta para todo en la vida cotidiana, como son Holanda, Suiza, Bélgica, los países escandinavos. Sin ir más lejos, hace quince días yo estaba en el Campeonato del Mundo de Ciclocross en Holanda y cuando sales del hotel ves que la gente va en bicicleta y que las señoras van a hacer sus compras en bicicleta. Pero, claro, hay unos carriles bici por donde puede ir de una forma más segura. Allí hay grandes zonas que están llenas de bicicletas porque hay muchos usuarios, hay sitios donde dejar las bicicletas, etcétera; es decir, hay una cultura enorme que viene desde pequeños. Antes comentaba que he estado en una vuelta a Holanda con ciclistas holandeses, he estado en su casa, he podido ver que allí tienen las bicicletas de toda la familia y los niños con ocho y diez años, que vivían en una urbanización a unos 8 kilómetros del centro de la ciudad, donde estudiaban, iban al colegio en bicicleta. Quedaban todos en la plaza de la urbanización y, acompañados de una persona mayor, iban al colegio en bicicleta por el carril bicicleta, por un sitio seguro, en invierno, en verano, en toda circunstancia. Estamos hablando de una educación vial que viene desde pequeños. Si en esos países los niños desde pequeños andan en bicicleta, van al colegio en bicicleta; si el padre de familia va a la compra en bicicleta, si eso se ve como una cosa habitual, desde pequeños tienes esa educación vial; cosa que aquí no hemos tenido. Cuando yo dejo la bicicleta y cojo mi coche sé que tengo que respetar al que va en bicicleta, porque acto seguido dejo el coche y ando en bicicleta. Es un poco la gran ventaja que tenemos ahora en España. Como hemos dicho, cada vez hay más gente que anda en bicicleta, no solo que compite en bicicleta. De hecho, en el barómetro de la bicicleta se ve que lo que más subida ha experimentado es la gente que habitualmente usa la bicicleta para desplazarse a su puesto de trabajo, a la universidad. Está claro que esa gente que anda en bicicleta cuando coja el coche ya tendrá una visión completamente diferente del ciclista cuando se lo encuentre en la carretera. Ese es un hecho positivo que tenemos ahora, pero estamos a años luz de estos países que llevan muchos años con esta cultura de la bicicleta.

Efectivamente, necesitamos los carriles bici. Ahora mismo estamos en Madrid y todos conocemos Madrid y sus carriles bici con la velocidad máxima de 30 —es una iniciativa que se está llevando a otras ciudades—, pero está claro que muchas veces andar por esos carriles es para pensárselo. Yo soy el primero que me pensaría ir en bicicleta porque estás en medio de la marabunta del tráfico. De alguna forma me gustaría que eso también lo trasladaseis a vuestros grupos políticos, que estamos diciendo que en definitiva la bicicleta es industria, son puestos de trabajo. Precisamente en tiempos de crisis la industria de la bicicleta es de las que menos lo ha notado. A lo mejor se han dejado de vender bicicletas de 6000 u 8000 euros, pero se siguen vendiendo bicicletas. Para mucha gente que, por desgracia, ha quedado en el paro, una de sus formas de pasar ese tiempo en el que no tenía trabajo era andar en bicicleta. Ha habido una expansión y cada vez está teniendo más expansión. Cada vez hay más gente que anda en bicicleta y eso es bueno porque a la hora de conducir se puede tener más respeto y más sensibilidad hacia el ciclista, pero no tenemos unas infraestructuras adecuadas al uso de la bici. Estamos promocionándolo y muchas ciudades están trabajando en ello, pero hay ciudades que están trabajando de una forma más homogénea o más racional, y también es verdad que en las carreteras a las que vamos a entrenar no tenemos los carriles bici.

Desde aquí quiero agradecer a la Dirección General de Tráfico y a su director que últimamente hayan estado muy sensibilizados. Hemos visto cómo han hecho campañas durante los fines semana con unas rutas para ciclistas. Se ha trabajado con las federaciones y con los clubes para que en esas rutas ciclistas hubiera miembros de la Guardia Civil que estuvieran vigilando e incluso helicópteros. Eso también da una cierta tranquilidad a los ciclistas que andan en bicicleta durante el fin de semana. Por tanto, es de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 9

agradecer esta iniciativa porque hasta ahora en la Dirección General de Tráfico no había esa sensibilidad y ahora sí se está dando. Esto es un poco a nivel general respecto a lo que habéis hablado.

En cuanto a alguna de las preguntas, por ejemplo, a la portavoz del Grupo Popular le diré que es verdad, estoy de acuerdo en que no todos los delitos tienen que ser iguales. Es muy difícil llevar al Código Penal cosas que nos pueden suceder a cualquiera y en las que podemos tener una responsabilidad penal en un momento determinado sin una intención, pero lo que está claro —y es lo que habéis defendido todos— es que lo que no se puede estar conduciendo en una situación muchas veces de embriaguez, bajo el efecto de las drogas, etcétera, atropellar a alguien, irte y que ahora mismo, desde el año 2015, sea una falta leve y no pase nada. Es más fácil irse que quedarse, porque si me voy no voy a tener prácticamente pena, como ha sucedido —y lo hemos dicho varias veces— con el marido de Ana Muñoz. Nosotros luchamos por que sigan teniendo penas en el caso de omisión de socorro. Yo lo llamaría de otra manera, como también se ha dicho en la sala, no lo llamaría un accidente. Si una persona coge un coche de una manera temeraria, está conduciendo bajo los efectos de sustancias, atropella a alguien y no le socorre, yo no lo llamaría un accidente, directamente diría que es un homicidio, porque estaríamos discriminando al que coge una pistola y mata a alguien. Al final el coche también es un elemento peligroso. Estamos viendo accidentes por gente que se mete en contradirección en una autovía, de gente que mata a una familia por actuar así, hay gente que se empotra en casas, etcétera. Creo que eso tiene que tener una responsabilidad penal, porque si no cuando cogen el automóvil no van a tener ningún miedo de hacer cualquier barbaridad. Eso es un poco lo que se defiende. En este caso, desde la Federación de Ciclismo potenciamos, porque estamos incluidos en ello, lo que está representado en el borrador que tenéis de la Mesa de la Bicicleta, y eso es un poco lo que estamos apoyando. Creo que en este caso todos estáis —y os lo agradezco— en una situación positiva para reconducir esto y para que se aprueben estas leyes, y lo que esperamos es que pueda ser cuanto antes para que de alguna forma todas estas circunstancias no se produzcan. Porque al final, ¿qué es lo que llama la atención? Lo que llama la atención son los accidentes. Como hablábamos antes, hay un accidente de un avión y, efectivamente, sale en todos los medios de comunicación; y hay accidentes todas las semanas y todos los días de automóviles y el número de muertos ya ni nos interesa prácticamente. Creo que, por una parte, hay que poner coto, como se está haciendo. Sé también, porque hemos tenido reuniones en la Dirección General de Tráfico, que esta puede plantear unas sanciones hasta un determinado momento pero cuando ya entra la cuestión penal y jurídica a la Dirección General de Tráfico se le escapa. Ya en ese momento tiene que haber esta reforma que estamos planteando para que cuando la Dirección General de Tráfico no pueda sancionar a ese conductor sea una instancia penal la que pueda hacerlo.

No sé si me ha quedado alguna pregunta sin responder o que necesite alguna aclaración más. **(Pausa).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchísimas gracias, señor López Cerrón.

Interrumpimos brevemente la Comisión para despedir al señor López Cerrón y recibir al nuevo compareciente. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR ÁLVAREZ GARCÍA, CATEDRÁTICO DE DERECHO PENAL EN LA UNIVERSIDAD CARLOS III. (Número de expediente 219/001020).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Señorías, continuamos con la sesión dando la bienvenida a don Francisco Javier Álvarez García, catedrático de Derecho Penal de la Universidad Carlos III, en el marco de las comparecencias que estamos realizando para la modificación de la Ley Orgánica 10/1995. Tiene la palabra el señor Álvarez García.

El señor **ÁLVAREZ GARCÍA** (Catedrático de Derecho Penal en la Universidad Carlos III): Buenas tardes. En primer lugar, muchas gracias por permitirme comparecer ante ustedes, les aseguro que es un orgullo.

He estudiado, obviamente, este proyecto y tengo que decirles de entrada que estoy de acuerdo con el fondo de política criminal. Creo que hay problemas —lo saben ustedes mejor que yo— en seguridad vial y hay acontecimientos a los que no se está respondiendo con la suficiente contundencia y, posiblemente, ello pueda estar afectando a la repetición de alguno de estos acontecimientos. Por lo tanto, en términos generales, no puedo estar más de acuerdo con el fondo de política criminal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 10

Dicho esto, creo que desde el punto de vista técnico el proyecto es muy malo, por decirlo con claridad, y ahora se lo explicaré punto por punto. Aquí se han adoptado soluciones técnicas que van a provocar un bonito desastre en el ámbito de la jurisdicción penal y además en esta materia, que es quizá donde más cuidado se debería poner, entre otras cosas, porque en ocasiones se olvida que existe también el derecho administrativo. No entiendo ese empeño. No entiendo esa costumbre de, cuando hay que reprimir conductas, llevarlo todo al derecho penal, cuando tenemos también sanciones muy contundentes en el derecho administrativo a las que se puede y se debe acudir y que, además, son más baratas desde muchos puntos de vista y más rápidas. Nos empeñamos en el derecho penal y los penalistas siempre lo decimos: no nos lleven más cosas a nuestra cesta porque en muchas ocasiones con ello se consiguen efectos contrarios.

Una segunda cuestión es que en ocasiones no solamente depende de si las normas estén bien, regular o mal hechas, sino que en ocasiones no hay una aplicación correcta. Por ejemplo, en seguridad vial hay una falta de aplicación alarmante de algunas de las modalidades del dolo, concretamente del dolo eventual. Esto ocurre en general en todo el derecho. Vemos algunas conductas que se han castigado como imprudentes que a cualquiera que tenga un poco de vergüenza —no es necesario saber derecho— le pone la cara roja. Por ejemplo, hay una sentencia famosísima de tráfico de personas en la que meten a cinco o seis inmigrantes en un doble fondo en una furgoneta. Imagínense cómo iban. En un determinado momento los traficantes oyen quejidos, pero deciden no parar porque a lo mejor todavía había peligro; mucho tiempo después paran y cuando abren se encuentran con varios cadáveres. Resultado: homicidio imprudente. Hombre, mire usted, esto no es un homicidio imprudente, esto es un dolo eventual como una casa o el dolo eventual no existe. Es decir, que hay algunas cosas en las que se tiene que acudir a otras calificaciones. Abundando en el derecho administrativo, no hay que olvidar que la disminución de muertos desde 2003 a hoy se debió a una utilización inteligente del derecho administrativo y de la obra pública. Con el derecho penal no se lograba nada; había reformas, pero daba lo mismo. Sin embargo, con algo de tecnología —los radares, los cinturones, el carnet por puntos, etcétera— se lograron cosas importantes.

Vamos al proyecto. En el artículo 142.1, segundo párrafo, se incluye una presunción *iuris et de iure* de culpabilidad que es groseramente contraria a la Constitución. Se dice: A los efectos de este apartado se reputará, en todo caso, como imprudencia grave la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias del artículo 379 del Código Penal; es decir, que el sujeto vaya bebido o que vaya a una determinada velocidad. Entonces, en el caso del sujeto que, efectivamente, va de alcohol hasta las cejas pero está conduciendo bien y de repente alguien se le tira debajo de las ruedas o le sale un niño entre dos coches detrás de la pelota —es decir, el espectáculo de siempre— y se le mete literalmente debajo de las ruedas, tenemos que entender que su conducta ha sido imprudente en relación con la muerte del niño. Pues miren ustedes, esto no puede ser, lisa y llanamente no puede ser. ¿Lo podríamos evitar? Pues tendríamos que acudir a los principios penales para intentar evitar esto o en claves de imputación objetiva, etcétera. Con las presunciones *iuris et de iure* hay que tener un cuidado verdaderamente exquisito. Esto es una barbaridad y llevaría, a mi modo de ver, a un planteamiento de inconstitucionalidad.

Pero quizá en este 142 el tema más importante está en el número 3 que se incorpora y que permite subir uno o dos grados la pena. Se trata de subir uno o dos grados una pena que va de uno a cuatro años; subir dos grados supone ponerla en los nueve años. Es decir, el juez —porque es potestativo— va a disponer de un marco penal nada más y nada menos que de ocho años. Nosotros, como saben, seguimos el sistema napoleónico, para bien o para mal, y entonces tenemos un Código Penal en el que el marco penal generalmente va por los tres años, de vez en cuando cuatro, muy excepcionalmente cinco —generalmente en algunos tipos agravados— y en muy poquitos delitos se supera esto, en delitos además con unas ciertas características: estragos, incendios, creo que rebelión —hablo un poco de memoria— o genocidio; es decir, en delitos de este tipo, pero desde luego no en el resto. ¿Por qué? Porque jugar con marcos penales tan amplios va a suponer, en primer lugar, conculcación del principio de legalidad de las penas —eso seguro—, pero sobre eso, además, el juez de Alicante juzgará de una manera y el de Santiago de Compostela de otra, seguro. Se va a conculcar —eso ya lo sabemos— el principio de igualdad, fijo, y se va a conculcar el principio de seguridad jurídica y vamos a encontrarnos con penas absolutamente dispares dependiendo del órgano judicial que vaya entendiendo. Esto no es aceptable en términos de legalidad de la pena, de ninguna de las maneras.

