CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006 **VIII Legislatura** **Núm. 561**

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI JANÉ I GUASCH

Sesión núm. 20

celebrada el martes, 25 de abril de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparecencias, para informar en relación con el estudio de las sanciones en materia de tráfico:

— Del señor presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, FEMP (Gallego Cuesta). (Número de expediente 212/001105.) 2

— Del señor presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre (Muñoz Medina). (Número de expediente 219/000586.) 2

Se abre la sesión a las once y treinta y cinco minutos de la mañana.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS, PARA INFORMAR SOBRE EL ESTUDIO DE LAS SANCIONES EN MATERIA DE TRÁFICO:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP (GALLEGO CUESTA) (Número de expediente 212/001105)

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a dar inicio a esta sesión de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, una Comisión que está siguiendo un conjunto de comparencias que se iniciaron con el fiscal general del Estado; han venido también el Defensor del Pueblo, asociaciones de la sociedad civil de conductores, el director general de Tráfico y el catedrático Luis Montoro. Estamos realizando una serie de comparecencias con un objetivo, reflexionar sobre una posible modificación de la actual normativa penal en lo que afecta a los delitos contra la seguridad en el tráfico. Hoy tenemos la gran satisfación y el honor de tener con nosotros a una voz autorizada en lo que es, en la aplicación de la normativa, una pata muy importante, el ámbito local. En materia de tráfico y de seguridad vial, el ámbito local tiene una gran responsabilidad y una labor muy importante que ejercer, lo queremos reconocer así desde el Congreso de los Diputados y hoy tenemos mucho gusto de dar la bienvenida a la Comisión al presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, don Heliodoro Gallego, que nos acompaña y al que damos la palabra, con la extensión que considere oportuno para poder realizar su aportación ante el Congreso de los Diputados, que no es otra cosa que hacerlo ante el conjunto de la ciudadanía. Tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP** (Gallego Cuesta): Presidente, les doy las gracias por haber invitado a la Federación Española de Municipios y Provincias o comparecer ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, en este empeño que están propiciando y que ha resumido muy bien el presidente de esta Comisión, una Comisión muy activa y emprendedora, que además trata de cuestiones que preocupan a los ciudadanos. Yo quiero felicitarles y decirles que, aunque la otra casa es la que más conozco, dada mi actividad de senador, no voy a ir al ámbito parlamentario sino que, si me lo permiten, como un compañero más, voy a tratar, desde mi condición de presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, de colaborar y de aportar iniciativas, por si algunas de ellas son útiles. Haré una exposición inicial y después me someteré a sus comentarios, que suelen ser los más interesantes; no es que lo que yo vaya a decir no lo sea, trato de atinar, pero no siempre la condición humana propicia que lo que opines —aunque sea de buena fe— sea aceptado porque es evidente que hay variedad de ideas, variedad de propuestas y es conveniente conocer todas las iniciativas.

Señor presidente, señorías, en nombre de la Federación Española de Municipios y Provincias les agradezco la invitación —cuando se me cursó se lo dije al propio presidente— para comparecer en esta sede parlamentaria, que representa a todos los españoles y españolas, ante esta Comisión de Seguridad Vial; es un tema que ocupa y preocupa, como bien saben SS.SS., a todas las administraciones públicas y a todos los ciudadanos y ciudadanas.

En primer lugar deseo manifestarles cómo los responsables políticos de los gobiernos locales —las alcaldesas y los alcaldes— hemos tenido y tenemos una importante labor que realizar en el ámbito de la seguridad vial en nuestros pueblos y ciudades. Y digo bien, porque la Federación Española de Municipios y Provincias comprende desde el pueblo más pequeño al Ayuntamiento de Madrid, la suma de esfuerzos y la seguridad debe llegar a todos los ámbitos. No es mi intención abrumarles con datos y estadísticas que sin duda ustedes conocen, y mejor que yo, pero permítanme que inicie mi comparencia con un somero análisis de los datos más relevantes en el ámbito urbano, para ver la trascendencia del tema que nos ocupa. Con los datos oficiales más recientes, que corresponden al año 2004 —después haré alguna observación, todo en positivo—, el 53 por ciento de los accidentes con víctimas —hubo 50.222 accidentes— sucedió en zonas urbanasy supuso el 19 por ciento del total de fallecidos, es decir, 900 fallecidos en el año 2004. Es cierto que las medidas que progresivamente se han ido implementando han permitido que el número de accidentes se redujera respecto a 2003 en un 4 por ciento y el número de fallecidos en un 2 por ciento. En cuanto al tipo de siniestros, el accidente más frecuente en zona urbana está siendo la colisión frontolateral —un 32 por ciento—, seguida de los atropellos, un 19 por ciento, siendo estos últimos los que causaron más víctimas mortales, el 21 por ciento. Es una radiografía perfecta de lo que ocurre en los ámbitos urbanos. Los peatones, especialmente niños y mayores, aportan la singularidad del riesgo que comporta el tráfico urbano.

¿Qué estamos haciendo y qué nos proponemos desarrollar los ayuntamientos en la ejecución de políticas para mejorar la seguridad vial de nuestros pueblos y ciudades? Esta es una pregunta que nos debemos hacer y a la que debemos contestar con lo que estamos haciendo, el camino recorrido y lo que nos falta por recorrer, que es bastante, lo digo con humildad. Desde el año 1979 las corporaciones locales españolas hemos mantenido en nuestros programas municipales relativos a tráfico y a seguridad vial dos principios primordiales: el primero, la educación y sensibilización de la ciudadanía —conductores y peatones— con especial incidencia, recalco que

con especial incidencia, en los niños, jóvenes, mayores y personas que integran colectivos culturales provenientes de otros países. A nadie se le escapan las dificultades de este colectivo que pertenece a minorías étnicas para conseguir superar el permiso de conducir, aunque ahora el analfabetismo ha desaparecido tienen grandes dificultades para ello.

En segundo lugar, la formación especializada de los cuerpos de policías locales y guardia urbana en materia de prevención de accidentalidad y de educación vial en los colegios. Estos dos ejes han de enmarcar nuestra actuación en los próximos años, hay que seguir impulsando esta actuación. Desde la propia Federación Española de Municipios y Provincias hemos incorporado la educación y la formación como programas propios y los venimos desarrollando en cooperación con el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico. En este contexto, en el marco del convenio de colaboración en materia de seguridad vial suscrito entre la Federación Española de Municipios y Provincias y la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, se ha elaborado un manual de seguridad vial, tema importante, dirigido a las policías locales, que ha sido difundido a los 8.110 municipios españoles. Estamos actuando desde el ámbito local formando personal especializado en educación vial en los cuerpos de policías locales y guardia urbana, cursos que venimos impartiendo desde 1985 y en los que han participado más de 7.200 mandos; seguimos fomentando la labor de sensibilización de nuestros ciudadanos, centrada sobre todo en los colectivos de mayor riesgo, los niños y los mayores; queremos y debemos educar en la responsabilidad al peatón como sujeto activo dentro de la seguridad vial y debemos concienciar al conductor urbano de la repercusión que sus conductas imprudentes tienen con relación a terceros. Seguimos ejecutando como tarea prioritaria, muy especialmente en los colegios, en la educación como ámbito preventivo, la labor didáctica y divulgativa de nuestros policías locales, como una tarea más en la educación de nuestros niños y jóvenes para prevenir situaciones de riesgo entre los menores en edad escolar, con la presencia activa de los agentes policiales regulando, por ejemplo, la entrada y salida de los escolares en los colegios. Ahí está la Policia local. Es esta una labor encomiable y muy valorada socialmente, situación que nos diferencia de otros países de nuestro entorno, donde estas funciones las realizan en gran medida los voluntarios, aquí tienen que estar las policías locales y nosotros debemos concienciar, entre todos, para que participen voluntarios en esta tarea.

La sensibilización ha de centrarse también entre los jóvenes, sobre todo para evitar los nuevos hábitos, como el consumo de alcohol, que tan negativamente incide, desde nuestro punto de vista, en la seguridad vial. Tengo muchas estadísticas pero, como he dicho al principio, no voy a abrumar con ellas, a mí no me gusta mucho la estadística, me gusta más la persona, entrar en el ámbito de ver qué se puede hacer y reflexionar y colaborar con esta digna Comisión. Con el fin de implementar los contenidos de los cursos de educación vial, hemos impulsado la creación y funcionamiento de parques infantiles de tráfico dirigidos al colectivo escolar, por los que han pasado miles de niños y niñas en edad escolar en todo el territorio nacional. Hemos diseñado y divulgado campañas para fomentar el uso del casco entre los usuarios de ciclomotores y motocicletas Como SS.SS. conocen, esto incide primordialmente en los jóvenes y en la prevención de la siniestralidad en las vías urbanas. Este componente es esencial, porque, de tener un accidente, que el joven o la persona que vaya conduciendo el ciclomotor o motocicleta lleve puesto el casco o no puede hacer que las consecuencias sean muy destintas; puede haber muertos o personas con lesiones muy graves. Asímismo potenciamos el hábito de utilizar los cinturones de seguridad en las ciudades y pueblos como otra de las fórmulas preventivas que estamos realizando desde nuestros ayuntamientos. No siempre se entiende esta labor de pedagogía, hay que seguir insistiendo; se veía en los últimos accidentes acaecidos en la Semana Santa: el 48 por ciento de los muertos no llevaban puesto el cinturón de seguridad, conviene recordar este dato.