Pero hay más. Fíjense que este número 3 dice: En estas infracciones el juez o tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en uno o dos grados, en la extensión que estime conveniente, además. Y continúa: si el hecho revistiere notoria gravedad. ¿Y qué es la notoria gravedad? Alguno diría que es si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 11

hay múltiples víctimas. No, porque dice notoria gravedad y que hubiera afectado la integridad física de una pluralidad de personas. Por tanto, lo de la pluralidad de personas va por otro lado. Lo de la pluralidad de personas con la afectación a la integridad física va por otro lado. O sea, que la notoria gravedad tiene que ser otra cosa. ¿Y cuál es la otra cosa? Pues no tengo ni idea. A lo mejor tendríamos que hablar de la gravedad de la imprudencia, que ya es grave, a lo mejor se quieren referir a eso, pero no a lo que cualquiera hubiéramos pensado. Además, cuando nos planteamos que hay problemas en materia de seguridad vial, inmediatamente la cabeza se nos va —por lo menos a mí— a aquellos casos en los cuales con una conducta imprudente un conductor arrolla a ocho ciclistas, pero ese no puede ser el dato de la notoria gravedad. ¿Qué es la notoria gravedad? No tenemos ni idea. Pero no solamente es la notoria gravedad. ¿De qué estamos hablando cuando nos referimos a la pluralidad de personas? Afectación a la integridad física, ¿cuánto? Jugamos desde el 149, dejar a alguien tetrapléjico, hasta unas lesiones leves del 147. No parece que ahí haya mucha concreción. Hay ocasiones en las cuales no tenemos más remedio que utilizar en los tipos penales elementos valorativos. No hay más remedio. En exhibición obscena habrá que utilizar lo obsceno, aunque no esté muy determinado, o qué es la pornografía, pero desde luego hay que tratar de evitar eso y especialmente una indeterminación tan tremenda como esta. Aparte de que se mete una bomba en el sistema porque, con esto que les decía del Código napoleónico, nosotros estamos acostumbrados a jugar con las atenuantes y las agravantes —artículo 66—, usted me dice más o menos una franja de edad pequeñita donde moverme con la pena y cuando me encuentro con varios delitos el sistema, ya desde el origen, nos dice que acudamos a los concursos de delitos. Entonces, vamos a sumar o vamos a aplicar en determinadas ocasiones concursos de leyes y luego, si son concursos de delitos, vemos si son mediales, si son ideales, si son reales. Es decir, hay unas reglas claras que tiene el propio sistema. Aquí lo que se hace es dinamitar ese sistema y se dice: va a prescindir usted del sistema de concursos y vamos a inventar algo en lo que van a caber muchas cosas. Van a caber muchas cosas pero no todas, que es lo que suele suceder cuando se acude a este tipo de cláusulas. En este número 3 dice: Cuando hay una pluralidad de víctimas que afecte a la integridad física. ¿Y si lo que hay es otro muerto? Entonces esto ya no se aplica. O sea que aquí se aplicaría en los casos en los cuales hubiera un muerto y algunos lesionados. Pero si tenemos dos muertos, esta cosa va por otro lado. Nos podemos acabar encontrando con situaciones en que dos muertos van a valer menos —perdón por la utilización de esta expresión— que un muerto y uno o dos lesionados, y esto no casa bien. ¿Y si hay dos muertos y siete lesionados a quién atribuimos cada cual? ¿Y si es una curva y en la entrada de la curva se lleva por delante a dos o tres y a la salida de esa misma curva a otros dos o tres? La decisión de abandonar la técnica de concursos se tiene que meditar muy mucho y eso solo se puede hacer aquilatando muy, muy bien lo que se vaya a decir. Creo que con esa cláusula nos metemos en una especie de ruleta rusa de la que puede salir cualquier cosa y esto no es razonable. Al final, se asentará por la jurisprudencia, pero va a tardar muchos años y, mientras tanto, vamos a tener un problema y además a los jueces se les va a acabar obligando a hacer lo que en muchas ocasiones les estamos obligando a hacer, que es de legisladores. No es la idea más apropiada, ni mucho menos. Además, la decisión de irnos dos grados para arriba en este número 3 nos lleva a un salto por muchas razones. Nos metemos en el periodo de seguridad recogido en el 36.2, que a partir de los cinco años de prisión ya se le obliga a cumplir al menos la mitad de la pena. Es decir, la decisión no es inane, no es solo un problema de poner más años sino que es algo que afecta a más cosas.

Algunas cosas vienen de antiguo y hay algunas incoherencias en materia de pena. Nosotros estamos acostumbrados en el Código Penal —siempre se ha construido así el Código Penal y cuando digo siempre quiero decir desde 1848— a ir cubriendo escalones; es decir, lo menos grave a lo mejor llega hasta dos años de prisión; lo que es un poquito más grave, de dos a cuatro; más grave, de cuatro a seis. No montamos periodos y tampoco dejamos periodos vacíos en medio. Sin embargo, si ustedes ven cómo se castiga la imprudencia menos grave, esto no se hace de esa manera. Ahí hay un flanco, todo un vacío entre la imprudencia menos grave, a efectos de pena, y la imprudencia grave, que produce distorsiones en el sistema, lo que querría decir que incluso con esta propuesta, aun aceptando ese número 3, eso no nos debería bastar con decir que subimos dos grados la pena, porque jugamos con penas de meses de privación de libertad, con lo cual vamos a tener unos cuantos meses más, no vamos a llegar ni siquiera a los dos años y esto va a carecer de los necesarios efectos en lo que se refiere a prevención general negativa. Hay toda una serie de distorsiones —no les quiero aburrir con muchas de ellas— en la medida de la pena que se deberían corregir si se quiere que esto funcione razonablemente bien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 12

En el artículo 152.2, referido a lesiones, es verdad que la imprudencia puede haber sido menos grave, pero fíjense en que con una imprudencia menos grave se puede haber causado una tetraplejía. Es decir, que los resultados son gravísimos. Es verdad que en la estructura del delito imprudente no hay una conexión al resultado como hay en los delitos dolosos. Por cierto, este es un argumento más para no darle a un juez de repente un marco penal que vaya de uno a nueve años porque, a medida que nos vamos alejando del mínimo, la conexión subjetiva con el resultado se va alejando muchísimo más. Tengan ustedes en cuenta que, como saben, el delito imprudente es una especie de dolo más resultado no querido, dolo respecto de la conducta imprudente, al menos en la culpa consciente, y el resultado en todo caso no querido. Y como el resultado no es querido, no hay que alejar excesivamente la pena de lo que es la referencia base en el delito imprudente.

Uno, creo que si decidieran ustedes mantener algo parecido al número tres, lo que yo considero que sería un error monumental por todo lo que les he dicho, al menos deberían limitar el incremento de la pena a un solo grado. Dos, tanto en el 142 como en el 152 tendrían que establecer referentes claros: ¿notoria gravedad hacia qué? Por la pluralidad o por lo que se quiera, pero hay que dar a los jueces un referente claro porque si no se lo van a inventar. En ese juego entre el 142, homicidios imprudentes, y el 152, si siguen decidiendo hacer lo que yo entiendo que es una barbaridad —aunque se podría hacer mejor y se podría hacer bien—, eso de decir que si el sujeto estaba borracho supone ya una imprudencia grave, si eso se hace para el homicidio, ¿por qué no se hace para las lesiones? No lo entiendo, porque la estructura es idéntica, solamente que el resultado es diferente, pero la estructura es la misma. Es más, en muchas ocasiones, como sabemos, en accidentes la producción de ese resultado va a depender del azar, pero ya ni siquiera de la contundencia de la acción, sino de que los equipos de socorro estén próximos; es decir, de un azar absoluto. Se deberían construir de una forma pareja. No tiene sentido alterar la estructura.

Artículo 382. Como bien conocen, el contenido del 382 es una norma concursal para cuando concurren el 379, 380 y 381 y algunas lesiones o muerte, etcétera. Esa norma concursal ha facilitado algo, que es acabar con determinadas discusiones. Fíjense ustedes en lo que ha sucedido con los delitos de peligro en el ámbito laboral, con el 316. Nos hemos pasado jurisprudencia y doctrina veinte años discutiendo qué es lo que hay que hacer cuando en un ascensor de obra se mete a obreros para subirlos y bajarlos, lo que está prohibido por los reglamentos porque está para subir materiales, se cae el ascensor y se mata uno. Se decía que el 316 resulta absorbido por el homicidio imprudente, primera tesis que estuvo cabalgando en nuestra jurisprudencia y con la que se estuvo condenando a la gente. Segunda tesis, por un lado, le castigamos por el delito de resultado, homicidio imprudente y, por otro lado, por los delitos de peligro. Tercera tesis, lo que vamos a hacer va a ser un concurso ideal entre las personas que no han muerto pero se las ha sometido a peligro y el resultado que ha gravitado sobre... Es decir, un lío. Lo que no hay que hacer es poner líos en manos de los jueces o fiscales. Este 382 tiene esa virtualidad que es que, en determinados supuestos, termina con los líos. Es verdad que se puede mejorar, pero descolgarse así tranquilamente de la norma concursal va a provocar problemas. Es cierto que el actual plantea algún problemilla, pero se puede mejorar y no necesariamente abandonar la norma concursal. Nos va a dar veinte años de problemas y lo sabemos. Además, acabar con eso tiene un problema con la responsabilidad civil. Con anterioridad al Código de 1995, en el Código de 1973, se planteaba si la posible responsabilidad civil en los delitos de peligro se acomodaba a las normas generales de la responsabilidad civil del delito. Hoy habría que conectarla con el artículo 109.

Con esa discusión sobre si se podía condenar la responsabilidad civil en relación con los delitos de peligro se terminó con el artículo 382. Si se deroga ese contenido, vamos a volver a ver resurgir el problema. Es decir, esa derogación no solamente no nos quita problemas, sino que nos pone problemas encima de la mesa. ¿Es eso razonable? Creo que no. En absoluto. Ese contenido se cambia por un delito de fuga. Delitos de fuga hay en el derecho comparado. En el Código Penal alemán hay un delito de fuga y creo que era el 142, aunque ciertamente de ámbito más limitado que el nuestro por lo que luego les diré y con una pena menor, por cierto. En el derecho italiano su código de la circulación —artículo 189— tiene un delito de fuga, aunque también con un ámbito menor y también con una sanción inferior. También se lo pueden encontrar en derecho comparado en Francia y en otros países. Si se quiere saber si hay algún modelo en el derecho comparado, sí, hay un modelo, pero aunque haya un modelo en derecho comparado la cuestión es discutir si es aconsejable acoger determinados modelos y en este momento permítanme que rompa una lanza: el derecho penal español no está a la cola del mundo, justamente al contrario, y podemos elaborar nuestros propios modelos sin que nos pase nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 13

¿Cuál es el problema? Todos estamos de acuerdo en que si un sujeto que abandona a alguien después de haber causado un accidente cuando ese alguien tiene expectativas de no morir si se le presta auxilio o de no tener unas lesiones tan graves, eso hay que llevarlo al Código Penal y al que no preste esa ayuda hay que aplicarle una pena. Hay acuerdo en omisión del deber de socorro. Pero fíjense en que la omisión del deber de socorro se diferencia a la hora de la pena entre que el sujeto hubiera provocado por imprudencia el accidente o que lo hubiera provocado en caso fortuito. La pena pega un brinco si se ha provocado el accidente por imprudencia, como es lógico. Es decir, usted ha originado el peligro y luego encima no realiza las actividades que le son exigidas para prevenir que el resultado acaezca.

¿Qué es lo que se ha hecho en este 382? Dice: «el conductor implicado en un accidente de tráfico» Oiga, es que puede ser implicado como víctima. Va un sujeto con su coche y viene un malo que le quiere hacer lo que sea, choca con su coche contra el primero y resulta muerto el que ha provocado esa colisión, si la víctima del accidente, el que iba tranquilamente y bien, sale corriendo y se va, comete un delito del nuevo 382 porque estaba implicado. Este era un problema que estaba recogido en el viejo 195, la omisión del deber de socorro, que inteligentemente solucionó el legislador diferenciando entre imprudencia y caso fortuito. Bien, pues ahora volvemos a eso, pero es que además se puede meter a la propia víctima. Esto no tiene sentido. Si avanzan ustedes en la lectura, pueden decir: Bueno, si se abandona el lugar dejando a una persona que era cadáver, cuatro años de prisión; pero si resulta que se abandona el lugar donde se ha provocado imprudentemente el accidente y la persona requiere auxilio y todavía se le puede dar auxilio eficaz, también cuatro años de prisión, que es lo que se dispone en el 195.3. Esto no tiene sentido. Es decir, se castiga lo mismo el abandono de un cadáver que el abandono de una persona que está herida. Esto no, esto está mal, cualquiera piensa que esto está mal.

Podemos decir lo mismo respecto de las lesiones. Esto está mal construido, esto no vale porque quiebra no ya la proporcionalidad sino el sentido común. Es que esto no sirve y se dice que no se deben permitir conductas como la de participar en un accidente. Fíjense, el código alemán, en el párrafo al que me refería antes, el 142, recoge participar y luego define lo que es participar, que es haber contribuido de alguna manera a causar el accidente, es decir, que a la víctima del ejemplo que yo ponía antes, la saca; y lo mismo hacen los italianos. Nosotros no, nosotros aquí metemos a todo el mundo en esto, ya sean víctimas o no, da igual, todos van para dentro. Esto no tiene lógica ninguna. Creo que aquí la única solución razonable es acudir a lo que decía al principio, al derecho administrativo, y hay que hay que crucificar al sujeto que está implicado, si quieren, o ha participado —yo utilizaría esa otra palabra mejor— en un accidente e inmediatamente se va. Creo que hay que crucificarlo, pero eso se puede hacer con el derecho administrativo, con sanciones muy importantes tanto pecuniarias como privativas de derecho, de suspensión de la licencia de circulación, etcétera, y cargar penalmente en las situaciones de omisión del deber de socorro cuando se abandona a una persona que está en peligro manifiesto y grave. Ahí sí, yo creo que hay que entrar ahí con los caballos, pero en lo otro...; le puedo retirar la licencia para conducir por unos cuantos años y le puedo poner una sanción que puede ser todo lo grave que se quiera en el campo del derecho administrativo... De paso, no meteremos, por cierto, más asuntos en nuestra ya cargadísima jurisdicción penal, algo que también hay que pensar de vez en cuando.

Yo creo —y termino como empecé— que hay que replantearse algo respecto de otros homicidios imprudentes porque estamos contemplando resultados que son muy graves y hay que tomar medidas. Creo que es responsabilidad de todos hacer esto, pero esto hay que hacerlo bien porque técnicamente esto está muy mal hecho. Esto no tiene arreglo y habría que empezar desde el principio, habría que sentarse y hacerlo bien. Estoy seguro —fíjense que me arriesgo— de que el resto de los comparecientes van a ir en la misma dirección. Esto no nos gusta a ninguno de los penalistas con los que yo he hablado, y somos muchos. No nos gusta, esto está mal y va a provocar muchísimos problemas.

Muchas gracias.

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchísimas gracias, profesor Álvarez.