Otro de los aspectos que, dentro del ámbito de nuestras competencias, quiero recordar, es impulsar las políticas de movilidad sostenible. La movilidad sostenible se sustenta en el desarrollo de diseños urbanos que favorezcan una ciudad más humana, la utilización del vehículo privado en las zonas urbanas de forma más racional, favoreciendo la utilización o el uso del escaso espacio de las áreas centrales por el mayor número de ciudadanos. Por ejemplo, hemos hecho unas campañas sugiriendo que si hay hasta 2 kilómetros desde donde tú resides, no utilices el coche, ya que eso no beneficia ni a la seguridad vial ni a la sostenibilidad de las ciudades. Estamos impulsando políticas de fortalecimiento del transporte colectivo e introduciendo nuevas tecnologías que garanticen su accesibilidad y una menor carga contaminante del medio ambiente. Actuaciones como la peatonalización o semipeatonalización de determinadas zonas fomentan la no utilización del vehículo privado en esas ciudades amigables de las que hemos hablado anteriormente, con un rostro más humano dentro de los centros urbanos y el establecimiento de carriles bici que incentivan una forma más saludable de movilidad urbana, a la vez que reduce el índice de siniestralidad. Apunto que en estos carriles hay bastantes accidentes de los ciclistas y ese componente no podemos dejarlo a un lado, aunque no sea un tema ahora nuclear; es cierto que los que realizan esta práctica tan saludable tienen problemas y así nos lo hacen llegar a las alcaldías. La mejora y eficiencia del transporte público colectivo es un factor clave para la sostenibilidad de nuestras ciudades, al igual que la eliminación de tramos de concentración de accidentes localizados en zonas urbanas ha devenido en un factor clave en el diseño urbano, en la lucha contra lo que ha sido definido como violencia vial. En esos tramos de concentraciones hemos hecho bastantes cosas porque es donde se había detectado que se producían los accidentes; y ha habido soluciones

de urbanismo, obras, para mejorar esas concentraciones de accidentes.

El papel de las policías locales en sus funciones referidas al tráfico es fundamentalmente preventivo. Quiero poner énfasis en esto. Desde la FEMP somos conscientes de la necesidad de una mayor presencia de la Guardia Civil en los municipios rurales porque no tienen policía municipal, por razones obvias, y hay que articular el sistema correspondiente para hacerlo lo más operativo posible. Allí donde no esté presente la Guardia Civil, las policias autonómicas. La instrucción y sanción de las infracciones desde el punto de vista de los alcaldes y alcaldesas no tiene un carácter recaudatorio, sino disuasorio, para evitar posibles reincidencias. Quiero que quede claro, no hay voracidad. Nadie, ante este tema, se mueve por instintos de recaudación, sino para favorecer una disminución de los accidentes, que es lo que todos queremos.

Para concluir esta primera parte de mi comparecencia quisiera hacer una llamada de atención sobre la necesidad de fortalecer la cooperación interadministrativa. Todo lo que hagamos en esa dirección será poco, porque si hablando se entiende la gente, con mayor cooperación tendremos más eficacia, mucha más. El presidente ha sido muy generoso al permitirme esta primera parte, porque se trataba de reflejar lo que venimos haciendo desde los ayuntamientos, para posteriormente entrar de lleno en el objeto directo de la comparecencia, tomar posición.

En el marco de colaboración entre la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias se firmó el pasado 15 de marzo un convenio que permitirá al ciudadano tramitar en los ayuntamientos el cambio de domicilio de su permiso de conducción y el del permiso de circulación de los vehículos que posea, lo que supondrá que los ciudadanos puedan realizar estos trámites desde su oficina municipal —esto es importante e interesante—, evitando así desplazamientos innecesarios, como antes se daban. Eso ha sido una cosa relativamente fácil, a veces en todas las administraciones hay que aplicar la imaginación y no todo conlleva poner recursos económicos encima de la mesa, aunque sabemos que la mayor parte de las cosas sí que dependen del dinero, de los recursos. La adhesión a este convenio de los municipios que lo soliciten va a permitir una mayor actualización de los registros de conductores y vehículos, con lo que mejorarán los servicios de gestión tributaria de los municipios y de las notificaciones como consecuencia del procedimiento sancionador, que tendrán un mayor grado de certeza. Lo que se ha hecho es comprobar los reincidentes; son un escaso porcentaje y a veces se valen de determinadas lagunas o procedimientos que no están cubiertos. Si se les pone una sanción en un ayuntamiento, saben que es muy difícil hacerla efectiva fuera de él. Nosotros entendemos que hay que agilizar los medios y los métodos para que en ese tipo de circunstancias, esos reincidentes, que al final dan esa sensación de impunidad, no puedan valerse de esa situación de impunidad. Además, el convenio recoge diversas medidas que fomentan y potencian la comunicación de información entre la Dirección General de Tráfico y la FEMP.

A continuación voy a tratar de exponerles, como antes había dicho, la posición de la FEMP ante las modificaciones de los tipos penales y las sanciones que el Gobierno plantea y que en esta Comisión se están tratando respecto a comportamientos y conductas punibles en materia de tráfico, objeto de estudio por parte de esta Comisión y de mi propia comparecencia. Los indicadores de accidentalidad nos dan los elementos claves para decidir las conductas que han de ser, desde nuestro punto de vista, objeto de reforma en el Código Penal. El alcohol estuvo presente en aproximadamente el 36 por ciento de los conductores fallecidos, mientras que el porcentaje de alcoholemias positivas en controles preventivos es del 4 por ciento. El exceso de velocidad estuvo presente en el 15 por ciento de los accidentes y en el 29 por ciento de los accidentes con víctimas mortales. Estos datos son los que nos han hecho reflexionar a todos los responsables políticos y municipales sobre la necesidad de adoptar medidas conducentes a facilitar la sanción penal de las conductas que podemos calificar de incívicas. En cuanto al primero de ellos, referido a la conducción bajo la incidencia del alcohol, se nos propone la siguiente redacción: el que condujera un vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses y en su caso a trabajos en beneficio de la comunidad y en cualquier caso privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo de uno a cuatro años. A estos efectos se entiende que existe influencia cuando la tasa de alcohol es superior a un gramo por litro de sangre. Respecto a este tipo, mejora sustancialmente su efectividad punitiva en cuanto que objetiviza la acción de sancionar cuando se pruebe que el conductor tenga una tasa de alcohol superior a un gramo por litro de sangre, al igual que se regula en Alemania y en Francia, donde se prescinde del riesgo que la conducta pudiera suponer.

En lo relativo a la conducción a altas velocidades, la actual regulación conlleva en la mayor parte de los casos que las denuncias realizadas por la Guardia Civil o por la Policía municipal, al enviar al fiscal las pruebas sobre conducciones temerarias, son devueltas por la fiscalía aduciendo que hay que probar que se puso en peligro la integridad física de las personas o que no se ha probado la temeridad manifiesta. No se tendrían que escapar, por decirlo vulgarmente, estos casos; ya he visto que se está actuando también desde la propia fiscalía para que estas conductas no queden impunes. En este aspecto creemos que, al igual que con la reforma del anterior artículo, hay que objetivar la conducta a sancionar, facilitando la actuación de los jueces y de los fiscales. En todos los países de nuestro entorno, excepto en Alemania, donde la conducción con exceso de velocidad se sanciona tan solo administrativamente, hay criterios exclusivamente objetivos para la penalización de la conducta; así, en el Reino Unido todas las infracciones por exceso de velocidad tienen

tratamiento penal, mientras que en otros países como los Países Bajos se establecen límites para que la acción penal sea actuada. La propuesta de introducir un nuevo tipo penal objetivo y de peligro abstracto es coherente si queremos proteger la seguridad vial, en concreto el tipo propuesto: el que condujere un vehículo a motor excediendo en 60 kilómetros por hora el límite de velocidad reglamentariamente establecido será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses y en su caso trabajos en beneficio de la comunidad de treinta a noventa días, y en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a uno y hasta cuatro años. En esta reforma podemos optar por la fórmula propuesta de establecer una cifra única, independientemente de la vía que se trate, establecer un sistema de proporcionalidad o bien diferenciar los límites en función del tipo de vía, urbana o interurbana. Los responsables locales podríamos valorar la propuesta de la reducción del límite de velocidad en las vías urbanas, dado el alto índice de siniestralidad que se produce en las mismas, además de constatar que en las vías urbanas el riesgo para terceros —peatones— es superior que el que se produce en el resto de las vías. En cualquier caso, la decisión respecto a las dos propuestas anteriores, la objetivación de los tipos referentes al alcohol y la velocidad, la denominada violencia vial, son coherentes entre sí y conseguirán los objetivos del derecho penal actual, la prevención general. Insisto en esto.

Respecto al permiso de conducir por puntos, la reforma pretende introducir el cierre del sistema, penalizar a aquel conductor que continúe conduciendo tras haber sido privado del permiso de conducir. También es verdad que hay que tener en cuenta otras circunstancias de aquellos que están conduciendo —antes lo he tocado someramente— y no tienen permiso. La retirada del permiso de conducir por agotamiento de los puntos conlleva que el infractor no podrá conducir durante seis meses y posteriormente habrá de volver a examinarse. Si no se introduce un elemento más coactivo que la mera sanción administrativa, el sistema precisa de una complementación, pues gran número de infractores podrían seguir conduciendo. Esto es una reflexión que todo el mundo conoce, están desde los que no tienen permiso y conducen hasta aquellos a los que se les retira el permiso, jóvenes, no jóvenes, y algunos de ellos desde el punto de vista profesional, los que única y exclusivamente tienen ese medio de vida para sacar a sus familias adelante. Valorando de forma positiva la sanción penal de esta conducta reduciremos en gran medida el número de infractores que seguirán conduciendo, dado el elemento preventivo y disuasorio de la norma penal. El nuevo texto del Código Penal que nos propone el Gobierno nos parece correcto de cara al objetivo propuesto: el que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor habiendo sido privado del permiso por suspensión o cancelación por agotamiento de los puntos será castigado con una pena determinada por el propio Código Penal. Como hemos observado, el texto no contempla la penalización de la conducción sin la obtención del permiso de conducir, figura despenalizada en una anterior reforma, por lo que resulta adecuada la propuesta de considerar como agravante específico la conducción sin permiso. Estimamos que el Gobierno de la nación debe proponer un proceso ágil para estos delitos de carácter objetivo y que la facilidad de la prueba garantice un proceso rápido, pues en ocasiones la pena impuesta, por ejemplo una multa, es menos efectiva como elemento coactivo o preventivo que el hecho de sentar en el banquillo de una forma inmediata al infractor. La agilidad es un elemento de eficacia y muy disuasorio, no dejar pasar tiempo y tiempo.