A continuación, es el turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra la señora Ciuró. (**Denegación**). Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Legarda.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias también a nuestro compareciente por las explicaciones y juicios críticos que nos ha dado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 14

Nos indica que casi, casi, esto no tiene remedio, pero quisiera abordar un par de cuestiones. Por un lado, la eliminación del concurso del 382 alude a un supuesto agravamiento de la pena porque entonces ya no cabría ese concurso de un delito de riesgo que provoca un resultado, pero en realidad no sería en ese caso también aplicable el 77, el de los concursos. Es decir, se quita un tipo de concurso que estaba en el 382 pero el 77 va a jugar igual. Es decir, que todos los hechos no se van a poder sancionar porque el 77 va estar ahí en cualquier caso, no sé exactamente con qué pena, pero eso que se buscaba de que todos los hechos sean sancionados, creo que no va a ser posible y que al final vamos a ir al 77. La otra cuestión es si el 382 actual, que es el abandono, en realidad no cubría suficientemente o qué problemas entiende usted por delito de omisión de socorro del 195. Toda esta operación de quitar el concurso del 382 y meter una omisión, que ya teníamos, en el fondo no es una operación muy compleja, aparte de lo que usted ha dicho, para realmente no conseguir unos resultados demasiado diferentes.

Muchas gracias.

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Gracias, señor Legarda.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Álvarez, por comparecer hoy aquí. Creo que ha dejado usted muy claro desde el primer momento, y corrija me si me equivoco, que no considera un problema la despenalización de las faltas que se hizo en la reforma del 2015 por el Partido Popular. Quería conocer su opinión sobre todo a tenor de los accidentes y de la desprotección que en este caso las víctimas de tráfico están teniendo.

Yo vengo precisamente de la Dirección General de Tráfico y estoy muy sensibilizada con este tema de las víctimas porque he trabajado diez años allí y he visto demasiados accidentes como para que simplemente se consideren faltas leves y pasen por un calvario administrativo que en muchos casos acaba en nada. Quería conocer su opinión porque coincido absolutamente con usted en que la propuesta que ha hecho el Partido Popular en esta modificación del Código Penal ha sido una propuesta a la carrera, un poco motivado también por la presión que se hizo en su momento por la presentación de firmas de Ana González en el Congreso y porque creo que efectivamente había que hacer una reforma respecto de lo que se hizo en el año 2015. A esta primera pregunta que le formulo, creo conocer la respuesta por lo que ha comentado.

Entrando con más detalle en la propuesta que tenemos sobre la mesa, quería preguntarle sobre una de las cuestiones que nos ha suscitado más dudas en la reforma que propone el Partido Popular sobre el delito de omisión de deber de socorro, en primer lugar, por la propuesta que hace del artículo 382 del Código Penal. En dicha propuesta se castiga con mayor pena al conductor implicado en un accidente de tráfico que abandona el lugar de los hechos y abandona a una persona que ha sufrido lesiones constitutivas de delito, en cuyo caso se le impone la pena de tres a seis meses de prisión; y respecto de la pena de multa, de doce a veinticuatro meses si abandona a una persona que fallece a consecuencia del accidente, en cuyo caso el conductor es castigado con la pena de seis meses a cuatro años de prisión. Parece a primera vista que pudiera ser más lógico castigar a una persona que ha omitido el deber de prestar socorro cuando el cumplimiento de ese deber hubiera servido para socorrerle e incluso, por ejemplo, para salvarle la vida, todo ello, además, cuando se produce la muerte como resultado del accidente, el conductor ya va a ser castigado oportuna y gravemente por otras vías, esto es, la de homicidio imprudente. Por tanto la primera pregunta sería si considera apropiado castigar con mayor pena a quien abandona a una persona que sufrió lesiones o a quien abandona una persona que ha fallecido. Asimismo, quiero preguntarle su opinión sobre qué penas se aplicarían en cada caso.

Otra de las cuestiones que nos parece oportuno formularle, ya que tenemos la suerte de contar con su conocimiento en la materia, es si considera oportuno reformar el tipo general del delito de omisión del deber de socorro previsto en el artículo 195 del Código Penal en vez del específico para delitos de circulación del artículo 382 porque podríamos encontrarnos en un momento dado con que el artículo 382 está diciendo una cosa mientras que el 195 está diciendo otra. En tal caso, ¿qué pena impondría si el resultado del accidente fuera de muerte? Le pregunto esto porque, efectivamente, usted ha dicho al principio que le parecía incluso desproporcionada la forma de la redacción, pero quizá también las penas. Por eso, querría tener su opinión sobre cuál sería en cada caso. También qué pena impondría si el resultado del accidente fuesen lesiones graves.

Nada más. Solo quería agradecerle que haya comparecido hoy aquí y, desde luego, coincido con usted en que sería bueno que llegáramos, vía enmiendas, que siempre es una opción que tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 15

siempre disponible aquí, a un texto que realmente pudiera ayudar a que las víctimas de accidentes de tráfico no se sintieran desamparadas y, por supuesto, que fuera también sencillo para los jueces establecer un criterio, y un criterio justo, porque como decíamos en la intervención anterior, comentaba que no se debe legislar a golpe de telediarios, pero sí se debe legislar a golpe de lógica.

Muchas gracias.

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Gracias, señora Rivera.
Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos, el señor Moya.

El señor **MOYA MATAS**: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Álvarez García, por su intervención. En realidad, usted ha pasado por la trituradora la PL que nos ha llevado hasta aquí. Usted ha hablado de barbaridad, ha hablado de que esto está muy mal, de que este texto está contra el sentido común, y la verdad es que en muchas de sus argumentaciones este grupo coincide; coincide con los razonamientos que ha expuesto. Sin embargo, evidentemente, en el trámite de presentación de enmiendas, este grupo está trabajando con rigor y, sobre todo, está trabajando con el máximo contacto con asociaciones de víctimas.

El principal objetivo de esta reforma es erradicar, en la medida de lo posible, este tipo de siniestros. Claro, en las diversas reuniones con asociaciones de víctimas, una demanda muy habitual entre ellas es endurecer las penas, cuando por otro lado —y como usted ha expuesto— más allá de endurecer las penas y más allá de utilizar el derecho penal, hay una serie de medidas que pueden ser alternativas o tal vez sumar el objetivo de erradicar las conductas. Usted ha hablado del derecho administrativo, incluso de intervenciones de obra pública; nosotros también sumamos modificaciones en la Ley de Seguridad Vial, modificaciones en el derecho procesal civil, modificaciones a la Ley de Seguros, porque también más allá de erradicar las conductas, sobre todo, es compensar a las víctimas y evitar esa doble victimización de las víctimas, de manera que también ponemos el foco en la modificación de la Ley de Seguros que, como usted sabe, fue modificada rompiendo el principio de igualdad de armas y creando una serie de privilegios en las aseguradoras, que cuando vemos los balances contables de estas, también vemos este efecto.

La pregunta que quisiéramos que nos contestara es una pregunta rasa y clara. A tenor de esta demanda que nos hacen las asociaciones de víctimas, ¿usted, señor Álvarez, considera que la modificación del Código Penal, el endurecimiento de las penas, tendría un efectivo efecto, y perdón por la redundancia, en este objetivo de erradicar o disminuir, en la medida de lo posible, este tipo de siniestros?

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Gracias, señor Moya.
Me habían pedido compartir el tiempo, así que brevemente, señor Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muy brevemente, señor presidente.

Muchas gracias por su declaración. Me quedo con la frase de que va a provocar un desastre en el ámbito penal, pero excediendo el tema de la imprudencia le quiero comentar una sentencia del Juzgado número 6 de lo Penal de Zaragoza, en el que el procedimiento abreviado 189/2015 habla —y se lo resumo brevemente— de que hay un conductor que con dolo, voluntariamente se enzarza en una discusión con un ciclista y utiliza su vehículo para intentar atropellarlo. La condena es de dolo; un delito de lesiones dolosas, un delito contra la seguridad vial con conducción temeraria, y prisión de un año, tres meses y un día. Además, se le impone responsabilidad civil y se le condena a las costas. Utiliza su coche directamente para intentar atropellar a un ciclista al que, después de haber intentado esquivar de una forma un poco torticera, sale del coche, le insulta y le hace pasar, además, por el fisio porque, al final, consigue impactarle. La magistrada dice que no cabe aplicar la pena de privación de derecho a conducir vehículos a motor, solicitado por la acusación particular, al aplicar la pena del delito más grave en su mitad superior, en concreto el artículo 147 del Código Penal, ya que este delito no tiene prevista la pena de privación del derecho a conducir. Es decir, utilizando un coche, después, este sujeto pudo salir, dado que no tenía que entrar en la cárcel, y volver a coger su coche para seguir circulando. ¿Qué le parece esta sentencia, más allá del objeto de esta comparecencia, que es la imprudencia, sino cuando ya existe dolo y se utiliza un vehículo para hacer esta acción?

Muchas gracias.

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señor Luis.
Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Muñoz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 16

El señor **MUÑOZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes y gracias por su intervención, profesor Álvarez. Desde luego, desde la perspectiva de nuestro grupo, creo que ha acertado en gran parte de la argumentación que ha venido manteniendo en una iniciativa que es la que nos trae hoy a este turno de comparecencias, y que tiene su origen en la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular, pero que tiene un antecedente, que es el pecado original de todo esto, que es precisamente la Ley Orgánica 1/2015 y, con ello, y parte de ella, la supresión de las faltas, que sacó de esa función tuitiva que debe de tener en alguna medida esta actuación en el derecho penal y esa situación en la cual las víctimas podían actuar amparadas, al menos, por no tener que verse doblemente perjudicadas, por poner a quien soporta el delito y, además, por tener que sumirse en una jurisdicción, como es la jurisdicción civil que, además, les ocasionaba un enfrentamiento en una posición de absoluta desigualdad, que es en la que continúan con las compañías de seguros.

Ese es el pecado original, y las consecuencias de aquellos que lo cometieron es que hoy nos han traído una proposición de ley que también tiene una situación de dificultad añadida, que es la situación técnica legislativa, entendiéndolo que además es el fondo positivo, que fue compartido por todos los grupos cuando se tomó en consideración por la Cámara. Tocamos tres artículos, el 142, el 152 y el 382. Creo que usted lo ha dicho claramente: en el 142, la situación que se crea con ese tipo agravado, el número 3, con ese aumento de la pena 1 o 2 grados, es que nos podemos poner en nueve años y el homicidio doloso del 138 está en diez años, de diez a quince. Bueno, la constitucionalidad difícilmente se va a soportar en estos términos a los que nos podríamos enfrentar, aparte de cómo ha dejado descolgada en relación con el número 2, esa secuencia de la lógica de los códigos penales españoles con esos saltos que se producen.

Lo mismo se reproduce en relación con el 152, en cuanto a las lesiones. Nos parece también difícilmente soportable, en términos constitucionales, esas circunstancias que concurren en el 379, alcohol, drogas, exceso de velocidad, etcétera. Cuando eso se produce tiene que ser siempre grave, lo ha dicho usted— y esa situación es realmente preocupante. Por lo tanto, no cabe que haya una imprudencia menos grave si concurre un exceso de velocidad, o si hay una afección a unas sustancias psicotrópicas. No tiene tampoco mucha lógica. No se tendría que haber llevado a ese extremo de descabezar solo y dejarlo tanto para lesiones imprudentes graves como para imprudencia grave, y no hacerlo así para las lesiones menos graves o para la imprudencia menos grave. Desde ese punto de vista, no tiene ningún sentido.

Lo mismo se puede decir del 152 en el tipo agravado, y es que el tipo agravado del 152 es que casi se pone en la misma escala que las lesiones dolosas del 147. Es que eso no se compadece con una lectura lógica de lo que es la penalidad en nuestro sistema. El tipo nuevo tiene dos problemas: uno es la supresión del 382, que me parece que era una forma de resolución lógica en la estructura del código general. El problema es que cuando se hacen reformas acotadas a aspectos concretos devienen estos problemas y si encima se descabalgan alguna parte de la arquitectura que soportaba con soluciones como la que aportaba el 382, la supresión no tiene lógica; pero sustituirlo por este nuevo tipo delictivo nos parece que puede aportar también situaciones difícilmente entendibles y sobre todo situaciones que van a abocar a los jueces a que, pasados unos años, acaben homogeneizando unas condenas. Por tanto, lo más correcto es que en el trámite de enmiendas los grupos parlamentarios pudiésemos llegar al acuerdo de dejarles esa situación resuelta.

En el *Diario de Sesiones* quedó expresado por el portavoz del Partido Popular aquello que decía la sentencia, de lo que trae causa esta proposición: teniendo en consideración que, según el informe de la autopsia, el fallecimiento del ciclista tuvo lugar en el acto, según reitera la jurisprudencia, se considera que al producirse la muerte instantánea no hay persona desamparada y se debe aplicar la figura del delito imposible por ausencia del sujeto pasivo cuando se produce la muerte instantánea y el que ocasiona el accidente, sin conocer tal circunstancia, abandona el lugar, como ocurre en el presente caso. Eso lo podríamos haber resuelto mediante una incorporación o modificación, añadiendo un número 3 al artículo 195. Creo que podríamos haberlo enfocado mejor en vez de crear esta situación que además va a generar un problema, como señala el grupo proponente en su propia iniciativa cuando habla de que esto al final va a acabar con problemas de concursos de normas. Deberíamos haber ido, en este sentido, con mayor prudencia.

Nuestro grupo entiende que esto se puede arreglar por la vía de las enmiendas. Vamos a tener la voluntad de hacerlo porque el fin que se pretende es noble. Hay conductas que deben ser ampliadas en su punición, pero también hay otras que deben ser reconducidas a la parte administrativa. Lo diremos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 17

otra forma: ¿La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial ha hecho más por el decaimiento de los accidentes, o ha hecho más la nueva normativa administrativa de seguridad vial? Casi todos coincidiríamos en que ha hecho más la nueva normativa administrativa de seguridad vial. Por lo tanto, deberíamos mantener ese doble abanico.

Muchas gracias.

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señor Muñoz. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Valmaña.

La señora **VALMAÑA OCHAÍTA**: Muchas gracias.

En primer lugar, quiero agradecer al compareciente su intervención en nombre de mi grupo parlamentario y asegurarle que las reflexiones, como las de todos los intervinientes en esta Comisión, serán estudiadas con atención y tenidas en cuenta.

Ha comenzado su intervención diciendo que tenía una mala consideración de la propuesta de esta proposición de ley, pero escuchándole muchas de las maldades que les achaca, he de decir que las encuentro en muchos de los artículos del Código Penal de 1995, algunos de los cuales además se arrastran de códigos anteriores. Los excesivos márgenes para el arbitrio judicial que usted achaca a esta propuesta se encuentran también en el delito continuado, en las propias reglas de aplicación de la pena, en este caso bajando las reglas de ampliación de la pena; por ejemplo, en un delito de homicidio con una circunstancia atenuante muy cualificada puede suponer un margen de hasta siete años y medio en la pena finalmente impuesta. Por lo tanto, de atenderse esa circunstancia, deberíamos hacer una revisión quizás más completa de la que nos ocupa en esta Comisión.