Señorías, voy a terminar. Estas son algunas de las valoraciones y propuestas que, como presidente de la FEMP, someto a su consideración esperando que todas ellas favorezcan la consecución de un pacto de Estado por la seguridad vial. Habría que poner énfasis en no escatimar esfuerzos y además me consta que este es el sentir de todas las administraciones para llegar mediante estos trabajos a ese gran pacto de Estado. La seguridad es de todos como el aire que respiramos, por lo que todos debemos involucrarnos.

Estoy a su disposición para cuantas preguntas o cuestiones deseen SS.SS. plantearme. Les pido perdón por haberme extendido un poco, sobre todo en la primera parte, pero no quería desaprovechar la oportunidad que me dan para difundir en esta Comisión lo que estamos haciendo.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, ha sido útil esta comparecencia y lo ha sido también la precisión global de la labor que realizan desde las administraciones locales. La Comisión de Seguridad Vial se suma también a esta petición de gran acuerdo ya que trabaja en esa línea desde su constitución. Le agradecemos su aportación y damos paso al turno de portavoces, lo haremos de menor a mayor de los grupos presentes. En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Convergència i Unió tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ:** Señor Gallego, muchas gracias por su exposición y por habernos confirmado que realmente el grueso de la siniestralidad, el 53 por ciento, está en zonas urbanas, lo que justifica aún más su presencia en esta Comisión y sus explicaciones. Yo, que también he pasado por la política municipal, entiendo que es una Administración pública de proximidad, la que vive más cerca del ciudadano y que siente directamente la problemática a cualquier nivel que tienen los ciudadanos con respecto a la Administración. Esto me lleva a hacerle tres consideraciones con respecto a su exposición; en primer lugar, aquí intentamos reglamentar un plan general y objetivar una serie de situaciones en las que se pone en peligro la seguridad ciudadana y la supervivencia de los propios ciudadanos y entendemos que la opinión de esta Administración próxima a los ciudadanos, en cuanto a lo que reglamentemos, tiene que ser lo suficientemente

válida para que la Administración municipal lo pueda cumplimentar perfectamente.

Voy a empezar hablando de la consideración de la eficacia que tiene el sistema sancionador municipal. Me gustaría conocer, respecto a la FEMP, que usted preside, si actualmente está suficientemente reglamentada la capacidad sancionadora en cuanto a los sistemas ejecutivos y en cuanto a la complementariedad con las administraciones de tráfico en la ejecución de las multas y la posible correcta aplicación de todas las sanciones que los agentes municipales llevan a cabo. Usted nos ha hablado de temas muy importantes, por ejemplo de la formación ciudadana. Yo entiendo que la prevención llevada a nivel ciudadano directo es la formación, es el estar a su lado, estar en los centros de enseñanza, en los de juventud, enseñándoles a respetar el tráfico, a ser peatones y en su momento, a ser primeros conductores. También nos ha hablado de que hay que formar a los agentes municipales para que de alguna forma sean capaces de aplicar con analogía la capacidad de sanción y de actuación que tienen los cuerpos de la Guardia Civil y los cuerpos superiores especializados en tráfico; usted ha dicho que son necesarios en los municipios rurales y que es necesario su aumento de participación para que la seguridad en estas administraciones escasas de medios y presupuestos tengan este servicio.

Me gustaría también una profundización en este tema de la formación. Hay que insistir en la conducción con permiso porque veo que el primer problema de los ayuntamientos es la inexistencia en muchos lugares de sistemas de control como radares o la escasez de policía, teniendo en cuenta además que esta primera conducción se hace alrededor del núcleo donde se reside. ¿Cómo ve la FEMP que los agentes municipales puedan sancionar de una forma más coercitiva?

Centrándome también en la capacidad ejecutiva de las sanciones con una finalidad no recaudatoria sino de mejorar el sistema de conducción piensa que la Federación al completo con las jefaturas provinciales de tráfico o precisa mejorar de alguna forma estas relaciones para conexionar la revisión de los carnés o los registros de vehículos y así hacer que el ciudadano sienta que la Dirección General de Tráfico y ayuntamiento no son cosas distintas sino que de alguna manera están correlacionadas, con el fin de hacer respetar mejor las normas?

Hemos hablado también de excesos de velocidad en grandes municipios y se ha manifestado de acuerdo en la penalización de excesos en orden a superar los 60 kilómetros por hora y me ha hecho una pequeña corrección referida a las vías urbanas ¿Entiende la Federación que es penal conducir a 80 kilómetros por hora en una calle estrecha? Si por ejemplo el límite es 40 y ponemos a 60, resulta que 60 sobre 40 es el 150 por ciento de la velocidad base y 120 sobre 60 es el 50 por ciento de la velocidad base, por lo tanto habría una capacidad de exceso objetiva tres veces superior en determinadas calles con respecto a las autopistas. Respecto al tema de la alcoholemia, entendemos que está de acuerdo con el gramo que se ha anunciado en esta Comisión.

Finalmente usted ha hablado de determinados puntos negros en el sentido de que se produce una siniestralidad importante ¿Entendería usted que existiera en estos casos, dado que hay una reiteración manifiesta de una serie de accidentes superiores a lo normal, una colaboración o al menos una participación directa en estos puntos determinados de las autoridades de tráfico? Es decir que, aunque sea responsabilidad municipal, se estableciera mediante un convenio la sobredimensión de radares o de sistemas de guardias de tráfico, sean en Cataluña los mossos d'esquadra o los ertzianas en el País Vasco o los guardias civiles en el resto del Estado, para que, de alguna forma, se pudiera evitar o al menos mejora esos puntos negros, o si existe otra forma de colaboración.

También ha mencionado el tema de la inculpación por exceso de velocidad cuando se produce por radares y ha citado usted el posicionamiento de los fiscales en el sentido de que tiene que existir una peligrosidad manifiesta y tiene que existir, según se nos dijo en la comparecencia de la sesión anterior, una identificación, porque una cosa es el vehículo y otra el conductor. ¿Cuál sería la posición de los municipios respecto a esta necesidad de identificación? Al menos complementar la acción del radar para que la inculpación se dirija a la persona y no directamente al vehículo, porque podríamos estar inculpando a personas no manifiestamente incumplidoras de la norma.

Entiendo que su exposición ha sido completa, aunque no ha sido más larga de lo previsto. Agradecemos la valoración y la datación estadística que ha hecho en su exposición, que nos da una idea objetiva del peso específico que tienen los siniestros en el ámbito rural y que, de alguna forma, ese 53 por ciento supone la mayoría absoluta, sin ninguna reducción del peso específico del control que tienen los municipios sobre esta conducción de proximidad en zonas de alto riesgo, con aceras y viandantes, en definitiva, con muchas limitaciones que hacen que esta regulación necesite de su exposición y valoración, cosa que le agradecemos.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** Su comparecencia ante esta Comisión nos parece del mayor interés porque no hay ninguna duda de que los municipios tienen una importante labor que hacer en el tema de la lucha contra la inseguridad vial. Nos parece que esa cooperación interadministrativa es absolutamente necesaria porque al final, como bien ha puesto de manifiesto, hay muchos accidentes que se producen dentro de los términos municipales, porque los infractores y las víctimas viven en un municipio, forman parte de una comunidad autónoma y, como españoles, dependen también del Gobierno de España. En ese sentido la cooperación entre las tres administraciones nos parece capital, y todo lo que sea

afinar mecanismos e instrumentos para que pueda ser posible es muy interesante. Su presencia hoy aquí facilita de alguna forma la comunicación de los trabajos de esta Comisión con la FEMP y por tanto es una buena noticia.

Nos ha hecho un catálogo de cuáles son las actividades que los municipios desarrollan en materia de seguridad vial. No voy a entrar en ellas porque sería materia de otra Comisión conocer los resultados de esas acciones, cómo pueden ser mejoradas, etcétera; lo dejaremos para otro momento que yo espero que se produzca porque la relación de la Comisión con los representantes municipales es del mayor interés.

Nos preocupa sobre todo lo que se refiere a la transmisión de datos que, sin ninguna duda, se recogen cada día en los municipios hacia la Dirección General de Tráfico y el Gobierno central. Próximamente va a entrar en vigor el carné por puntos y para que pueda aplicarse en sus justos términos es necesario que los municipios sean capaces de comunicar aquellas infracciones que se producen en sus términos municipales y que son relevantes a efectos de la aplicación de esa norma. Tenemos interlocutores que nos dicen que eso va a ser muy complicado y queríamos aprovechar su presencia aquí, porque también tiene que ver con el derecho sancionador, aunque en este caso administrativo, para que nos dijera cómo se contempla esa situación que va a entrar en vigor el 1 de julio ya que es momento de que se vayan poniendo en orden todos los mecanismos de comunicación necesarios.

Por otra parte, las policías municipales desarrollan una importante función. Existe la idea de que las competencias municipales en materia de tráfico se limitan fundamentalmente a los temas de movilidad o de fluidez en el desplazamiento de los ciudadanos dentro de los términos municipales, pero no hay duda de que la inseguridad vial también tiene su sede en las ciudades. Usted lo ha puesto de manifiesto al empezar, el 53 por ciento de los accidentes se producen en términos municipales y por tanto las policías municipales tienen mucho que ver en esos casos, tomando determinada información en los atestados que, a la hora de establecer bases fiables de datos, nos permitan investigar las causas de los accidentes y cómo hacerlos frente, incluso para el tratamiento sancionador de los asuntos de las infracciones de tráfico porque, al final, el juez tiene que tener el mayor conocimiento posible del asunto si quiere fallar con las mayores garantías de que se está haciendo justicia y por tanto esa transmisión de datos que se produce muchas veces en el término municipal es muy importante. Estos temas tienen que ver realmente con las administraciones municipales y por eso nos parece una buena ocasión tratarlos hoy para ver cuál es su opinión.