Por otra parte, independientemente de los eficaces mecanismos de reducción de la siniestralidad en el derecho administrativo, que pueden dar respuesta a las infracciones más leves, las infracciones de bagatela, es cierto que el derecho penal sigue cumpliendo una función importante también en el ámbito de los delitos imprudentes. En este caso, me voy a referir sobre todo a la introducción de un nuevo contenido del artículo 382 porque hay que diferenciar ese carácter mixto, puesto que estamos hablando no de un delito imprudente sino de un delito doloso en cuanto a la acción, aunque el resultado evidentemente no es buscado. Por lo tanto, en el caso de un abandono voluntario, deliberado, doloso —sabiendo lo que se hace y queriendo hacer lo que se hace—, con el desconocimiento de lo que ha podido suceder, me parece que esa acción merece una calificación realmente grave que no se podría producir de ninguna otra manera y que quedaba completamente impune para esas víctimas. Se han mencionado algunos casos. Hace muy poco, cerca de la provincia de la que soy originaria, la Comunidad de Madrid, lindando con Guadalajara, tuvo lugar el atropello de una niña de diecisiete años que acudía al colegio: una persona, a toda velocidad arrolló a esta joven que se dirigía a coger el autobús para ir al colegio. Evidentemente, a la sociedad también le repugna ese abandono, ese deber que ha incumplido y que señala una especial maldad o cuando menos una especial cobardía que desde nuestro grupo parlamentario consideramos que merece el reproche penal.

En cuanto al tema de las faltas, que no ha salido de una manera muy directa en su intervención pero sí a través de las aportaciones que han hecho el resto de los compañeros —algunos han apuntado la posibilidad de su inclusión—, es cierto que no sería muy adecuado dar marcha atrás a una reforma que todavía no ha desplegado todos sus efectos —aunque algunos de ellos ya hemos visto de una manera muy evidente, como es la descongestión en muchísimos juzgados de esos delitos bagatelas—, pero puede ser sustituida mediante otros mecanismos; algunos proponen la mediación, aunque ya hemos comentado que usted no es muy partidario de esos instrumentos. Quizás podría plantearse la sustitución de esos posibles efectos negativos en cuanto a satisfacción de la víctima por la agilización de otros procedimientos más adecuados, y estoy pensando fundamentalmente en el orden de la responsabilidad civil. En todo caso, quiero recordar que muchas veces era precisamente dentro de los procedimientos por faltas donde se producía la mayor insatisfacción de las víctimas, que veían cómo la muerte de un familiar, con independencia de cuál fuera la responsabilidad civil que se estableciera, era castigada con una pena de 360 euros, con multas de 6 euros diarios. Por lo tanto, eso lógicamente no conduce a ninguna satisfacción. Me parece que es más razonable ser honestos con ellas desde el principio y establecer cuál es la realidad de la necesidad de constituir una infracción penal para ese tipo de infracciones.

Quería preguntarle si le parece que, con arreglo al sistema actual, es indiferente el número de muertos que se causen por imprudencia grave y si se puede imponer una pena máxima de cuatro años, con independencia de si son una o cuatro las personas que han fallecido, y también si ese libre arbitrio judicial,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 18

que nos pone tan nerviosos muchas veces a los penalistas, en realidad no puede ser una fórmula para que el juez, a través de las sentencias —como ha hecho, por otra parte, a través de toda la interpretación y aplicación del derecho penal—, vaya aquilatando los supuestos y estableciendo una jurisprudencia que permita delimitar, determinar de mejor forma cuál debe ser la concreta penalidad de cada una de las conductas, de la múltiple variedad de conductas y por tanto de la múltiple cantidad de infracciones contra la seguridad vial que además llevan aparejadas una infracción por imprudencia, un delito de resultado.

Por último, quiero señalarle brevísimamente en relación con el concurso si no le parece que el artículo 77 sigue estando ahí y que por tanto cabe seguir hablando de concursos —puede haber concursos ideales, que serían los más razonables, cuando se dan delitos contra la seguridad vial y de imprudencia con resultado de muerte—, o si por el contrario sigue pensando que hay que establecer de manera específica un principio de especialidad, valga la redundancia, que en definitiva es lo que suponía el artículo 382, solo que subrayado de una manera expresa a través de un tipo penal.

Muchísimas gracias.

EL señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señora Valmaña.

Para contestar a las cuestiones que se han planteado, tiene de nuevo la palabra el señor Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ GARCÍA** (Catedrático de Derecho Penal en la Universidad Carlos III): Muchas gracias, señor presidente.

Preocupa el tema, ahí hay que dar una vuelta de tuerca al sistema, hay que hacer algo, pero la cuestión es por qué y para qué. Para proteger mejor la vida y proteger mejor la integridad, para lo que no hay que hacerlo es para castigar a alguien por el hecho de ser malo o malvado. Sin embargo, si leen ustedes la exposición de motivos del proyecto, el antepenúltimo párrafo dice: Lo que se quiere sancionar en este caso es la maldad intrínseca en el abandono de quien... Mire usted, yo puedo ser todo lo malo que quiera y cobarde en el sentido que usted ha apuntado; malo, cobarde, canalla, lo que sea, pero de esto no hablamos. En Derecho Penal hablamos de vida, de salud y de estas cosas. Por lo tanto, no es comparable abandonar un cadáver que abandonar a una persona que está en peligro de muerte y que tiene posibilidades de ser auxiliado y salvado. Cuando se impone la misma pena por los dos hechos, perdónenme, pero hay un problema. Creo que eso está muy mal valorado y no tiene forma de salvarse; sencillamente con poner de nuevo la función.

Creo que hay que escuchar a las víctimas pero no hay que dejarse llevar por ellas. Recuerdo que hace muchísimos años estábamos discutiendo en la elaboración del proyecto del Código Penal la pena para el delito de violación. Estábamos debatiendo si poner doce u ocho y a uno de los que estaban allí, el profesor Muñoz Conde, uno de nuestros mejores penalistas, se le preguntó qué pena pondría si violaran a su hija. Dijo: Si violan a mi hija le mato, soy contrario a la pena de muerte, pero le mato. No hay otra salida. Las víctimas se van a satisfacer de muy mala manera con cualquier respuesta que no sea la perpetua. ¿Qué va a pedir alguien al que han matado a su hijo? Que se pudra, pero el Estado no puede dejarse llevar por las víctimas porque nos vamos a equivocar absolutamente en todo. ¿Endurecer las penas sirve para algo? Creo que no es un problema de endurecer las penas e hilvano con algo que planteaba el portavoz socialista. La cuestión es construir correctamente el sistema, e insisto en que no tiene por qué ser el derecho penal, vuelvo a apelar al derecho administrativo. El derecho administrativo, como decía antes, es el que nos ha sacado de los más de 5000 muertos al año con un parque de vehículos muy inferior al que tenemos ahora. El derecho administrativo tiene que seguir jugando muy bien y nos va a ayudar, no cabe duda.

Creo que el 195 está bien construido. Yo no lo tocaría. El 195 es un artículo que se ha amasado durante mucho tiempo, que ha costado muchas discusiones y al final creo que se ha llegado a una solución razonable. Cuidado que con el 195 el Estado establece obligaciones positivas, cuando en principio todo el planteamiento del derecho penal liberal —que es del que mamamos— son las obligaciones negativas y aquí se va justamente a lo contrario. No se puede ir a grandes penas; eso sí, si alguien después de atropellar esconde a la víctima para que no la encuentren y entonces nadie la halla y por eso muere, cuidado que entramos en otra fiesta. Aquí entramos en una comisión por omisión y le acabamos imputando a título de dolo un homicidio entero sin mayores problemas. Yo no tocaría la omisión del deber de socorro, no lo reformaría de ninguna manera, lo que no haría sería contraponer el 382. Se ha planteado por los portavoces del Grupo Vasco y del Grupo Popular que tenemos el artículo 77. Siempre hemos tenido el 77 pero les insisto en que hay no pocos casos en los cuales a pesar de la existencia del 77 nos hemos estado peleando —les ponía el ejemplo de los delitos laborales, del 316 en relación con los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 19

homicidios imprudentes— veinte años a ver cómo componíamos el concurso. Claro que podríamos llegar a un acuerdo después de no sé cuántos años de cómo solucionar eso, pero los jueces lo mejor que podemos hacer por los ciudadanos es darles las cosas resueltas; valoradas y resueltas. Eso, como criterio general, va a servir mejor que dejarlo todo a la discusión de la jurisprudencia, de la doctrina, de la fiscalía, etcétera.

Me planteaban el tema de la sentencia de Zaragoza. No puedo emitir una opinión —ustedes lo comprenderán— porque no conozco bien el caso; sería temerario por mi parte. Reitero algo que apunté antes, no siempre se está jugando bien con el dolo eventual. Podemos decir que el dolo eventual casi casi no existe en la jurisprudencia y que no hay que olvidar que se puede construir la tentativa en dolo eventual y eso daría solución. Por ejemplo, cuando se tomó la decisión de introducir un precepto para los conductores suicidas casi todos protestamos porque estábamos ante una tentativa, no nos hacía falta; además, como se introdujera un tipo nos iba a crear problemas. Al final se introdujo un tipo, el vigente 381, en el que se introducen elementos de la actitud interna, algo complicado y que nos provoca problemas. Yo creo que el Código Penal está para resolver problemas y no para crearlos. Pienso que se crearon problemas al sacar el homicidio por imprudencia leve del Código Penal. Casi todos los penalistas nos pronunciamos en el mismo sentido; dijimos que esto iba a crear problemas. ¿A quién ha beneficiado? Ha beneficiado a las aseguradoras, como se apuntaba, y se han dado los resultados hace pocos meses. Especialmente después de la modificación del baremo a finales de 2015 que entró en vigor el 1 de enero de 2016, no tanto en relación con muerte o grandes lesiones sino en relación con lesiones leves que, mire usted por dónde, son el 90 % de los casos. Ahí se ha abaratado mucho la factura a las aseguradoras, que incluso —recuerden— están planteando problemas respecto del caso que más se produce en los accidentes leves, que es el latigazo cervical. Ahí están planteando problemas si entran en esas indemnizaciones. Nunca se debería haber hecho eso.

Me preguntaban si matar a uno vale igual que matar a varios. Obviamente no, aunque, como muy bien sabe la diputada y querida compañera de profesión, siempre tenemos un límite, incluso en el delito doloso. Si se mata a uno, una pena; si se mata a dos o tres se puede subir la pena; si es a veintitrés no se puede subir la pena, como no se le despelleje. Así y todo cuando llegase a veinticinco ya se le habría despellejado. Tenemos que jugar con otras normas de concurso y en pequeñas cifras no vale lo mismo. Fíjense, aquí nos están preocupando también otros problemas. Hay reincidencias en alcoholemias pero también hay reincidencias en homicidios imprudentes en el ámbito de la seguridad vial. Habrá que abordar de alguna manera todas esas cuestiones. Creo que es suficiente la omisión del deber de socorro y combinarlo con sanciones administrativas. Creo que el 382 no habría que tocarlo. Me parece que en legislación y jurisprudencia hay que ser conservador en la técnica legislativa, no digo en la política criminal, ahí hay que ser progresista, pero en la técnica legislativa hay que ir siempre con mucho cuidado y cuando se va a modificar algo hay que mirar de reojo algunos otros preceptos que van a resultar afectados, lo que no se ha hecho en este proyecto. Por ejemplo, se modifica el 142 con esa presunción *iuris et de iure*, a la que antes me refería, pero no se hace lo mismo con idéntica estructura en el 152. En fin, hay que ser un poco coherentes.

Termino, no les ocupo más tiempo. Esto está mal resuelto, está todo mal resuelto. Esto va a crear inmensos problemas, esto no puede pasar así si no quieren ustedes causar un importante daño a los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Matos Mascareño): Muchas gracias, señor Álvarez.

Interrumpimos un momento la sesión para despedir al señor Álvarez y dar la bienvenida al nuevo compareciente. **(El señor vicepresidente, Molinero Hoyos, ocupa la Presidencia.—Pausa).**

— **DEL SEÑOR VARGAS CABRERA, FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 212/001150).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molinero Hoyos): Buenas tardes, señor Vargas, bienvenido a esta su casa. Tiene la palabra.

El señor **VARGAS CABRERA** (Fiscal de sala coordinador de Seguridad Vial): Señorías, es un honor para un miembro del ministerio fiscal que ejerce sus funciones de acuerdo con el principio de legalidad, según el artículo 124 de la Constitución, comparecer en el Congreso de los Diputados, del que emanan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 20

las normas cuyo cumplimiento le corresponde impulsar y promover ante la justicia en mi condición de fiscal de sala coordinador de Seguridad Vial, las que se ocupan del tráfico viario en las vías públicas, protegen los bienes jurídicos fundamentales, vida e integridad física, y apuntan a las ciudades del bienestar sin ruidos ni contaminación, con solo peatones y ciclistas en el centro y vehículos con energías alternativas o conectados en la periferia. Dirijo con los fiscales adscritos, doña Rosa María Pérez Martínez y don Mario Sanz Sanz, aquí presentes, excelentes profesionales del ministerio fiscal, una red de setenta fiscales delegados especialistas que son una referencia científica y jurídica en el ámbito nacional. Abordamos el fenómeno de la siniestralidad vial desde las estrategias de la Unión Europea: educativas —*education*—, preventivas —*engineering*— y sancionatorias —*enforcement*—. La estrategia de *enforcement* la integran en nuestro país la sanción administrativa de la Ley de Seguridad Vial —artículos 74 al 81— y la penal —artículos 142 y 152 que aquí nos ocupan, y 379 al 385 del Código Penal—. El derecho penal está regido por el principio de intervención mínima y su utilización no puede excusar el empleo de las respuestas educativas y preventivas, que son siempre de mayor eficacia. Bueno es recordarlo al abordar el proyecto que nos ocupa.

Comienzo por la reforma de los delitos imprudentes de los artículos 142 y 152 del Código Penal. La primera observación es que la modificación no se refiere solo al ámbito del tráfico viario, sino a todas las modalidades imprudentes, por tanto, a las que tienen lugar en los siniestros laborales, con un elevado número de procedimientos, así como a los accidentes aéreos, ferroviarios y marítimos, imprudencias médicas y en general todas las esferas de la vida diaria en las que se producen negligencias con resultado de muerte o lesiones. Por ejemplo, accidentes domésticos derivados del incumplimiento de deberes de cuidado, accidentes de caza, incendios o aglomeraciones en espacios cerrados, accidentes pirotécnicos, etcétera. En la tarea parlamentaria deben considerarse estos otros ámbitos de riesgo, muy diferentes entre sí y con necesidades de tutela penal que pueden ser diferentes. Nos centramos en la reforma de los artículos 142.1 y 152.1, que contienen una cláusula interpretativa de la imprudencia grave. Comenzamos por la recomendable supresión de estos apartados. A los efectos de este apartado —leo el texto presentado en la proposición—, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del Código Penal. Hablo de recomendable supresión porque los comportamientos punibles del artículo 379 se vienen considerando en inveterada doctrina jurisprudencial y de la fiscalía como constitutivos de imprudencia grave. Es tan claro, que en el actual artículo 382 constituyen circunstancias de agravación de la penalidad. Además de ser innecesaria, la cláusula interpretativa puede ser perturbadora al poderse entender, *sensu contrario*, que las conductas de conducción temeraria del artículo 380 quedan excluidas del concepto. Asimismo, porque puede interpretarse que basta con que el exceso de velocidad punible y la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas meramente concurran, sin que sean causantes o determinantes del homicidio o lesiones.

En segundo lugar, me ocupo de la supresión de la norma concursal del artículo 382 y la elevación de pena de los artículos 142.3 y 152.3 ante la pluralidad de resultados. Con anterioridad a la reforma penal operada por la Ley Orgánica 15/2007, que reforzó con efectos benéficos la tutela penal del tráfico viario, en el caso de cometerse un previo delito de peligro de los artículos 379 a 381 con resultado de homicidio imprudente, podían imponerse y se imponían por lo general las penas, en concreto la de prisión, en su grado mínimo, situación criticada en la instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado al traslucir una devaluación de censurables comportamientos infractores. Lo ejemplificamos. En el caso de atropello ocasionando la muerte de un ciclista bajo la influencia del alcohol se solía imponer la pena de un año de prisión menor y un año de privación del derecho a conducir por el delito del artículo 142. Si eran dos los fallecidos, al tratarse de dos delitos del artículo 142, se imponían dos años de prisión y dos años de privación del permiso de conducir, uno por cada delito, en ambos casos sin ingreso en establecimiento penitenciario por la generalizada suspensión de la ejecución de la pena conforme al artículo 80 del Código Penal. Solo a partir del fallecimiento de tres ciclistas se imponía la pena mínima de dos años y medio con ingreso efectivo en prisión, siendo a partir de aquí indiferente el número de ciclistas fallecidos, pues al tratarse de una sola acción imprudente constitutiva de varios delitos el concurso ideal del artículo 77 impedía sobrepasar la cuantía máxima de pena del artículo 142, que es de cuatro años. Tras la citada reforma de 2007, en virtud del artículo 382 ahora vigente —en el momento en el que hablo—, el atropello causando la muerte a un ciclista por un conductor embriagado conlleva de modo obligado una pena mínima de dos años y seis meses de prisión, que supone el internamiento en establecimiento penitenciario y otra mínima de tres años y seis meses de privación del derecho a conducir. Cuando se trata de dos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 21

ciclistas fallecidos, de conformidad con la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado, la pena mínima de prisión es de tres años y tres meses y a partir de tres resultados de muerte no puede pasarse, como antes, de los cuatro años prescritos por el artículo 77.

Es preciso remarcar que la supresión del artículo 382 aisladamente considerada vuelve a la situación anterior a la reforma de 2007 y reduce la respuesta penal en contra de lo que se afirma en el preámbulo, pues al desaparecer el precepto, siguiendo con los ejemplos, si me lo permiten, el fallecimiento de dos ciclistas por el atropello de un conductor embriagado puede generar una pena mínima de dos años de privación de libertad sin ingreso efectivo en prisión, uno por cada delito de homicidio, además de la pena de multa y privación del permiso de conducir. Esto es lo que sucedería si estuviera en vigor esta reforma que se está tratando aquí. Todo ello es consecuencia de pensarse separadamente ambos delitos, homicidio y conducción bajo la influencia de alcohol, en lugar de considerar este último como una circunstancia de agravación del primero, que obliga en el derecho ahora vigente a la imposición de la pena del artículo 142 de uno a cuatro años en su mitad superior, dos años y seis meses. En la actualidad, como ya se expuso, la pena mínima y preceptiva en el caso de la muerte de dos ciclistas —siguiendo con el ejemplo— es de tres años y tres meses de prisión que provoca la entrada en establecimiento penitenciario. En contra de lo que dice el preámbulo, el exceso de velocidad punible y la conducción bajo la influencia de alcohol y drogas en lugar de merecer mayor reproche por su peligrosidad se traslada en el marco de sus nuevas relaciones con el homicidio imprudente a un régimen de disminución de la sanción penal. Seguramente no ha sido el propósito pero el texto de la norma conduce a esta consecuencia paradójica de disminuir la tutela penal, aunque parece que lo pretendido en el proyecto legislativo era reforzarlo. Podría ser la voluntad legislativa, en contra de lo dicho en el preámbulo y contemplando conjuntamente la derogación del artículo 382 y la aparición de la agravación de la pena de los artículos 142.3 y 152.3. De una parte, evitar el automatismo del ingreso en prisión en los casos citados de dos muertes de peatones, ciclistas, conductores u ocupantes debidas a una previa conducción embriagada, bajo los efectos de drogas, con exceso de velocidad punible o temeraria y dejar en estos casos la decisión que ahora es de la ley en manos del juez, al menos cuando el número de fallecidos no sea superior a dos. De otra parte, puede ser la voluntad del legislador sobrepasar el tope punitivo de cuatro años cuando hay pluralidad de fallecidos, pues en los accidentes con un elevado número de víctimas puede ser, en efecto, insuficiente. La cuestión, desde mi punto de vista, es la máxima discrecionalidad judicial que se otorga y la dificultad de ajustar la norma de los artículos 142.3 y 152.3 a las exigencias del principio de legalidad y taxatividad en los tipos penales con agravación facultativa de la pena, como el presente en este caso de dos grados. Se debe a que notoria gravedad y pluralidad de resultados —expresiones de la norma— son objetos jurídicos indeterminados, de difícil concreción que es preciso acotar para evitar una desproporcionada exasperación de la pena. Por ello, el artículo 142.3, como se expone en el preámbulo, ha de constreñirse a la pluralidad de fallecidos, excluyendo el supuesto de un solo homicidio con varios resultados lesivos como se desprende literalmente del texto de la proposición, dado que la pena puede elevarse en un grado hasta seis años o dos hasta nueve. Así, debería decir: ... y hubiere una pluralidad de personas fallecidas. La expresión pluralidad es incierta y parece referirse a más de dos personas sin otra concreción. Sea como fuere, la supresión del artículo 382, además de poder disminuir la tutela penal o, mejor, hacerla depender de la discrecionalidad judicial, puede perjudicar los derechos civiles de las víctimas. En efecto, la previsión del texto actual incluye que la condena se refiere en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado. La fórmula normativa ha sido de indudable utilidad pues funda la interpretación sostenida por la fiscalía de que las responsabilidades civiles han de quedar resueltas en el procedimiento penal, incluyendo las procedentes de lesiones o daños materiales o atípicos. En el mismo sentido, la reciente sentencia del Tribunal Supremo 390/2017, de 30 de mayo, ajustada al criterio de la Circular de la Fiscalía General del Estado 10/2011. Con esta solución jurisprudencial instada por la fiscalía se evita a las víctimas acudir a la jurisdicción civil al haberse examinado ya el accidente y sus lesiones y daños en la penal. Por eso, el precepto nuevo al menos en este punto debe salvarse.

En tercer lugar, la introducción del artículo 382, el delito de abandono del lugar del accidente. Es necesaria, desde mi punto de vista, una sucinta indicación histórico-legislativa. La Ley de 17 de julio de 1951 incorporó al Código Penal, dentro de los delitos contra la libertad y seguridad en el artículo 489 bis, el delito de omisión de socorro, con un tipo básico idéntico al actual, estructurado en torno a un resultado de peligro manifiesto y grave y cuyo bien jurídico, según la doctrina jurisprudencial, es la solidaridad pero como instrumento para la protección de bienes jurídicos o intereses vitales o primarios en situación de desamparo, siendo preciso constatar en el proceso lesiones de gravedad que lo fundamenten.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 22

Por su parte, en la legislación penal especial de tráfico, artículo 5 de la Ley de 9 de mayo de 1950 y artículo 7 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, se creó un delito formal solo para la circulación llamado de fuga, basado en el abandono del lugar, hubiera o no peligro, que desapareció en la Ley de 8 de abril de 1967. El delito de fuga proviene de la legislación anglosajona, es el *leaving the scene of an accident*, más coloquialmente el *hit and run*, choque y fuga, habiéndose extendido, entre otras, a la legislación alemana —Código Penal, artículo 142— y francesa, el Code de Route, artículo 231.1.º En ellas se comprende en ocasiones también los resultados de daños materiales. Ya han visto ustedes que aquí se comprenden solo las lesiones constitutivas de delito y el fallecimiento. El bien jurídico protegido es en este delito la Administración de Justicia en cuanto al irse del lugar el conductor impide la investigación judicial del accidente y el ejercicio de acciones de las víctimas ante ella, razonándose que, asimismo, se lesionan las potestades de la Administración y de la policía para el control e investigación de accidentes del ámbito específico del tráfico rodado que está intensamente normativizado por los riesgos que comporta. Este argumento justifica la punición de estas conductas de autoencubrimiento, ya que el autor ha podido cometer un delito y se da a la fuga, entre los delitos contra la seguridad vial en algunas legislaciones. Desde esta óptica histórico-legislativa examinamos el nuevo artículo 382. La acción típica es el abandono del lugar frente al no socorrer o auxiliar del artículo 195, lo que revela que estamos ante un verdadero delito de fuga, basta huir o irse del lugar existiendo lesiones constitutivas de delito o fallecimiento. No se exige peligro ni situación de desamparo. En esencia, el tipo es el mismo que el de las leyes penales especiales de 1950 y 1962, con una mayor ampliación de las conductas punibles, pues el sujeto activo —el autor— no es el causante material sino el implicado en el accidente, por lo que serán penados, por ejemplo, todos los intervinientes que abandonen el lugar en una colisión en cadena que haya resultado lesivo, aunque solo uno sea el autor. Ha de tenerse en cuenta que desde 1967 desapareció este delito de nuestro ordenamiento jurídico, y los casos de fuga sin concurrir objetivamente una situación de peligro pasaron a estar regulados por la legislación administrativa, actualmente los artículos 51 de la Ley de Seguridad Vial y 129 del Reglamento de Circulación, y en ellos se describen con amplitud todos los deberes exigibles que fundamentan el injusto del nuevo artículo 382 cuando se ha producido el accidente. Los incumplimientos de la ley administrativa vigente desde entonces están sancionados en los artículos 75.c), 76.q) y 80 de la Ley de Seguridad Vial con la pena de multa, que puede llegar a los 200 euros. Estos comportamientos no deben pasar, después de más de cincuenta años, de la sanción de multa de escasa cuantía actual a la de delito con las penas reseñadas en el artículo 382 sin hacer una depuración de la respuesta penal a la luz del principio de intervención mínima.

Traigo a colación los datos estadísticos de la DGT de 2016. De 174679 conductores implicados en accidentes con víctimas se dieron a la fuga 1028, en torno a un 0,6%, y en estos accidentes hubo 10 fallecidos, el total anual fue de 1810 y 72 heridos hospitalizados, y el total anual fue de 9755. Las cifras del Consorcio de Compensación de Seguros, con módulos no exactamente coincidentes pero sí muy cercanos, fue de 1709 expedientes en 2016. Entiendo que la tutela penal debe alcanzar, en todo caso, los supuestos de abandono del lugar cuando hay fallecimiento. Casos como el del marido de Anna, que están en la raíz de esta reforma, encuentran aquí una adecuada respuesta punitiva, soslayando la controvertida punición de tentativa inidónea de la omisión de socorro del artículo 195, párrafo tercero. Asimismo, el sujeto activo no debe ser el implicado sino el causante material del accidente.

Fuera de los fallecimientos, convendría acotar el artículo 382.1, pues la redacción propuesta —que se la recuerdo, aunque la saben literalmente— «lesiones constitutivas de delito», estarían comprendidas todo tipo de lesiones, desde una mera contusión o una herida superficial que exige tratamiento médico a una lesión medular, por lo que convendría exigir una determinada gravedad. En cualquier caso, para estos casos de menor gravedad y para los demás el legislador cuenta como alternativa a la pena con la respuesta de la sanción administrativa, que podría perfeccionarse incrementando las sanciones con pérdida de puntos hasta el máximo.

Por último, el artículo 382 inciso último debe repensarse porque exige no el conocimiento de la alta probabilidad de haber causado un resultado lesivo, sino el deber de tenerlo, previsibilidad propia que es del delito imprudente, no del delito doloso como es este, y porque no basta con que el autor se haya representado una pluralidad de resultados lesivos sino que es preciso además que se hayan producido en la realidad para que la pena sea grave. En todo caso, la pena privativa de libertad unida a la privativa de derechos no puede ser superior en este novedoso artículo 382 a la de la omisión del deber de socorro del artículo 195, no solo por los insolubles problemas de concurso entre uno y otro que se plantearían sino además porque en este último, en el 195, se protegen bienes jurídicos personales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 23

Por último, me refiero a las víctimas de accidentes de tráfico, con especial consideración a los ciclistas. El principal cometido de la especialidad de la seguridad vial que me honro en representar en nombre del ministerio fiscal a nivel nacional es la protección de las víctimas de accidentes de tráfico consideradas como sujetos individuales de sufrimientos una a una, con frecuencia irreparables, y velar por sus derechos morales y económicos. Quiero referirme a las pertenecientes al colectivo ciclista por lo que representan en la nueva cultura de la vía pública. En el dictamen 2/2016 —lo tienen en la página *web* fiscal.es— expongo los criterios ampliamente seguidos por los juzgados de rigurosa protección penal de ellos como colectivo vulnerable. Quiero expresamente reconocer su esfuerzo y la movilización liderada por Anna, viuda, como otras, de ciclista, en defensa de estos valores y el apoyo que por mi parte les he expresado en privado y ahora en sede parlamentaria.

La cuestión nuclear son los derechos resarcitorios de las víctimas tras la reforma operada por la Ley 35/2015 sobre el llamado baremo del seguro y la supresión de la imprudencia leve con la reducción notable del procedimiento penal correlativo de los artículos 963 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, antes juicio de faltas. La decisión fue acertada bajo el punto de vista penal, a la luz del principio de intervención mínima y procesal, pues en la mayoría de los casos, señorías, el juicio de faltas era un instrumento para facilitar la negociación con la supervisión del juez y del ministerio fiscal, sin cumplirse los fines de la intervención punitiva.