Por otra parte, las ordenanzas municipales, y lo hemos oído a algún interviniente en esta Comisión, vienen a determinar básicamente las sanciones que tienen que ver con las faltas de tráfico que se producen en los municipios precisamente como consecuencia de la fluidez del tráfico diario o con el incumplimiento de determinados trámites administrativos; hay una gran disparidad entre unas ciudades y otras en cuanto a su cuantía, incluso hay ocasiones en que la cuantía de algunas multas de este tipo son superiores a aquellas que se derivan de la inseguridad vial, cosa que parece una paradoja e introduce al ciudadano en un laberinto difícil de explicar, que le hace al final no comprender la norma y por lo tanto le predispone a no cumplirla, porque ya sabemos que para el cumplimiento de la norma su entendimiento y su comprensión es fundamental. Nos gustaría saber si existe alguna idea de que desde la Federación Española de Municipios y Provincias, respetando lógicamente la autonomía municipal como elemento clave de la administración municipal, se pudieran coordinar acciones para que hubiera un adecuado equilibrio entre las sanciones que tienen que ver con la seguridad vial, que nos parecen las más graves, y aquellas otras que tienen que ver con la ordenación del tráfico en las ciudades.

Estas son las reflexiones que yo quería trasladarle esta mañana. Por otra parte, tomamos nota de las aportaciones que nos hace a las modificaciones del Código Penal y las tendremos en cuenta.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista damos, en primer lugar, la palabra a su portavoz don Victorino Mayoral quien compartirá el tiempo del grupo con la diputada Eloísa Álvarez. En primer lugar el señor Mayoral tiene la palabra.

El señor **MAYORAL CORTÉS:** Simplemente quiero dar la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Socialista al presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, agradecerle su participación en lo que sin duda constituye un esfuerzo de reflexión, de debate y de conclusiones que tendremos, previsiblemente en esta Comisión de Seguridad Vial, y digo previsiblemente en cuanto a las conclusiones, porque el trabajo, el debate y las reflexiones las hemos venido desarrollando. Esta sería, señor presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, la penúltima comparecencia de las que se celebran en esta Comisión, después tendremos la ocasión de recibir a otro compareciente, el último, pero el hecho de que sea la penúltima no quiere decir que sea así en su valoración o importancia, ni mucho menos. Esta comparecencia es muy importante primero porque estamos hablando con un representante de un poder del Estado, que es el poder de los municipios, evidentemente un poder que ejerce una serie de competencias muy importantes en materia de tráfico y seguridad vial, hasta el punto de que la siniestralidad que se produce en nuestro país, en lo que se refiere a su distribución porcentual, pondríamos decir que casi la mitad se produce en el ámbito municipal. Tengo los datos de 2003, no los que ha aportado S.S. de 2004, que nos dicen que hubo 156.000 víctimas, de las que 83.000 fueron en carretera y 72.000 —en números redondos— fueron en zona urbana; de los heridos 79.000 fueron en zona de carretera y 71.000 en zona urbana y por lo que se refiere a peatones, que es una

incidencia obviamente muy importante en el ámbito municipal, hubo en ese año 424 peatones muertos en carretera y 363 en zona urbana, y de peatones heridos la cifra es de 1436 heridos en carreteras y 10.379 en zona urbana. Por lo tanto reflexionar sobre el escenario penal urbano, por decirlo de alguna manera, nos parece muy importante, por eso reitero que su comparecencia, a pesar de que sea la penúltima, creo que debe ocupar una parte importante y preferente en lo que se refiere al trabajo y a las conclusiones de esta Comisión.

Ahora le paso la palabra a doña Eloísa Álvarez.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra doña Eloísa Álvarez

La señora **ÁLVAREZ OTEO:** Quiero darle la bienvenida a don Heliodoro Gallego quien nos ha hecho una exposición, a la que no podíamos renunciar, de sumo interés para los trabajos de seguridad vial en esta Comisión. Quiero darle también, si me lo permiten, una bienvenida afectiva como compañero alcalde en su momento. En este sentido, y como un gran municipalista, en su primera parte nos ha hablado, en lo que se refiere al municipio, de la aspiración que cualquier alcalde o alcaldesa tiene para su ciudad: para ellos lo prioritario es la seguridad de sus vecinos, también la seguridad vial. Ha hecho una descripción muy elocuente, ha hablado de la policía local, de la necesidad de la formación de esta policía, —una formación cada vez más cualitativa—, de la formación de los ciudadanos, que tienen que pasear por la ciudad, y ha descrito lo que entienden los municipalistas: una cosa es vivir en la ciudad y otra es convivir con calidad en la ciudad, sin olvidar el físico de la ciudad. En toda España hay ciudades con un gran patrimonio histórico artístico que tenemos que conservar y al que la contaminación afecta, pero esto podemos considerarlo secundario si entendemos que aquí de lo que estamos hablando es de muertos y heridos. Ha hablado también de lo importante que es para los municipios, tener los instrumentos necesarios, porque todos los municipalistas tienen ideas, pero saben de lo importante que es tener, además de imaginación, instrumentos, y el instrumento más apropiado es la financiación para acometer todos los elementos que nos pueden ayudar. Ha dicho algo de mucho interés y es intentar disuadir a los ciudadanos, en el ámbito de las ciudades, de utilizar tanto el coche y utilizar más el transporte público urbano. Hace falta una buena financiación de los ayuntamientos para trabajar, primero, en formar y educar al ciudadano y persuadirle de que salen ganando en calidad de vida e incluso económicamente si utiliza estos transportes y, segundo una financiación adecuada para que estos transportes puedan ser de calidad, rápidos y eficaces, que es lo que demanda el ciudadano y lo que le haría abandonar el uso indiscriminado del vehículo particular.

No me quiero extender mucho más en esta primera parte, aunque es apasionante, iré a la segunda, para la que también se le había requerido y ha sido motivo asimismo de las anteriores comparecencias, que es la posible modificación del Código Penal que se está planteando. Nos alegramos que la Federación Española de Municipios y Provincias intervenga en la canalización de la preocupación del ciudadano porque si hay un termómetro fiable, ese es el trato directo y este lo tienen como nadie los municipalistas a la hora de canalizar el sentimiento de los ciudadanos en general para la posible modificación del Código Penal, porque muchos de ellos trasmiten su impotencia ante muchas cosas de gravedad, que se ven, y sobre todo, los municipalistas están muy cerca de las víctimas porque se producen en su municipio, porque se les ve a diario, se conoce a sus familias y se conoce su sufrimiento, de ahí que la canalización de esta inquietud a través de la FEMP sea muy importante, así como el que estén de acuerdo, como así lo ha manifestado don Heliodoro, en las modificaciones que más preocupan. Ya está perfectamente diagnosticado y comprobado que los accidentes en los municipios son los que más mortalidad producen y donde no obstante, los elementos como el exceso de alcohol o de velocidad y el conducir sin licencia se pueden evitar más fácilmente. Habría otros elementos que actúan también sobre la accidentalidad y la mortalidad que serían menos evitables, pero estos está claro que sí lo son. También ha aportado algo muy interesante que está en la demanda de los ciudadanos y es precisamente la adecuada señalización urbana, para que el ciudadano no lo perciba como algo que no tiene a veces mucha lógica. Esto es importante en la revisión de estas señalizaciones. y sobre la conducción sin licencia ha dado unas aportaciones que son muy interesantes que sin duda estudiaremos en todo este trayecto que llevamos de comparecencias para que, al final, pueda salir una solución satisfactoria para todos.

Ha finalizado con algo muy interesante. Ha dicho que vamos a llegar a lo que se puede llamar un pacto de Estado sobre algo que produce una gran mortalidad y que es la primera causa de muerte y podríamos decir que hasta de salud pública, de ahí su importancia. Sé que Heliodoro Gallego, como presidente de la FEMP, así como todos nosotros, sabemos del gran compromiso del presidente del Gobierno tanto en el debate de investidura como en los distintos debates del estado de la Nación como en las comparecencias de los distintos ministros que han expuesto la problemática y la necesidad de solución de los accidentes de tráfico como una cuestión de Estado. Esperemos que sigamos abundando en ello, para llegar a un gran pacto y que entre todos busquemos soluciones, pero no hablando de las mismas cifras, sino de unas cifras más reducidas.

No quiero alargarme mucho más, aunque me hubiera gustado hacerlo, hablando de los problemas de la ciudad. Le agradezco una vez más su comparecencia. Estoy segura de que no será la última y tendremos ocasión de escuchar sus soluciones para la seguridad vial dentro de la ciudad.

El señor **PRESIDENTE:** Para dar respuesta a los distintos portavoces le damos nuevamente la palabra a don Heliodoro Gallego, en nombre de la Federación Española de Municipios y Provincias.

El señor presidente de la **FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS, FEMP** (Gallego Cuesta): A parte de sentirme cómodo con carácter general dado que el Congreso —junto con el Senado— es la institución que representa la democracia en España, y eso es mucho, me siento halagado en el sentido más humilde del término.

Quiero decir que se está acertando con esta Comisión de la que he tenido la oportunidad de hacer un seguimiento objetivo y he llegado a la conclusión de que ha sido un acierto ponerla en marcha porque así se va a acertar más y mejor. Esto es, como en todos los ámbitos, una radiografía y los nuevos procedimientos que hay más avanzados en el tema de la medicina conducen a que el paciente tenga una mejor atención; pero no quiero hablar de pacientes aquí en el sentido más negativo del término sino en el positivo. La Comisión está llena de municipalistas convencidos, algunas de las cuestiones que se han dicho me suenan a gloria bendita, es una perita en dulce cuando se habla de determinados temas y se alienta a la financiación; se da la circunstancia de que hoy por la tarde tenemos una reunión con el vicepresidente Solbes y la sesión de hoy te alienta en ese empeño que desde hace años las propias entidades locales tenemos por que haya una financiación justa y adecuada, y por que nos llegué este maná, que sabemos que no es mucho, pero que nos llegue algo. Si no se produce el milagro, que se produzca por lo menos esa vía de atención a temas que estamos llevando a cabo las corporaciones locales sin correspondernos desde el punto de vista competencial y que seguiremos haciendo por responsabilidad.