En la memoria del fiscal general del Estado del año 2015 hice constar el informe que emití en diciembre de 2014 ante la Junta consultiva de seguros, en el que, desde el profundo respeto al legislador, me oponía o discrepaba de su tramitación parlamentaria. El ministerio fiscal intervenía en la fase previa de elaboración por carecer de una memoria de impacto económico rigurosa y por no ofrecer, en lo que aquí se expone, una solución a la posible situación de indefensión de las víctimas económicamente vulnerables, en el contexto de la desigualdad que en las negociaciones con las compañías de seguros podía generarse. En las memorias del fiscal general del Estado de 2016 y 2017 —lo pueden igualmente consultar— insistí en esta cuestión. Con fecha 13 de julio de 2016 emití el dictamen 3/2016, sobre el nuevo baremo del seguro, para unificar los criterios interpretativos, tarea que me compete en general respecto de las normas relacionadas con la seguridad vial, sobre la Ley citada 35/2015, tendente a una útil y eficaz aplicación de sus previsiones, y sobre todo a velar por los derechos de las víctimas. Este dictamen también ha sido altamente seguido por los juzgados. Lo que ocurre, señorías, es que al despenalizarse la imprudencia leve se ha reducido drásticamente el número de procedimientos penales no solo por lesiones leves, en las que ya no hay ninguno, sino, en elevado número, por fallecimiento y lesiones graves.

Fuera del proceso penal, en el que ya no está el ministerio fiscal, la desprotección y la desigualdad son grandes, en primer lugar, porque al haberse introducido en fase de enmiendas en el Senado de la Ley 35/2015 la modificación del artículo 78 de la Ley de Responsabilidad Civil, que exige la reclamación previa al asegurador para ejercitar la acción civil, hay que esperar al transcurso de los plazos del procedimiento de oferta y respuesta motivada para que el Instituto de Medicina Legal —que, en la acertada innovación, realiza la pericia médica por precio tarifado— reconozca al lesionado y le facilite el fundamental informe médico. A diferencia de lo que ocurría con el informe forense de de los juicios de faltas, cuando el instituto va a realizarlo ya no es posible por la distancia temporal con el accidente. De otra parte, de cara al proceso civil que ha de iniciarse a través de demanda en juicio declarativo de los artículos 248 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil y por el que han de dilucidarse casi todas las discrepancias con las aseguradoras, las víctimas de accidentes de tráfico que ya no gozan de las garantías y derechos del Estatuto de la Víctima aprobado por Ley 4/2015, de aplicación solo en el proceso penal, cuando se hallan en situación de pobreza, vulnerabilidad económica o riesgo de exclusión social, cifras que estimamos en torno al 25% cuanto menos, se ven imposibilitadas de afrontar los gastos y desembolsos previos al procedimiento y obligadas a aceptar las cantidades reducidas que les ofrecen las compañías, debiéndose ponderar que, en ocasiones, la lesión significa en estos colectivos la pérdida de las escasas oportunidades laborales de que disponen.

Hay conceptos bien contruidos y complejos en el nuevo baremo que pueden tener significativa relevancia económica para ellas, como el lucro cesante y la ayuda de tercera persona, con favorables opciones de incremento económico tras la prueba sobre pensiones de los artículos 88.3, 125.6 y 32.4 de esta Ley 35/2015, viéndose de todo punto impedidos de reclamarlos al no poder afrontar los gastos de bufetes especializados. Creo —y termino, señorías— que la urgencia es esta, sin perjuicio del interés de la proposición para una adecuada tutela penal del tráfico viario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 24

Sugiero que en este proyecto se aborde sin dilación una modificación de la Ley de Enjuiciamiento Civil para establecer lo que expresivamente un compareciente anterior ha llamado el juicio de faltas civil. Exigiría la supresión de la reclamación previa antes citada del artículo 78 de la Ley sobre responsabilidad civil y un simplificado trámite procesal configurado como especialidad del procedimiento monitorio del artículo 812 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en el que se diera a la víctima acceso pronto e inmediato al Instituto de Medicina Legal y, con el informe médico emitido, se iniciara una negociación simplificada y automatizada a través del programa informático que con gran mérito han creado las propias compañías de seguros. El colectivo ciclista, que no cuenta con la cobertura del seguro, padece en este sentido una situación todavía de mayor indefensión y paliarla es la primera exigencia que debe formularse.

Gracias por su atención y quedo a su disposición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molinero Hoyos): Muchas gracias, señor Vargas, por su ilustrativa exposición en la materia propia de esta comparecencia.

Seguidamente, en nombre de Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Vargas, por acompañarnos. Sin duda, es un referente, como todos ustedes saben, en seguridad vial. Hemos coincidido en otros muchos temas dentro de la propia Comisión de Seguridad Vial, así que es un placer tenerle hoy con nosotros.

Voy a empezar casi por el final de su exposición. Coincido plenamente con usted en que la despenalización de las faltas en el año 2015 supuso que nos encontremos con que en muchos casos las víctimas de accidentes de tráfico están verdaderamente desprotegidas. Es el caso de Anna González, que trajo la apertura de este debate a esta Cámara y que hoy nos hace estar aquí. Ciertamente, deberíamos de alguna manera incluirlo en esta modificación del Código Penal, ver la posibilidad de que en el caso de fallecimiento o de lesiones graves se abra una vía para que vayan por lo penal. Agilizar los juzgados de lo Penal no puede ser una justificación en ningún caso para que las víctimas de accidentes de tráfico se vean inmersas en una pesadilla.

En cuanto a otros temas que ha comentado, verdaderamente me preocupa y sería importante revisar lo que comenta acerca del artículo 382, que finalmente nos podemos encontrar con que se reduce la respuesta penal en el caso del alcohol y de las drogas en lugar de tener una respuesta mayor con la nueva modificación del Código Penal. Tenemos que dar una vuelta a todo eso y agradezco los comentarios que ha hecho al respecto.

Efectivamente, hay varias enmiendas que nos ha pasado la Mesa de la Bicicleta que hacen hincapié en lo que comentaba del artículo 142.3, que habla de la notoria gravedad y que en algunos casos deja sin acotar. Una de las enmiendas que ellos nos proponen habla de la expresión por notoria gravedad y/o que hubiera afectado a la integridad física de una pluralidad de personas. En la redacción actual se contemplan las dos cuestiones y lo que proponen, con lo que nosotros estamos de acuerdo, sería que se dé un caso o el otro, porque si no nos podemos encontrar con la paradoja de que sea de notoria gravedad pero que haya sido una única persona y entonces no sea constitutivo de delito.

Ha hecho un análisis bastante interesante que estudiaremos y que mi grupo parlamentario planteará para que cuando llegue el periodo de enmiendas poder incluirlo en la ley y que al final consigamos que haya una mayor protección de las víctimas de accidentes de tráfico, que creo que es fundamental.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molinero Hoyos): Muchísimas gracias, señora Rivera.

A continuación, tiene la palabra el representante de Unidos Podemos, señor Moya.

El señor **MOYA MATAS**: Muchas gracias, señor Vargas, por su intervención eminentemente técnica.

Hemos entendido que básicamente el objetivo es velar por los derechos morales y económicos de la víctima. Por su intervención, entendemos que, desde su punto de vista, el endurecimiento de las penas no sería la respuesta más adecuada para velar por la defensa de estos derechos morales de las víctimas. De la misma manera que hemos preguntado al anterior interviniente, quisiéramos saber su opinión, vista su experiencia, sobre si esta medida propuesta en la PNL que trae sobre el endurecimiento de las penas y la creación de nuevos tipos tendría efectividad en el objetivo de disminuir al máximo e incluso erradicar este tipo de siniestros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 25

Por otro lado, respecto a la segunda vertiente, la defensa de los derechos económicos de la víctima, estamos bastante de acuerdo y estamos trabajando en la modificación del derecho procesal para establecer un tipo de procedimiento en el cual ambas partes, aseguradoras y víctimas, comparecieran en el máximo plano de igualdad, igualdad de armas y de recursos. Quisiéramos saber su criterio, si sería favorable a recuperar la antigua regulación en la cual básicamente lo que se pretendía era que el transcurso del tiempo, que es, como sabemos todos, inevitable en los procesos judiciales, perjudicara a la aseguradora, de manera que se incentivara una solución lo más justa posible recuperando los antiguos intereses gravados para evitar la mora en el pago de las indemnizaciones. También sería partidario de facilitar que la víctima tuviera una elección libre de perito médico que valorara los daños y que no tuviera que acudir a un perito designado y a menudo supeditado por la aseguradora. Asimismo, que se haga una regulación de las costas judiciales, que se establezca una norma según la cual cuando la sentencia condene a la aseguradora a cuantías mayores que la oferta motivada las costas vayan a cargo de la aseguradora. Y un punto que una serie de asociaciones nos solicita y que sería bastante correcto a la hora de velar por los derechos económicos es el acceso al atestado, es decir, que desde el primer momento la víctima tuviera acceso al atestado para poder valorar el efecto de los daños por los que ha de ser indemnizada la víctima. Estas son las observaciones y dudas que le queremos plantear.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molineroy Hoyos): Muchas gracias, señor Moya. Seguidamente, tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, el señor Muñoz.

El señor **MUÑOZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, don Bartolomé Vargas, fiscal coordinador. En primer lugar, quiero felicitarle por la trayectoria de su fiscalía y de todos los fiscales que están especializados en esta materia a lo largo de estos largos años, que desde luego han sido fructíferos. Ese concurso de la fiscalía ha servido para que disminuya el número de fallecidos y el de accidentes de tráfico producidos. Todo ha contribuido, como también lo han hecho las reformas en materia penal y administrativa.

Quisiera empezar por la parte final de su intervención. Nos ha puesto de manifiesto aquello que no se hizo bien y que tiene que ver con la supresión de la imprudencia leve. A partir de ahí, discutimos sobre el tipo y el método. El tipo deberíamos haberlo mantenido, pero creo que también el método. En eso no estoy de acuerdo con usted. Haber quitado el método, que es el juicio de faltas, nos ha traído la consecuencia con la que ahora nos encontramos. ¿Por qué? Porque en el juicio de faltas, por el principio de intervención mínima, tener allí al fiscal y al juez..., pero yo creo que las víctimas negociaban mejor teniendo al fiscal, al juez y al forense. Hasta tal punto es así que ahora nos lo reconducen a una subespecie de juicio monitorio que ya es una especie en el procedimiento civil. Esta es la consecuencia de aquella situación. Las faltas también tenían el principio de mínima intervención, pero tenían una función ciertamente tuitiva de los derechos de las víctimas y se hacía una buena labor en ese aspecto si lo comparamos con lo que actualmente nos encontramos. Me parece muy interesante incorporar —y nuestro grupo va a reflexionar sobre ello— esa iniciativa de tratar esa parte procedimental que no está contemplada en la parte simplemente material del derecho.

Entro ya en la proposición de ley que se tomó en consideración por todos los grupos de la Cámara, porque en el fondo existe la necesidad de atender al problema que se genera con las víctimas. Tenía alguna duda que plantearle. En primer lugar, en el apartado 3 de los artículos 142 y 152 —no así en el apartado 1 de ambos, que se refiere a los supuestos comprendidos en el 379— se extiende a todas las imprudencias. Lo ha dicho perfectamente. Quizá está puesto a la cabeza de la iniciativa para una parte de las imprudencias, que son las que devienen de los accidentes de tráfico, pero con el apartado 3 estamos dando una catalogación que afecta a todo tipo de imprudencias de las que están recogidas en los tipos específicos imprudentes que recoge nuestro Código Penal de 1995. Ahí hay un problema.

Hay otra cuestión que le pongo de manifiesto para saber su parecer. Es verdad que la exposición de motivos habla de que la redacción del artículo 142.3 permitiría al juez o tribunal imponer una pena de hasta nueve años de prisión en el caso de varios fallecidos. La primera cuestión que me llamó la atención es que en la dicción literal del apartado 3 del artículo 142 se habla de que el juez o tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en uno de los grados o en la extensión que estime conveniente. Esto ya de por sí es una discrecionalidad no muy lógica. Sigue diciendo que si el hecho reviste notoria gravedad —estos son conceptos jurídicos no ya indeterminados, sino indeterminables y, en ese aspecto, muy difíciles— y hubiese afectado a la integridad física de una pluralidad de personas. Yo, cuando leo integridad física, no leo fallecimientos. Si no leo fallecimientos, estamos en una contradicción palmaria con lo que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 26

ha referido aquí, porque estamos hablando del apartado 1 para el fallecido por homicidio por imprudencia, pero estamos agravándolo si afecta a la integridad física de una pluralidad de personas y no a la muerte de una pluralidad de personas. Por tanto, hay que reflexionar sobre este aspecto.

Por otro lado, me parece difícilmente aceptable la forma en que se enfoca la sustitución del artículo 382. Como ha dicho usted perfectamente, si quitamos el concurso específico del 382 y lo reconducimos todo al artículo 77, vamos a bajar la penalidad de muchas conductas cuando estamos pretendiendo lo contrario. Por tanto, el efecto es ya de por sí perverso. Creo que hay que dejar eso, porque es perfectamente lógica esa subespecie del concurso. Además, es farragosa la redacción que tiene la exposición de motivos cuando dice aquello de que empezamos con una actuación que de imprudente deviene en dolosa. Es difícilmente abordable porque, como ha dicho usted al principio, estamos en una legislación de la peor etapa del franquismo y en una tradición de delitos que no son los que aquí se establecen. Tampoco tiene ninguna lógica cuando dice que se sanciona la maldad intrínseca en el abandono. ¿Cuál es el bien jurídico que estamos protegiendo aquí? No está el derecho penal para esto, está para otras cosas, pero no para esto. Dice también que se producirá con frecuencia el concurso de normas entre este tipo penal y el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3 del Código Penal. Lo asume y dice que con ello se da respuesta al abandono cuando hay un fallecimiento. No creo que esta sea la forma más correcta de enfocarlo. Todo lo que usted ha dicho tiene lógica, pero creo que es una solución mucho más acertada la que usted ha propuesto que la forma en que aquí se enfoca.

Por lo demás, quiero agradecerle nuevamente su comparecencia. Una vez más ha venido usted a esta Cámara para ilustrar a los parlamentarios y a las parlamentarias.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molinero Hoyos): Muchas gracias, señor Muñoz.

Seguidamente tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular, el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Muchas gracias, señor presidente y muchas gracias, señor Vargas. Sin duda alguna quiero felicitarle por su trayectoria, como han hecho los portavoces de otros grupos parlamentarios, y también por su brillante intervención en el día de hoy. Se lo digo con absoluta sinceridad. Creo que estamos en la misma línea de que hay que hacer algo y lo que estamos intentando a través de estas comparecencias es que lo que hagamos, lo hagamos bien.

Voy a ir muy rápido en algunas de las cosas que usted ha dicho, porque hemos tomado nota de la necesidad de mejora de los artículos 142.3 y 152.3. Hay que especificar mucho más lo que se pretende para no crear cierta inseguridad o discrecionalidad por parte de los tribunales y para fijar mejor los criterios. Con respecto a las modificaciones de los artículos 142.1 y 152.1, usted ha mencionado que el criterio jurisprudencial en estos momentos es considerar imprudencias graves a aquellas en las que existe influencia de bebidas alcohólicas, drogas, etcétera. Creo que llevar a un artículo del Código Penal algo que ya está admitido jurisprudencialmente en la doctrina no es malo. Quizá es mejor especificarlo o redactarlo de otra manera, pero no creo que sea malo llevar un criterio jurisprudencial a la ley.

Me voy a ceñir ahora a lo importante de esta modificación, porque es lo que se está viendo aquí. En primer lugar, el nuevo tipo penal. Nos encontramos con una situación de omisión de socorro que no está recogida en el artículo 195. En aquellos casos en los que hay un fallecimiento ya no se aplica la omisión del deber de socorro ni tampoco se aplica en aquellos casos en que hay otras personas por allí, es decir, que la víctima no está completamente desamparada. Es el caso del marido de Anna González o de otros casos que se han citado aquí como el del atropello de una niña que apareció en una cuneta tras darse a la fuga el conductor que causó su muerte; por tanto, el caso de un señor que está implicado, que causa o que participa en un accidente y que se da a la fuga. Algunos intervinientes han dicho aquí que eso merece un reproche administrativo. Yo me voy a mojar y mi grupo parlamentario se ha mojado. Mi grupo parlamentario cree que la conducta de aquel que causa un accidente y huye o se da a la fuga, como estaba en esas normas preconstitucionales, es merecedora de un reproche penal. Es legítimo pensar que lo que debe tener es un reproche administrativo, pero una reflexión que tenemos que hacer todos los grupos parlamentarios es si nos contentamos con que sea un reproche administrativo o si estas conductas en las que se habla de especial maldad en la exposición de motivos son merecedoras de reproche penal. Mi grupo parlamentario se moja, y cree que es merecedora de reproche penal, pero el tipo penal hay que establecerlo bien, y estamos dispuestos a hacer cualquier mejora vía enmienda. Ahora bien, yo creo que se debe despejar la duda ya. Hemos escuchado en alguna ocasión cuál es el bien jurídico protegido. Habrá que establecerlo, montarlo, estudiarlo, analizarlo y redactarlo, pero yo quiero adelantar en esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 27

Comisión que nuestro grupo parlamentario cree que esa conducta es merecedora de reproche penal. En este sentido, y para avanzar en la tramitación de esta ley, los demás grupos deben decidirse ya sobre si es reproche penal o si solo precisa un reproche administrativo.

Otra cuestión motivo de debate es la derogación de la imprudencia leve. Yo le he entendido en su intervención que esta, basada en el principio de intervención mínima del derecho penal, había sido acertada. La portavoz de Ciudadanos hizo una crítica respecto a la derogación de la imprudencia leve. Cuando se explica, siempre se habla del procedimiento de faltas y de la posible desprotección de las familias de las víctimas en orden a ser resarcidas con respecto a las aseguradoras y al hecho de tener detrás al ministerio fiscal. La primera pregunta es si es bueno o no que la imprudencia leve salga del Código Penal.

El artículo 621 antiguo decía: Los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses. A razón de 6 euros diarios, estaríamos hablando de 320 euros. ¿La crítica fundamental a la proposición de ley que hemos presentado es haber suprimido del Código Penal una pena de 320 euros a aquel que por imprudencia leve causara la muerte de una persona? No, es la utilización del procedimiento penal, con lo cual, en la intervención mínima del derecho penal es acertado haberlo suprimido. Lo que sí creemos es que debería haberse habilitado a la vez un procedimiento distinto al proceso penal para las víctimas, a lo mejor con presencia del ministerio fiscal, dado que la historia nos dice que ha sido bueno para las víctimas que en estos procesos esté el ministerio fiscal.

Usted decía que la responsabilidad civil se tiene que ventilar en el proceso penal; me imagino que será por las garantías que ofrece el proceso penal, pero no en el caso de todas. Si no, introduciríamos en el proceso penal, en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, todas las responsabilidades civiles, tengan un origen de tipo penal o no, lo cual creo que no es bueno. Lo que hay que hacer es habilitar un proceso civil en aquellos casos que no intervenga o que no deba intervenir el Código Penal que ofrezca las mismas garantías hacia las víctimas.

Hoy se terminan las comparecencias y de cara a la tramitación de esta ley me gustaría saber su opinión sobre si la conducta de irse del escenario de un accidente es acreedora de reproche penal o de reproche administrativo. El profesor de Derecho Penal que compareció antes dijo que era acreedora de reproche administrativo; nosotros consideramos que es acreedora de reproche penal. Por otra parte, no porque sea el procedimiento de faltas el más garantista hay que introducir en el Código Penal todas las responsabilidades civiles, sino que habrá que habilitar, si eso funciona, algún procedimiento con las modificaciones que sean necesarias en la Ley de Enjuiciamiento Civil para que esas indemnizaciones o responsabilidades civiles tengan las mismas garantías. Esto ya fue puesto en evidencia en la intervención en el Pleno del portavoz de Podemos.

Le agradezco muchísimo su intervención. Creo que ha sido brillante y que nos da mucho juego para poner especial atención y esfuerzo en redactar las enmiendas que mejoren un texto que nos parece adecuado y responsable haber presentado en estas Cortes Generales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molinero Hoyos): Muchísimas gracias, señor Matos. Seguidamente, le cedo la palabra al compareciente, señor Vargas.

El señor **VARGAS CABRERA** (Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial): Comenzando por esta última intervención, mi opinión —y la he expresado— es que la despenalización de las faltas fue una decisión correcta. Desde el punto de vista de la política criminal, del principio de intervención mínima y de la racionalización de la justicia estuvo suficientemente justificada. Yo creo que ya no se debe mirar para atrás; se hizo así y tenía suficiente justificación. El derecho penal tiene un campo de acción. Después hay otras respuestas, las educativas y las preventivas, la sanción administrativa y, en último lugar, está el derecho penal. Insisto en que en ese sentido fue una decisión —desde mi punto de vista y respetando otros planteamientos que se han hecho aquí— correcta.

Lo que ocurrió yo creo que fue consecuencia —si me permiten, y sin que esto suponga ninguna crítica al legislador— de una cierta descoordinación. En un momento en el que se hicieron un número elevado de leyes y además de una gran utilidad no se habilitó simultáneamente, como usted muy bien expone, un cauce civil, y pienso que ya es urgente hacerlo. Si esta reforma penal es una propuesta que contemplo con respeto y que pienso que se debe mejorar técnicamente, como otras reformas penales, al mismo tiempo les digo —por mi experiencia y por la de mis compañeros fiscales delegados— que es urgente tramitar ese procedimiento civil simplificado, en el que ya tenemos una cierta mejora. Al despenalizarse el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 28

juicio de faltas, en el que está el fiscal y está el juez, las víctimas se han quedado sin cauce, teniendo en cuenta que en el trámite de enmiendas en el Senado se suprimió la reclamación previa a la aseguradora. ¿Qué ha generado eso? Que las víctimas tienen que esperar un trámite de tres, cuatro, cinco o seis meses y no pueden costearse el informe médico.

El artículo 7 de la Ley de Responsabilidad Civil tiene un precepto muy positivo, y es que el Instituto de Medicina Legal realiza pericias por un precio tarifado, es decir, por un precio económico para las víctimas. Eso está ahí, lo que hay que hacer es acercarlo temporalmente a las víctimas y permitir un procedimiento civil simplificado que podría ayudarse de una herramienta informática muy eficaz que han diseñado las propias aseguradoras. Por esa vía y con una intervención judicial limitada para no cargar en exceso a los juzgados civiles —hay que tener en cuenta las cargas de trabajo que soportan unos juzgados y otros—, podría diseñarse ese cauce procesal. Cuenten desde ahora con toda mi colaboración y con los estudios que tenemos hechos en las fiscalías para diseñar, si el legislador —al que siempre respeto profundamente— lo estima oportuno y decide emprender ya la tarea. Todos los estudios de la fiscalía están a su disposición en este sentido en este punto.

En el ámbito penal, como les decía, contemplo con respeto la proposición y entiendo que lo que se debe hacer es mejorarla técnicamente. Los derechos morales y económicos de las víctimas no se deben confundir con la respuesta penal, son dos temáticas diferentes. Las víctimas no condicionan la respuesta penal, lo que hacen es legítimamente defender sus derechos, y el ministerio fiscal los defiende. ¿Cuáles son? El derecho a participar en el proceso, el derecho a ser informadas, el derecho a que se les reconozca su memoria, el derecho a ser oídas y entendidas. Señorías, las oficinas del fiscal coordinador y de mis compañeros fiscales adscritos están abiertas a todas las víctimas y las oímos y las entendemos, que es lo que dicen las directivas europeas. Lo primero es oírlas y entenderlas, comprender su dolor y desde ahí defenderlas jurídicamente y defender sus derechos en el proceso y fuera de él. Hay que defender los de todas, porque todas sufren lo mismo, pero, si me apuran, las víctimas económicamente vulnerables tienen una situación de indefensión provocada, primero, por la ausencia de recursos en este caso para entablar procedimientos civiles y, segundo, por la carencia de medios para afrontar, en los casos que les he citado y que tienen en el texto de mi comparecencia, unas opciones muy favorables probatorias, que son las de las pensiones, que como son cálculos actuariales no pueden hacerlos sin el coste de un bufete especializado. De modo que las víctimas no pueden condicionar la tutela penal, pero sí hay que ser muy conscientes de sus derechos. Además de todo eso, hay que potenciar las respuestas asistenciales en todos los ámbitos y hay que potenciar la tarea de las oficinas de atención a las víctimas, que ya se está haciendo. Como le digo, el ministerio fiscal defiende sus derechos en todo momento.

Añadiría alguna idea más a futuro en relación con las aseguradoras, que es la creación de un supervisor de las compañías aseguradoras que supervise, como órgano exigido por la Unión Europea, la relación entre aseguradora, asegurados y perjudicados. Es decir, el ministerio fiscal no puede olvidar a las víctimas ni la defensa de sus derechos, porque está obligado a ello, no por un mérito especial —está en esa dirección siempre y en todos los ámbitos—, lo que ha ocurrido es que el proceso penal se ha acortado mucho y fuera de él no somos parte en los procedimientos civiles. Lo que hacemos es, simplemente, hacer propuestas como la que hemos hecho en la tarde de hoy.

Les diré, en cuanto a la reforma penal en sí y ya descendiendo a algunas temáticas concretas, que en cuanto a la norma interpretativa lo que ocurre es que la jurisprudencia del Supremo sobre la gravedad de la conducción alcohólica es de 1930 y está muy consolidada. Se puede poner ahí, pero no la discute el Tribunal Supremo y tampoco el ministerio fiscal. Pero no solamente es que sea innecesario —se podría poner, como usted dice, para resaltar más la relevancia de la conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas y la velocidad punible en la conducción—, es que puede ser perturbador, porque, ¿por qué no se cita el 380 en la conducción temeraria? ¿Ya no hay imprudencia grave ahí? Puede perturbar la interpretación pacífica que hoy día tenemos ya sobre esta materia.

Hay una tercera cuestión. Dice el texto, si lo repasamos, que concurren. Que concurren no es que lo causen. Podría entenderse que cuando una persona atropella a otra con alcohol, pero la atropella porque cruza indebidamente un paso de cebra, es la misma imprudencia grave, pero no, la imprudencia de la víctima puede devaluar la imprudencia grave. Es decir, es una norma que puede estar hecha con la mejor intención, como usted dice, pero que analizada técnicamente y desde la praxis diaria... Yo ya lo he recomendado, con el respeto absoluto a lo que haga el legislador. Sobre todo, en esa norma hay algo muy importante, que es la responsabilidad civil. No es que se ventile en el proceso penal. Le pongo un caso concreto. Cuando uno conduce embriagado con daños materiales de alta o elevada cuantía, ¿qué ocurre?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 29

Que hay un delito de conducción embriagado, pero no hay un delito de imprudencia del que depende la responsabilidad civil. En principio, podría interpretarse que la acción civil no se puede ejercitar en el proceso penal porque no hay un delito en que fundamentarlo. No sé si me explico.

¿Qué ocurre? Con el 382 hemos encontrado un fundamento para sostener lo contrario. ¿Por qué? Porque si en una alcoholemia con resultado de grandes daños a la víctima no se la indemniza tiene que irse a la jurisdicción civil cuando ahí se ha visto el accidente. La expresión «será responsable en todo caso» nos ha permitido pedir indemnizaciones en el proceso penal para los daños atípicos y lesiones que no son delictivas. Es una norma que ha protegido los derechos de las víctimas. Finalmente, nuestra interpretación la ha recogido el propio Tribunal Supremo con cita del 382. No es que se tengan que ventilar, es la primera vez que están planteadas ya en el proceso penal. Se han planteado porque el delito, por ejemplo, de conducción embriagado ha generado lesiones leves o daños materiales que no son delictivos y cuya responsabilidad civil no se fundamenta en un delito. Hemos logrado, tras exponer nuestro criterio, que el Tribunal Supremo recoja eso y ha sido para las víctimas un paso adelante, porque ya no se ven obligadas a irse otra vez al procedimiento civil. Suprimir ese inciso, le puedo decir con toda seguridad que puede ser —un puede ser siempre respetuoso— un perjuicio para los derechos económicos de las víctimas. Hecho con la mejor intención, insisto. Pues para eso está el ministerio fiscal, para alertarles con todo respeto de que al menos ese inciso lo conserven en otro lugar si van a suprimir la norma concursal.

Refiriéndome a otras cuestiones e intentando seguir un orden, en cuanto a al supresión del 382 vuelvo a poner el ejemplo. En este momento en el que nos encontramos, si mañana —Dios no lo quiera, porque son enormes tragedias— un conductor embriagado —suele suceder el sábado a las diez o a las doce de la mañana, después de la noche de alcohol y, fíjense, cuando ya han transcurrido varias horas, porque el conductor no sabe que está influido por el alcohol aunque lo está— atropella a alguien en una vía recta y con plena visibilidad, esto supone una pena de dos años y seis meses, que supone el ingreso en prisión. Me podrán decir que es un automatismo riguroso. Bueno, pues esta fue la tutela penal que se decidió en el año 2007 y el fiscal promueve su aplicación.