Las observaciones y consideraciones que ha hecho el Grupo Parlamentario de Convergencia i Unió y su representante el señor Grau, que ha estado en el ayuntamiento de Tárraga y en el Consejo Comarcal y se ve que domina bien este panorama, son francamente interesantes porque hay que objetivar una serie de situaciones donde se ponga en peligro la seguridad vial. En esta sociedad, y las administraciones públicas no pueden permanecer impasibles, y no se está haciendo nada, hay determinadas conductas en las que hay que propiciar los mecanismos legales correspondientes para que no de la sensación de que hay impunidad para los infractores.

En cuanto a la capacidad sancionadora es evidente que no es lo que pretendemos. Lo he hablado con alcaldesas y alcaldes, con el mundo municipal, y nos gustaría que este fuera un mundo ideal, pero sabemos que no es así, donde hubiera menos infractores; lo que nos preocupa son los reincidentes. Ante un examen detenido y concienzudo vemos que los reincidentes, los que aparcan donde les da la gana, son los que después están detrás, en algunos casos, de otro tipo de conductas, de infracciones claras y notorias. Hay que poner los mecanismos necesarios, con la máxima coordinación administrativa, para que esto no ocurra, incluso actuando desde la propia Fiscalía. El fiscal general ha ordenado que se recurra el archivo de las denuncias por exceso de velocidad, y me parece que eso es muy importante, porque no se puede decir en los medios de comunicación, que cumplen una labor social hacia los ciudadanos, que hay excesos de velocidad y no decir al mismo tiempo que este exceso de velocidad ha llevado a tomar determinadas medidas cuando se pone en peligro o se desprecia la vida de los demás. No podemos permanecer escondidos detrás de la mata ante la gravedad de conductas que exigen esta respuesta institucional a la que antes me refería. Se debe mejorar todo lo que tiene que ver con los sistemas ejecutivos en las multas.

Antes lo he dicho, señor Grau, creo que hemos hecho cosas pero nos faltan algunos mecanismos por articular con la Dirección General de Tráfico, que a su vez lo hará con el Ministerio de Hacienda; si la Guardia Civil de Tráfico pone una sanción y no se paga, Hacienda interviene, pero si esto ocurre en el ámbito local no interviene Hacienda, y cuando es de otros municipios se produce esa cierta impunidad a la que antes me refería. Esta es la realidad de las cosas, estamos en ello y tendremos que llegar a conclusiones lo antes posible.

En cuanto al tema de la conducción sin permiso, me remito a lo que antes he dicho. Es verdad que las policías locales lo detectan y se lo trasladan inmediatamente a las jefaturas de tráfico. Son muy importantes los mecanismos de respuesta de alerta temprana con carácter preventivo, lo ha señalado usted muy bien, y las policías locales y la Guardia Civil tienen muchos mecanismos de alerta temprana, pero cuando estas no funcionan ante esos mecanismos de reincidentes, ante estos ciudadanos que no atienden a la ley y que se comportan como si estuvieran fuera del sistema, hay que tener esa respuesta a la que antes he aludido y que creo fundamental. Aquí la agilidad y la prontitud son dos aspectos extraordinariamente importantes, asi como la coordinación y la conexión de los ayuntamientos con las jefaturas de tráfico o, en su caso, de la Guardia Civil.

En cuanto a la renovación de los permisos de conducir, con los mecanismos para evitar las incomodidades que se han articulado entre las jefaturas de tráfico y los ayuntamientos creo que estamos en el buen camino. Sí hay correlación entre Tráfico y los ayuntamientos, lo que no significa que las cosas funcionen perfectamente; siempre se pueden mejorar los temas. Las relaciones tradicionales entre los ayuntamientos y las jefaturas de tráfico y viceversa han sido buenas, aunque siempre mejorables, y en ese camino tendremos que insistir.

El exceso de velocidad es la gran cuestión; si hay un ilícito administrativo o un ilícito penal. Antes me he pronunciado y lo he hecho tomando partido producto de una reflexión, por lo que, en aras de la brevedad y la economía que se necesitan en este tipo de comisiones, no les voy a reproducir lo que ya he comentado. La violencia que se ejerce de esa forma, el yo conduzco porque quiero

y lo hago sin carné de conducir, no puede ser, debe impedirse y corregirse. Sin crear alarma, hemos tenido un accidente en tierras de Galicia que fue producto de esto y en este caso iba al lado de la madre, había una conducta, digamos arropada desde el punto de vista familiar. Estamos hablando de casos que hacen mucho daño y frente a esos casos la sociedad tiene que tener respuesta y las administraciones tienen que entrar de lleno en este tipo de asuntos.

Los puntos negros que existían y existen en la carretera. Afortunadamente cada vez menos; se ha hecho un proceso de modernización pero ya sabemos que no se ha acabado. Hace poco veía un documento ecuánime, a través de la Primera de Televisión Española, en el que se analizaba este tema de una manera objetiva. Se ha avanzado en algunos temas, pero, por ejemplo, se detectaba cómo algunas señales de tráfico no se veían a consecuencia de las ramas y prohibían adelantar o limitaban la velocidad. Ante esos detalles debemos seguir avanzando y ser muy meticulosos porque puede haber un accidente en el que a alguno se le puede escapar la vida o perder la funcionalidad e ir a Toledo como tetrapléjico; ese es uno de los temas más tremendos y nos damos cuenta y lo valoramos en sus justos términos solo cuando toca a alguien cercano a nosotros, porque parece que esto de los accidentes no nos va a tocar nunca. Se habla en términos de lejanía cuando es más cercano de lo que nos parece. Para la eliminación de esos puntos negros los ayuntamientos estarían encantados si, con carácter global, los responsables municipales de Tráfico se pusieran de acuerdo con nosotros. Muchas veces así se hace, pero yo hablo de en la práctica es así— articular algún mecanismo, respetando siempre las competencias de una y otra administración. Sigue habiendo puntos negros y si solicitan en esas recomendaciones la colaboración económica y financiera de las otras administraciones, estaríamos encantados y se lo agradeceríamos —les iba a decir que les invito a todos a un café o a lo que quieran— porque estaríamos sumando esfuerzos.

Los fiscales, y en general los jueces, creo que se han puesto las pilas —permítarmen la expresión— y se han dado cuenta de que esto va con todos, con las administraciones y con ellos. Antes aludía a que el fiscal general del Estado ha ordenado que se recurra al archivo de las denuncias por exceso de velocidad, a la propia comparecencia, a las intervenciones que hizo precisamente en el seno de esta Comisión, donde dijo que hay que evitar que se queden como falta las imprudencias graves con resultado grave; aplicar el sentido común, que es lo que hay que aplicar en la vida a casi todas las cosas.

En cuanto a la intervención específica de don Federico Souvirón, por el Grupo Parlamentario Popular, debo darle las gracias por el tono —aplicable también al portavoz de Convergència i Unió—. Creo que ha hecho unas reflexiones muy interesantes, ha destacado la labor de los municipios, de las entidades locales como administraciones más próximas y cercanas y que están al tanto de lo que ocurre en el día a día; son las administraciones que más y mejor conocen el territorio. Ahí hay que hacer otra reflexión, pongamos en valor esos datos para que se consiga la cooperación, la mejor transmisión de datos para que, como hemos hecho en el caso de la violencia de género, no haya duplicidades; lo que debe existir es eficacia y, si esos datos se tienen, son de una y otra Administración, no son datos de una sola. Tienen que desaparecer esas viejas actitudes un tanto corporativistas o gremiales de que estos son mis datos y para dárselos al resto parece que hay que hacer un exceso. En algunos casos sale la Ley de Protección de Datos, etcétera, que habrá que asumir, pero hay que ser responsable.

El catálogo de lo que he dicho se puede mejorar; las acciones que se están haciendo están bien, pero se pueden mejorar, y la voluntad de los ayuntamientos es seguir en ese empeño.

Esa transmisión de datos desde los municipios a la Dirección General de Tráfico y a las jefaturas de tráfico, en la que veo que todos han insistido, es algo que me llevo para trasladar a todos los ámbitos municipales y tratar de buscar la mayor complicidad para trasladar a la Dirección General de Trabajo, en una reunión, cómo podemos facilitar y mejorar los mecanismos de comunicación, cómo podemos evitar la burocracia y simplificar con eficacia esta colaboración. Lo que ha dicho usted es puro sentido común; son las bases fiables de datos de la policía local lo que después sirve de referencia a lo largo de todo el procedimiento administrativo e incluso penal a los jueces y fiscales. Ahí tenemos que seguir insistiendo. Yo me quedo con ese tema en relación con algunos casos que se nos escapan, esa situación a la que antes me he referido de esa cierta impunidad; no se nos tiene que escapar ni uno de esos reincidentes con conductas peligrosas. Las corporaciones locales, como administración del Estado, están ahí para servir.

El tema de las ordenanzas municipales. Parece que ha puesto el dedo en la llaga cuando habla de disparidad y multiplicidad, de que lo que en un término municipal no se permite en el otro se tolera, de que en algún caso hay mucho rigor y en el otro una flexibilidad enorme. Hay una ordenanza tipo que tenemos que actualizar, desde el respeto a la autonomía municipal hay que seguir incentivando e impulsando el que se tomen este tipo de medidas como se está haciendo en otros campos; hay que reflotar este tema y que esta ordenanza base sea objeto de nuevo de debate, de la agenda de la Federación Española de Municipios y Provincias. Si no nos recuerdan algunos temas, solo hacemos alusión a ellos cuando se producen hechos alarmantes, accidentes graves. No hay que bajar la guardia nunca y hay que estar a la altura de las circunstancias siempre. Por eso he tomado buena nota; aparte de que ustedes tomen notas, nosotros también tomamos nota de las intervenciones, es decir, somos como vasos comunicantes, eso es lo positivo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista ha intervenido como portavoz don Victorino Mayoral y después doña Eloísa Álvarez —a la que conozco bien—, diputada por Soria; a Victorino también hace tiempo que lo conozco.

Tengo que decirles que somos un poder del Estado, sin duda el tercer pilar, y eso se está abriendo camino en las mentes de todos y mucho más en las lúcidas mentes de los diputados y las diputadas, y como el tráfico y la seguridad vial son temas de Estado, tenían que conocer los ciudadanos cómo se trabaja entre todos, de común acuerdo, arrimando el hombro, para que salga adelante lo mejor posible esta medida. Reflexionar sobre el escenario punitivo urbano es lo que hemos hecho, es lo que están haciendo y por ello les felicito —se lo he dicho antes al presidente de la Comisión—. Les felicito por que haya habido estas comparecencias y la que viene después, de una persona que conoce mucho sobre el tema de tráfico, el señor Muñoz. Que sea la penúltima o la última, lo importante es que haya servido y que tenga contenido; a mí eso de la última o la penúltima me suena a los últimos de Filipinas y en el Evangelio los últimos serán los primeros, como me estaban diciendo por ahí. En cuanto a lo que ha dicho doña Eloísa Álvarez —municipalista hasta antes de ayer como alcaldesa de Soria, con conocimiento pleno de lo que ocurre en las ciudades—, efectivamente se ha hecho una exposición comprometida por parte de la Federación, pero yo creo que nos hemos atenido a los cánones y a las reglas. El que se pretenda disuadir de que se utilice el coche privado en esas distancias cortas donde a veces uno se la juega, sobre todo los fines de semana es bueno, poque sería conveniente que miraran las estadísticas, y no les voy a abrumar con lo que ocurre los viernes a determinadas horas, ni echo la culpa a nadie, no voy a culpabilizar a los jóvenes, no es cuestión de edades, aunque en algún momento determinado todos hemos sido jóvenes y ojala volviera con algún elixir la juventud, aunque vivimos con mucha dignidad los años que tenemos. Pero es cierto que si funciona bien el transporte público urbano, se utiliza en mayor medida, y ahí estamos los ayuntamientos haciendo lo que podemos, con ayudas relativas —también hay que decirlo—; tenemos para accesibilidad, pero las ayudas son relativas y como no podemos repercutir el precio del carburante en los usuarios, eso en los mecanismos económicos de las sociedades de transporte urbano influye negativamente; un ayuntamiento está para prestar un servicio no para ganar dinero, pero tampoco para que haya resultados negativos que le impidan hacer otras cosas.

La modificación del Código Penal, por ir acabando. Este trato directo con los ciudadanos nos permite ver algunas conductas indeseables, reprochables, que van a tener cabida, van a tener una respuesta desde el punto de vista penal, sobre todo esas conductas reincidentes a las que tantas veces he hecho alusión, esa bolsa de reincidentes, que son pocos pero que hacen mucho daño y hay que hacer lo que la sociedad espera que hagan ustedes en el Congreso: labor para que no haya impunidad y que se actúe con prontitud. También nosotros tenemos que hacer cosas desde el punto de vista administrativo. Antes les he contestado a los tres que uno de los temas es la señalización urbana, que se está mejorando. Una adecuada señalización contribuye a una disminución de los accidentes con carácter general.

Un pacto de Estado por la seguridad vial es necesario, conveniente y preciso, y la Federación Española de Municipios y Provincias está entregada en cuerpo y alma y va a hacer lo que pueda para colaborar, sin buscar más rentabilidad que el beneficio de los ciudadanos y las ciudadanas.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Gallego, gracias por sus palabras hacia esta Comisión. Le deseamos suerte y aciertos al frente de la Federación Española de Municipios y Provincias y suerte también esta tarde con el ministro Solbes, porque el tema financiero es importante. Nos quedamos con esas palabras sobre el pacto de Estado, que nos reconfortan a todos. Le agradecemos mucho la aportación que ha hecho a esta Comisión de Seguridad Vial, que, como han dicho otros portavoces, esperamos no sea la última y podamos contar con esa sintonía entre la seguridad vial y la gran labor que pueden realizar aquí las corporaciones locales.

Suspendemos un minuto para dar paso a la próxima comparecencia. **(Pausa.)**

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE (MUÑOZ MEDINA) (Número de expediente 219/000586.)

El señor **PRESIDENTE:** Reanudamos la sesión. La última comparecencia de hoy es la de don Miguel María Muñoz Medina, persona con amplia experiencia en el ámbito de la seguridad vial, con un gran currículo en el ámbito de las responsabilidades públicas en materia de seguridad vial y con importante experiencia por su actividad como presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. El Congreso de los Diputados y esta Comisión de Seguridad Vial queremos reconocer aquí la labor que realiza esta fundación con material, trabajos, aportaciones y reflexiones para mejorar la seguridad vial y prevenir los accidentes de tráfico, que son el objeto de esta Comisión. Por tanto, públicamente se lo queremos agradecer hoy aquí a quien es presidente de este instituto.

Sin más preámbulos, y para contribuir a las reflexiones sobre una futura modificación del Código Penal —creo que esta no será la última comparecencia porque nos queda aún la del propio ministro de Justicia, pero sí cierra un ciclo de comparecencias previas a la del ministro — damos la palabra al señor Muñoz, al que agradecemos que haya adaptado su agenda y los compromisos que hoy tenía para poder atender a esta cita con el Congreso de los Diputados, con el conjunto de la ciudadanía que representa esta Cámara. Sin más preámbulos le damos la palabra al señor Muñoz.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Muñoz Medina): Señor presidente, señorías, el agradecimiento es mío. Es un honor y un placer comparecer una vez más ante esta Comisión parlamentaria; mi agradecimiento no es solo por el hecho de haber sido convocado, sino también por las amables palabras del presidente respecto del instituto que presido. El agradecimiento quizá hoy es un poco más sobresaliente por el hecho de que se me haya convocado para un tema de tan enorme importancia y calado jurídico. Es un tema que no me es ajeno, pero no solo como consecuencia de mis dedicaciones públicas y privadas al mundo de la seguridad vial, sino por el hecho de que mi propia tesis doctoral, que defendí en 1992 en la Universidad de Granada, versaba justamente sobre temas sancionatorios relacionados con el fenómeno del tráfico.

Quiero decir desde el principio de mi intervención que en aquella tesis —y ha sido uno de los ejes de mi pensamiento en relación con la seguridad vial durante tantos años de dedicación— expuse mi firme convicción de que el derecho penal debe tener una mayor intervención en el mundo de la seguridad vial; es más, el núcleo más rompedor de aquella tesis doctoral fue que poco a poco debía ir desapareciendo la potestad administrativa para que fueran los tribunales de justicia los que hicieran un trabajo de enjuiciamiento y de sanción de manera generalizada en relación con este fenómeno. Yo sé que era una conclusión provocadora, probablemente inviable, pero que conceptualmente —habrá ocasión de hacer algún comentario sobre ello en esta comparecencia— me parece inexcusable.

Sé que esta posición no es compartida por muchos ilustres penalistas tanto del mundo del foro como de la cátedra, ni por algunos a los que aplicarles el calificativo de ilustres sería un piadoso eufemismo. También la solidez de los argumentos es muy diferente; los ilustres penalistas suelen invocar el principio de mínima intervención del derecho penal, cosa que puede compartirse o no, pero siempre es respetable, y respecto de los no tan ilustres déjenme que un piadoso manto de silencio y olvido caiga sobre algunas argumentaciones que hemos oído en los últimos tiempos y que a mi juicio son otros tantos pecados contra la inteligencia.

Vamos a centrarnos en el tema, porque en definitiva el debate sobre si una determinada conducta debe ser sancionada penal o administrativamente o, por decirlo de una manera sustantiva, si un determinado hecho debe ser infracción penal o infracción administrativa ha dividido tradicionalmente a la doctrina en dos grupos. Los autonomistas consideran, como Wolf o Goldsmith, que hay razones de tipo ontológico, teleológico, que dicen que una conducta debe adscribirse a uno u otro ámbito. Tradicionalmente la argumentación básica ha sido considerar que las infracciones penales tienen una naturaleza metapositiva, es decir, que tienen un sentido más allá de la propia norma, basado en valores superiores, mientras que las infracciones administrativas tienen una naturaleza artificiosa. Esto es una cierta concreción del viejo principio de la cosa *mala per se o mala quia prohibita,* es decir, las cosas que son intrínsecamente perversas o las que no lo son pero no deben hacerse únicamente porque hay una norma que las prohíbe. De acuerdo con este mismo criterio las doctrinas autonomistas han considerado que el derecho penal es algo cuyo desarrollo tiende hacia la justicia mientras que las administrativas tienden hacia el bienestar; es una distinción absolutamente artificiosa que en estos momentos muy pocas personas sostienen en el mundo del derecho porque unas y otras tienen la misma relevancia ética desde el punto de vista de la ordenación de la convivencia. Y ello es así tanto si la postura de quien lo defiende es de un normativismo puro, a ultranza, como por ejemplo el profesor Nieto, como si tiene planteamientos metapositivos, en mis lejanos tiempos de estudio se hablaba de iusnaturalismo, siempre con referencia a valores superiores a los de la propia norma. En todo caso, tanto desde una posición normativista como desde otra posición más espiritualista, toda la doctrina está de acuerdo ahora mismo en que siempre hay valores superiores relacionados con la justicia, con la equidad, con la seguridad, que son los que protegen los respectivos ordenamientos jurídicos. Pero al final, repito, si no existen diferencias ontológicas entre el ilícito penal y el ilícito administrativo, no cabe duda de que nos encontramos ante una cuestión de política legislativa —de política criminal, suele gustarle más decir al mundo de la judicatura— pero, en definitiva, si estamos hablando de política estamos hablando de criterios de oportunidad, y si hablamos de criterios de oportunidad tenemos que hacerlo siempre en función de los bienes jurídicos tutelados por la norma y que, básicamente, son: el derecho a la vida y a la integridad física y, en su caso, psíquica y el derecho a la integridad patrimonial, valores evidentemente tutelados por nuestro ordenamiento constitucional. A partir de esta idea, en el derecho que sanciona las conductas que producen daños en el mundo del tráfico, ¿podemos establecer esos distintos niveles de relevancia ética a los que se referían los autonomistas? En mi opinión no. Desde el punto de vista de la oportunidad, de la política legislativa, de la política criminal, mi planteamiento es ¿realmente es oponible el argumento de la mínima intervención cuando estamos hablando de una realidad, de un fenómeno que provoca 4.000 muertos en España al año, alrededor de 150.000 heridos y que produce un daño patrimonial del orden de los 18.000 millones de euros? ¿Es oponible el principio de mínima intervención ante ello? Lo que ocurre es que el fenómeno en España es antiguo, la subsistencia de una fuerte potestad sancionatoria administrativa, y concretamente en relación con el mundo del tráfico, es antigua, pero no deja de ser paradójico que la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882, que surge al amparo de la Constitución transaccional pero eminentemente liberal de 1876, se aprueba por un decreto legislativo en el que se refunden una serie de normas anteriores, entre las que destacan la Ley de 15 de septiembre de 1870 y la Ley de 22 de