¿Qué ocurre si derogan el artículo? El juez va a decidir entre uno y cuatro años. No está obligado a poner dos años y medio, puede ponerle un año. ¿Qué ocurría antes de esta norma? Que es lo que se hacía, porque los jueces tienen también la tarea —dicho con respeto— de individualizar la pena. El ejemplo que les ponía: Si —no lo quiera Dios— mañana el atropello es a dos ciclistas en las mismas condiciones, bajo la influencia de alcohol, ¿qué ocurre ahora? Que la pena es de tres años y tres meses obligada por la prescripción del código y los argumentos que les he expuesto. Ahora, si suprimen la norma, pueden ser de dos años a cuatro; el juez le puede poner dos años individualizando la pena. Esta es la decisión que tienen que tomar ustedes. Es una opción legislativa. A lo mejor lo que se ha pretendido no es eso. Además, al disociar los dos delitos —la conducción embriagado, que estaban unidos, consolidados, hermanados en el 382— y penarlos separadamente, ¿qué puede ocurrir si está en vigor la norma? Pues, por la imprudencia, un año, y por la conducción embriagado, multa y privación del permiso de conducir. Ahora se juntan y la conducción embriagado agrava la pena a dos años y medio. No sé si me explico con el caso concreto, con los casos que se nos plantean a diario.

He pensado que a lo mejor la intención legislativa es decir, bueno, quito este automatismo y cuando hay uno o dos ciclistas, peatones, conductores, ocupantes, fallecidos, con alcohol, no deseo que haya un automatismo penal. No deseo que lo decida la ley. Que lo decida el juez. Bueno, es una opción. Respeto profundamente a los jueces que individualizan las penas con todas las circunstancias personales y la gravedad del hecho, como dice el artículo 66. Y he pensado que a lo mejor lo que se desea es que en estos casos en los que hay dos fallecidos, con alcohol, por ejemplificar, que no haya ese automatismo del ingreso en prisión y que, en cambio, se pueda elevar la pena uno o dos grados, es decir, compensarlo por arriba. ¿Qué ocurre? Lo que sucede en este caso es una opción legislativa, es dejarlo a la discrecionalidad del juez, pero a una máxima discrecionalidad porque los conceptos jurídicos «notoria gravedad» y «pluralidad de personas» son conceptos muy imprecisos y les diré que es dudoso que se respete el principio de legalidad y taxatividad de los tipos penales. Pienso que el tope de cuatro años quizás haya que subirlo, que quizás es un tope excesivamente bajo. Si imaginamos un supuesto en un accidente de un autocar de transporte con 40 fallecidos, pues probablemente, como en otras legislaciones, ese tope se quede corto y haya que subirlo, pero hay que hacerlo con respeto a las garantías legales. Insisto en que haya una discrecionalidad del juez, que la debe tener, pero limitada. Que se precisen, que se concreten los conceptos. Y lo ejemplifico también. Ahora mismo, pluralidad, ¿cuántos son? ¿Más de dos? Son más de dos. ¿Qué es pluralidad de personas afectadas? ¿Cuánto es? Nunca se puede concretar tanto al juez,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 30

pero realmente la expresión pluralidad se emplea en otros lugares del código con un sentido de colectividad, en muchos, por ejemplo, en los delitos económicos. No hay una referencia clara sobre la concepción de pluralidad. Dice el texto: Afectados con afectación a la integridad física. Si nos vamos al 142, al homicidio, literalmente yo entiendo que está pensando en un homicidio y en varias lesiones, porque habla de afectación de la integridad física. El artículo 15 de la Constitución distingue vida e integridad física. Y si ahí pone integridad física es solo integridad física. Literalmente, el supuesto es —si me permiten utilizar la tragedia de los ciclistas— un ciclista fallecido y siete heridos o cinco o cuatro. Con eso elevo la pena un grado, hasta seis; o dos, hasta nueve. Parece más lógico que diga «pluralidad de fallecidos», por acotar el concepto. Pero nos vamos al delito de lesiones imprudentes del artículo 152, y entonces dicen ustedes: realmente, como son lesiones, es una afectación de la integridad física. Pero si son lesiones graves del artículo 152.1.3, enfermedad grave, ¿basta con una lesión grave y siete leves? Con esto quiero ejemplificar que eso, unido a notoria gravedad, son unos conceptos jurídicos que, subiendo la pena uno o dos grados —fíjense que podemos llegar hasta nueve y hasta casi siete en las lesiones—, requieren una mayor concreción, una mejora técnica en la redacción.

No sé si me he dejado alguna cuestión. En todo caso, el ministerio fiscal mira con absoluto respeto esta iniciativa en su deseo de que haya una mayor tutela penal en el tráfico viario. Por eso venimos esforzándonos día a día ante los tribunales y estamos desde ahora dispuestos a colaborar cuando nos reclamen para el diseño de esas fórmulas que sean técnicamente más precisas y que puedan cumplir esa función.

Voy a terminar, eso sí, con el delito del 382, si me permite el presidente, sobre el cual parece que hay una controversia. Efectivamente, este delito estuvo vigente desde el año 1951 hasta 1962, pero no por la época política española, porque ese delito es un delito de la cultura anglosajona de siempre, de toda la vida, y es un delito que no solo está vigente en términos similares en Estados Unidos, en Inglaterra o en Australia, sino que también en la Unión Europea tenemos tipos similares, por ejemplo, en Alemania, en Francia, en Bélgica, donde están en el Código Penal. Son opciones legislativas; eso es lo que dice el derecho comparado. ¿Qué ocurre? Que después de cincuenta años sin intervención personal y relegado a una multa de 200 euros —porque a día de hoy esas conductas son 200 euros de multa—, si se salta de ahí a la intervención penal, hay que medir y acotar la intervención penal. Esa es la idea que se les he intentado transmitir, hay que acotarla de alguna manera. No vayamos a un tipo idéntico de otras legislaciones, acotemos la intervención penal. ¿Qué posibilidades hay? Hay una primera opción. Digo: No voy al derecho penal; y digo: Pues hay que ir porque es muy reprochable. Lo es y lo comparto, tiene una gran maldad o reprochabilidad, desde luego, la tiene, y el ministerio fiscal es consciente de ello. Hay una primera opción, que es fijar en lugar de 200 euros, una pena de pérdida de 12 puntos; pierde el permiso de conducir en el ámbito administrativo. Oiga, es privar del permiso de conducir. Menuda señal si en lugar del 382 dice la Ley de seguridad vial que simultáneamente se pierden 12 puntos. Con 12 puntos, se pierde el derecho a conducir. Es sabido cómo importan los puntos a los ciudadanos. Las pelas les importan, pero los puntos también. Esa es la primera opción. Segunda opción, vámonos al Código Penal. Yo ahí no puedo entrar porque son opciones legislativas. Si vamos al Código Penal, vamos a acotar la intervención penal y vamos dejar un resto para los puntos. Vamos a jugar con imponer puntos y penas. A lo mejor sería una medida inteligente, no todo penas, sino jugar con la doble respuesta, también por eficacia. En este caso, mi sugerencia respetuosa es acotar el tipo, primero en cuanto al sujeto activo. ¿Quién es el sujeto activo? ¿El implicado? Entonces, en una colisión en la que hay cuarenta personas, si todos nos vamos, ¿todos somos implicados y estamos en el 382? Parece que no. Eso sí que lo que tienen previsto así en la cultura anglosajona, pero desde hace muchos años. Está muy rodado y lo tienen todos muy asimilado. El *hit and run*, el choque y fuga, tiene un reproche social que nadie discute. Aquí también, pero eso se ganará con el tiempo y la norma penal ayudará a que se genere ese reproche. Yo acotaría el sujeto activo al causante del accidente.

En segundo lugar, en el primer supuesto, el de las lesiones, ¿cuáles? En ese término caben todas. Con un pequeño golpe, ya estamos en el artículo 147, párrafo segundo. No parece que al dar un golpe o con una herida superficial, si me doy a la fuga esté en el mismo supuesto. En realidad ahí caben todas las lesiones. ¿Queremos la intervención penal sea cual sea la lesión de la cual yo me fugo? El conductor tampoco lo sabe. El conductor tiene una representación de lo que puede pasar, pero sabe que en una colisión de gran alcance se ha podido producir de todo. A veces solo son daños materiales. Las víctimas tienen una cierta indefensión ante los daños materiales; la tienen porque el Consorcio de Compensación de Seguros no las cubre. Cuando las víctimas tienen lesiones, no hay aseguradora, porque ha huido el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 31

causante, pero tienen al Consorcio de Compensación de Seguros que cubre las lesiones de más de siete días de hospitalización; consorcio que está sufragado por todas las compañías aseguradoras. Con estas reflexiones, con la estadística que les he traído, que es una estadística que ha facilitado la DGT en cuanto al número de fugas, la idea que les transmito es que si deciden —es una decisión que yo respeto profundamente, lo decide el legislador— penalizar el 382, que sea sobre la base de acotar el tipo.

Hay una opción que se ha suscitado en este debate al hilo del fallecimiento del marido de Ana, a la que yo recibí en la fiscalía. Seguimos en el procedimiento y no podemos hablar de él porque está *sub iudice* en este momento. Ahí se planteaba la cuestión del fallecimiento inmediato. ¿Qué ocurre con el fallecimiento inmediato? No cabe la omisión de socorro. ¿Por qué? Porque la omisión de socorro es un delito de peligro y requiere un peligro y una posibilidad de auxilio. Cuando alguien ya ha fallecido no hay ninguna posibilidad. ¿Qué ocurre a día de hoy con la omisión de socorro y ese supuesto? Que la doctrina jurisprudencial de audiencias está dividida. Hay quien considera que es una tentativa inidónea, por inexistencia de sujeto pasivo, y hay quien considera que no. El Tribunal Supremo todavía no se ha pronunciado. Se puede pronunciar cualquier día y decir que es tentativa inidónea y que se tienen que aplicar las penas de la tentativa. ¿Cuáles son? Son las penas del artículo 195 bajadas en uno o dos grados. ¿Cuál sería la pena? De tres a seis meses de prisión o de un año y medio a tres, de considerar punible la tentativa inidónea del delito de omisión de socorro.

Lo que examinaría muy bien son los campos de actuación de uno y de otro delito, y ya sí que voy finalizando, señor presidente, porque, si no, me llamara la atención, porque ustedes tienen su tiempo tasado y múltiples responsabilidades parlamentarias. ¿Qué ocurre? El Tribunal Supremo ha hecho una interpretación del artículo 195. Hasta el año 1967 convivían el delito de fuga y la omisión de socorro. Desaparece el delito de fuga, y desde entonces el Tribunal Supremo ha hecho una interpretación de la omisión de socorro muy amplia y ha incluido supuestos que están casi en el delito de fuga, por ejemplo, la muerte inexorable, es decir, se atropella a alguien y va a morir inexorablemente; no está muerto en el momento en que uno se va, pero va a morir. Lo incluye el Tribunal Supremo. En puridad no es una omisión de socorro porque no hay ninguna posibilidad de auxilio. Cuando hay una aglomeración de personas, un atropello en la Castellana, por ejemplo, que es una calle muy concurrida, el Tribunal Supremo es muy riguroso y ha dicho que el autor del atropello, por el principio de injerencia, tiene una responsabilidad personalísima —esto es la omisión de socorro— de detenerse y comprobar que la persona atropellada está siendo atendida. Esa es la omisión de socorro. Ha hecho una interpretación muy amplia de ese delito que no tiene un bien jurídico protegido definido, porque además está en el título I del código. ¿Cuáles son los bienes jurídicos protegidos? Esa indefinición ha hecho que llegue muy lejos, de manera que les invito a examinar en todo el ámbito de la omisión de socorro cuál es el que va a cubrir el delito de fuga para precisar y acotar bien el tipo. Creo que esta reflexión también la deben hacer, y tienen toda mi colaboración por los casos jurisprudenciales y la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda, que conocemos y sabemos hasta qué punto ha llegado. Hay una sentencia del año 2012 del Tribunal Supremo en la que el supuesto es un conductor que irrumpe con su vehículo en Jerez —creo recordar—, en un lugar en el que están haciendo cabriolas las motos en el contexto de las competiciones de motos. Este conductor atropella a varias personas y se da a la fuga. Este es el supuesto. El Tribunal Supremo duda mucho sobre si es omisión de socorro porque realmente entiende que el autor del atropello, por el principio de injerencia —usted se ha injerido en la esfera de otro—, tiene una obligación personalísima de atender, y duda mucho sobre ello. Finalmente, no estimo omisión de socorro. ¿Por qué? Porque dice que el propio conductor —al que además empezaron a perseguir— vio que su aportación no iba a ser eficaz y que, finalmente, se le podía prestar ayuda.

Con esto les quiero decir que tienen que examinar muy bien cuáles son los campos cubiertos ya por la omisión de socorro para acotar la intervención penal también, además de por las razones que les he expuesto. Pero, desde luego, es muy respetable esta incriminación porque está en el derecho comparado europeo. Lo único que les digo es que, por las reflexiones que les he expuesto, cuenten con toda mi colaboración para que, si deciden finalmente esa incriminación, sea con la debida selección de comportamientos y sin olvidar —insisto— el rigor de la pérdida de puntos. La cultura de nuestro país ya la ha convertido en algo que condiciona mucho y está siempre la alternativa para estos casos, subir los 100 euros de multa de la sanción básica a 200. Ahí hay un recorrido que puede llenar la pérdida de puntos, que, por cierto, fue una excelente medida, que tiene unos efectos de cultura, conciencia y respeto en la seguridad vial y por eso el campo que lo cubre hay que tenerlo en cuenta para, en mi opinión, determinar el ámbito de la intervención penal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 439

21 de febrero de 2018

Pág. 32

Termino agradeciéndoles que me hayan invitado, poniéndome a su disposición y felicitándoles también por una proposición de ley que, en definitiva, pone en primer plano la tutela penal del tráfico viario y a las víctimas de accidente de tráfico. Ha sido impulsada por una víctima de accidente de tráfico que ha sufrido mucho; sufrimiento que entendemos, que comprendemos, al que damos oído y que de alguna manera merece una respuesta. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Molinero Hoyos): Muchísimas gracias, señor Vargas, por su brillante intervención. Espero —estoy convencido— que nos servirá de mucho a la Comisión para dar una respuesta adecuada tanto a la sociedad como a los operadores jurídicos.

Muchísimas gracias, señor Vargas.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y treinta y cinco minutos de la noche.

cve: DSCD-12-CO-439