diciembre de 1872; observen SS.SS. las fechas porque son dos leyes surgidas bajo el esplendor de la Constitución radical de 1869, la que hizo en toda la historia constitucional española una proclama más solemne y más hermosa del principio de libertad de poderes, y sin embargo en todo el debate parlamentario —está recogido en el «Diario de Sesiones»— de estas leyes así como de la finalmente habilitó para la refundición y que dio lugar a la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882, se reconoce la necesidad de conservar un amplio margen de potestad sancionatoria administrativa porque, a pesar de la vehemencia con la que se consagra el principio de separación de poderes, existe una insuficiencia de medios de la Administración de Justicia.

Este ha sido el *leitmotiv* de toda una corriente que yo creo que es más pragmática que de pensamiento, que en mi opinión culmina en la sentencia del Tribunal Constitucional de 3 de octubre de 1983, cuyo núcleo argumental me van a permitir SS.SS. que lea textualmente: No cabe duda que en un sistema en el que rigiera de manera estricta y sin fisuras la división de poderes del Estado, la potestad sancionadora debería constituir un monopolio judicial y no podría estar nunca en manos de la Administración, pero un sistema semejante no ha funcionado nunca históricamente y es lícito dudar que fuera incluso viable, por razones que no es ahora momento de exponer en detalle, entre las que se pueden citar la conveniencia de no recargar en exceso las actividades de la Administración de Justicia como consecuencia de ilícitos de gravedad menor, la conveniencia de datos de una mayor eficacia al aparato represivo en relación con este tipo de ilícitos y la conveniencia de una mayor inmediación de la autoridad sancionatoria respecto de los hechos sancionados. Esta sentencia del Tribunal Constitucional, que es crítica en el proceso del que estamos hablando, vuelve a habar de oportunidad. Yo tengo que estar forzosamente de acuerdo con la idea de no sobrecargar en exceso la Administración de Justicia; lo que no puedo compartir es la calificación de ilícitos de gravedad menor en el tema del que estamos hablando, porque al final ¿que ocurre? Que evidentemente no hay que recargar la Administración de Justicia, pero lo malo es que se la descarga de conductas que se consideran poco importantes, y ahí es donde yo no puedo estar de acuerdo bajo ningún concepto por las razones explicadas.

Llegados a este punto, mi intención cuando recibí la convocatoria a esta Comisión era detenerme básicamente aquí o tal vez extenderme un poco más en consideraciones de tipo general sin entrar en las tres conductas que en este momento son objeto de debate, pero me ha parecido, primero, que tienen suficiente entidad las tres y, segundo, que desde un punto de vista puramente pragmático yo creo que me ayudaban a desarrollar mi teoría. En primer lugar, el alcohol. La figura de la conducción bajo la influencia de bebida alcohólicas, que es como está tipificada hoy en el Código Penal, arranca de la Ley Penal del Automóvil de 1950 y probablemente en 1950 tuvo pleno sentido que hablara de conducir bajo la influencia del bebidas alcohólicas, porque en aquellos momentos los sistemas de determinación cuantitativa eran muy difíciles y desde luego no accesibles para la fuerza pública, que en aquellos momentos era todavía la Policía Armada y de Tráfico, a realizar en el mismo lugar donde ocurrían los hechos. Había que recurrir a una analítica y teniendo en cuenta cuál era la situación de la sanidad en 1950, era suficientemente complicado como para que no se pudiera hablar de excesos de alcohol —era un tema que estaba mucho menos estudiado desde los puntos de vista toxicológico y epidemiológico— y por lo tanto era coherente que en aquel momento se hablara de conducir bajo la influencia de… Así pasó con esta redacción a la Ley Penal del Automóvil de 1962 y en esos mismos términos se incorporó posteriormente al Código Penal y tuvo una vida razonablemente pacífica pese a que alrededor de 1972 ó 1973 los controles de alcoholemia fueron haciéndose más frecuentes y sistemáticos y se pudo empezar a hablar de una ciencia que empezó a estudiar de una manera mucho más precisa este fenómeno, pero, repito, pese a todo, desde 1972 ó 1973 en adelante, se empezó a considerar normal en la praxis judicial que a cualquier persona respecto de la que se constataba que tenía un exceso de alcohol se la condenaba por el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas sin meterse en más disquisiciones jurídicas o médicas. Sin embargo, poco a poco fueron aflorando sentencias o autos en algunos casos de sobreseimiento a veces sorprendentes, en muchos casos con interferencias corporativistas por parte de los médicos forenses, que acaban culminando con dos sentencias del Tribunal Constitucional de 4 y 5 de octubre de 1985, en las que se consagra finalmente la idea de que para poder sancionar por lo que también se ha llamado conducción etílica no bastaba con el puro exceso de alcohol, sino que era necesario que se constatara en el caso concreto que influía en la capacidad de conducir, pero era una constatación que se dejaba a la libérrima apreciación por parte de los jueces. No se exigía ninguna prueba adicional de tipo pericial, sino simplemente que el juez lo estimara o no lo estimara, con lo cual nos hemos encontrado con sentencias o autos de sobreseimiento absolutamente sorprendentes en los que se absuelve a personas con tasas de alcoholemia muy elevadas, superiores al 1,6 e incluso cerca del 2 en sangre, porque no presentaban síntomas de tartamudeo al hablar o de tambalearse en su deambulación, sin más argumentos, lo cual es bastante sorprendente porque con todo ello lo que se está es ignorando todos los estudios de tipo toxicológico y epidemiológico que se han realizado en el mundo entero, no solo en España, respecto de este problema. Probablemente con estas sentencias ocurre un poco lo que con un orfeón, que se oye más a los que desafinan que a los que cantan a tono y a *tempo* y se corre el riesgo de pensar que son muchas más las sentencias que sustentan criterios tan poco científicos como estos que las que mantienen otra actuación. Desgraciadamente no son excepcionales y lamentablemente están ignorando dos puntos que voy a

resumir, entre otras cosas porque yo no soy médico, pero he recopilado suficiente información como para poder afirmar que la inmensa mayoría de los toxicólogos opina que para conseguir un mismo nivel de intoxicación etílica dos personas pueden necesitar distintas cantidades de alcohol. Por decirlo de una manera coloquial en un ejemplo, una persona puede alcanzar el 0,8 con una copa y otra necesitar cinco, pero cuando las dos personas están en el 0,8 tienen las mismas alteraciones y esto es una cosa que los toxicólogos raramente discuten.

La medicina no es una ciencia exacta evidentemente, pero, en auxilio de esta falta de exactitud de la medicina como ciencia, acude la epidemiología, que es la estadística aplicada a la medicina, y de todos los estudios que se han hecho —las variaciones porcentuales pueden ser pequeñas y desde luego no especialmente significativas—, se llega a la conclusión de que el alcohol, epidemiológicamente, en la tasa del 0,8, está presente en uno de cada tres accidentes con víctimas y en una de cada dos víctimas mortales, porque no solo es factor de producción de accidentes sino factor de agravación de sus consecuencias. En este sentido, hay una sentencia que recuerdo, muy discutida, del Tribunal Supremo, de la Sala segunda, de 23 de abril de 1992, por la que se resolvió el llamado caso de la colza. Si recuerdan SS.SS. el caso, no se pudieron repetir experimentalmente en laboratorio los síntomas que configuraron lo que se dio en llamar el síndrome tóxico, pero el razonamiento para condenar a las personas responsables de la adulteración del aceite fue de tipo epidemiológico; es decir, todas las personas afectadas por el síndrome habían tomado el aceite tóxico, luego se puede establecer —aunque no se haya podido hacer experimentalmente— una correlación como para que el factor de causalidad quede suficientemente acreditado. Repito, combinando estos criterios epidemiológicos y los toxicológicos no habría ninguna razón para que tuviéramos que plantearnos ahora la modificación del Código Penal, porque, en mi opinión, bajo la influencia de bebidas alcohólicas está toda persona que supera las tasas establecidas, pero como lamentablemente la realidad es como es y hay una cierta tendencia de opinión —no quiero cuantificar— entre la judicatura a esta consideración del caso concreto, aunque sea con argumentos tan poco científicos como el tartamudeo o tambalearse al andar, me parece que esta modificación del Código Penal es absolutamente imprescindible.

Antes hacía una referencia histórica partiendo del origen en la Ley Penal del Automóvil de 1950, pero hay un argumento de derecho comparado —sus señorías tendrán posiblemente acceso a una mejor información que la mía, que en definitiva es algo más fragmentaria— y es que yo no conozco ningún país —al menos ningún país con los que podemos tener similitudes jurídicas, culturales o políticas, podemos pensar en el ámbito de la OCDE para que sea un ámbito más amplio que el de la Unión Europea, porque podríamos incluir también a países occidentales aunque estén en el hemisferio Este, como pueden ser Australia, Japón, Nueva Zelanda y, por supuesto, Estados Unidos o Canadá— en el que los tribunales tengan que hacer esta disquisición entre el exceso de alcohol y la constatación de su influencia. Así las cosas, creo que estos momentos seguir hablando de la influencia del alcohol en el Código Penal es una pura reliquia del pasado cuando no un puro artificio dialéctico, porque, repito lo que les decía antes, sé que la medicina no es una ciencia exacta, pero combinando los criterios toxicológicos y los epidemiológicos hay un consenso bastante unánime, que es que con una tasa de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, la probabilidad de provocar un accidente mortal se multiplica por 2,53, pero en el 0,8 se multiplica por 16,21. Si quieren que se lo diga de una forma más dramática, en el 0,8 el riesgo de producir algún accidente se incrementa en un 1.600 por ciento. Creo que esto tendría que bastarnos porque estamos hablando de que si el alcohol está presente en la mitad de las víctimas mortales, podemos decir también con un cierto dramatismo no exento de sentido de la realidad que el alcohol en la carretera, en la conducción y en la circulación, mata a 2.000 personas al año en España. A partir de ahí dejo una pregunta para que sean sus señorías, como depositarios de la soberanía popular, quienes la respondan: ¿es admisible ética, jurídica, intelectual y políticamente el principio de mínima intervención cuando estamos hablando de algo que mata a 2.000 personas al año?

El segundo tema que está sujeto a consideración de esta Comisión es la conducción sin permiso. Sé que lo que se ha planteado inicialmente es vulnerando una suspensión de permiso, pero a mí me parece que hay que extenderlo más. Lo primero que quiero decir es que me alegro infinito de que este tema entrara en la Cámara antes de un desdichado accidente reciente que podría llevarnos a eso que se llama alguna vez las soluciones espasmódicas, es decir, no es respuesta a un hecho concreto, el problema es mucho más grave y también tiene una historia mucho más larga. Arranca también de la Ley Penal del Automóvil de 1950. Se le denominó conducción ilegal y con esa denominación se ha mantenido, aunque ni la Ley de 1962 ni el Código Penal la definían como tal. Era la conducción sin la habilitación administrativa correspondiente; en definitiva, permiso de conducción es un término anfibológico que quiere decir tanto la autorización administrativa como el documento en el que la autorización se plasma. Evidentemente estamos hablando de la persona que conduce sin haber sido habilitada administrativamente para ello. Les voy a dar un dato, esto estuvo en el Código Penal —por esta sucesión, de la Ley de 1950 pasó a la de 1962 y de ahí al Código Penal— y se mantuvo hasta que la Ley orgánica 8/1983, de 25 de junio, modificó el Código Penal y suprimió el artículo 340 bis c) por el que existía este delito de conducción ilegal. En los cinco años siguientes la media de accidentes en España se incrementó un 76,4 por ciento, es un incremento acumulativo del orden del 12 por ciento anual. En ese mismo periodo los accidentes provocados por personas sin permiso se incrementaron en un 1.100 por ciento. No creo que sea necesario añadir más comentarios. Vuelvo a plantear mi pregunta a partir de

este dato que a mí me parece estremecedor. ¿Es lícito oponer el argumento de la mínima intervención del derecho penal?

Respecto al tercer gran tema, la velocidad excesiva o, si me permiten la licencia, la velocidad muy excesiva, tengo poco que añadir, porque personas que me han precedido en esta Comisión, como por ejemplo el profesor Montoro, han insistido sobre ello, pero no me resisto a dar un par de pinceladas. La velocidad nunca es un factor neutro de seguridad vial por varias razones, primero porque a partir de 145 o como máximo 150 kilómetros por hora, se producen claras dificultades perceptivas. El profesor Montoro suele calificarlas de cataclismo perceptivo, en el que la pérdida de la visión periférica hace que la apreciación de distancias y velocidades sea más imprecisa; pero aparte de eso, hay que tener en cuenta que la velocidad siempre es un factor amplificador de cualquier problema o irregularidad. Con la mejor información de la que se dispone en los últimos años, sabemos que entre el 35 y el 40 por ciento de los accidentes se producen por distracciones. Evidentemente no es lo mismo una distracción que puede durar dos o tres segundos si el coche está circulando alrededor de a 25 metros por segundo, que es una velocidad razonable, que si lo está haciendo a 45 ó 50 metros por segundo, que evidentemente no es una velocidad razonable. Estamos hablando de unos 100 ó 150 kilómetros por hora respectivamente. Además, la velocidad siempre es un factor de agravación de las consecuencias de los accidentes; lo malo —eso es cierto— es que la velocidad no suele percibirse como un factor de riesgo sino al revés, como algo placentero. Yo he visto con distintas atribuciones de paternidad la frase de que la velocidad es el único placer inventado por el ser humano en el siglo XX, que todos los demás son viejos como la humanidad, pero la velocidad sí es un placer nuevo. Mientras se siga percibiendo este carácter lúdico y placentero de la velocidad, es difícil, pero hay que actuar decisivamente sobre ello. Por eso yo no quiero pronunciarme, porque espero que haya estudios más exactos, que probablemente estarán realizados por la Dirección General de Tráfico, en relación con cuáles son los excesos de velocidad sobre los que debe pasar a constituir un delito esta conducta. Sé que la Comisión ha tomado en consideración alguna propuesta que hizo la directora de Aesleme —Mar Cogollos— para que sean distintos los márgenes de exceso según el ámbito urbano o el interurbano. Me parece bien, pero repito que sobre esto no quiero pronunciarme porque tampoco tengo una idea muy clara ni datos suficientes y a mí me gusta ser riguroso en todas mis propuestas. Sin embargo en el alcohol creo que no es necesario llegar al 1 como se ha propuesto. Creo que el 0,8, que es un hito claro donde se incrementa en un 1.600 por ciento el riesgo de provocar un accidente mortal, es suficiente.

Recapitulemos, no hay diferencias ontológicas ni teleológicas entre el ilícito penal o administrativo, es solo una cuestión de política legislativa y, por lo tanto, vuelvo a dejar en el aire la pregunta de si puede oponerse el argumento de mínima intervención —algunas personas lo han llamado el mínimo ético, otras el mínimo garante de convivencia— cuando los resultados son los ya conocidos. Evidentemente no estamos hablando de meter en el Código Penal conductas como rebasar el tiempo de una zona verde de aparcamiento, estamos hablando de cosas muy serias. Respecto a la falta de reproche social que muchas veces se puede argüir, les manifiesto claramente mi recelo ante los sedicentes defensores de automovilistas y usuarios o ante los sedicentes intérpretes del sentido popular, que manejan el concepto de alarma social basados en una impresión puramente subjetiva, inmadura y no constatada con estudios en una época en la que la investigación sociológica y demoscópica nos da suficiente información. Lo que sí tenemos que seguir es la enorme cantidad de estudios sociológicos que apuntan el apoyo de la sociedad sobre medidas como la que estamos planteándonos hoy. Pero aunque no existiera este reproche social, tendríamos que exigir a la Administración una actividad de tipo pedagógica para que la sociedad entienda y acepte el problema, porque de otro modo caeríamos en lo que llamaba Hauriou la concepción sociologista de la norma, según la cual esta debe ser un puro reflejo de los comportamientos dominantes, y esto, que puede ser admisible en derecho civil —recuerdo una frase del profesor De Castro, que decía que el derecho civil es vida social objetivada—, no es en absoluto extensible cuando estamos hablando de la necesidad de corregir comportamientos que producen daños importantes a la sociedad. Por ello, de las tres conductas que hoy tratamos, en mi opinión, lo que hablamos es solo ad exemplum; es decir, puede ser un primer paso para romper con una inercia legislativa que no tiene fundamento científico y puede ser el momento para retomar ideas como aquella despenalización parcial o descriminalización, como le gustaba más decir a Ruiz Vadillo, por ejemplo, cuando transformó los delitos de tráfico en una especie de delitos semiprivados en los que exigía la denuncia de parte. Todo aquello se hizo para descargar una vez más a los juzgados de lo Penal, pero se trasladó a los juzgados de lo Civil, es decir, que al final no se consiguió en absoluto la descarga de la actividad judicial. Creo que lo importante es abrir un nuevo periodo donde pueden estar estos temas y también una reflexión mucho más amplia, de la misma manera que creo firmemente que el Parlamento tiene que cobrar un protagonismo nuevo en la prevención de accidentes tanto en su función de iniciativa como en la de control político de las instituciones fundamentalmente del Gobierno. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia)**

En definitiva, a estas alturas de mi vida personal y profesional, me es muy difícil, por no decir imposible, creer en las soluciones taumatúrgicas. No creo que esta modificación del Código Penal acabe con los accidentes, pero sí es una medida importante dentro de una estrategia global y coherente de seguridad vial, y me parece además de enorme importancia. Repito el dato una vez más, pero creo que hay que recordarlo de vez en cuando: 4.000

muertos y 150.000 heridos cada año nos demandan este tipo de soluciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Damos paso a la intervención de los grupos parlamentarios, en primer lugar el señor Grau por Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ:** Ante todo deseo dar la bienvenida al señor Muñoz Medina y agradecerle su contundente intervención, breve pero de una extremada densidad y con unos conceptos muy claros. Lo normal es que las intervenciones nos susciten una serie de preguntas, pero usted se ha adelantado al hacérnoslas a nosotros dejándonos sobre la mesa una serie de consideraciones. La respuesta será posiblemente esta ley en la cual usted está de acuerdo, en la que pasemos a lo penal determinados comportamientos y determinados excesos de velocidad, ante los que usted no se pronuncia; en lo único que se ha pronunciado es sobre los 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre.

Una cosa que nos es muy grata a los parlamentarios es conocer sistemas comparados. Usted, por las aportaciones y matizaciones que ha hecho en su exposición, seguro que conoce legislaciones en otros Estados de la Unión Europea y me gustaría que, aunque fuera de forma suscita, nos pudiera hacer una valoración comparativa respecto a los comportamientos en Francia, en donde ya se aplica este tema, o en Alemania y cuál es su valoración de las soluciones que ya se han dado en estos países en cuanto a las limitaciones de velocidad y de las tasas de alcoholemia en la prevención de accidentes.

Realmente encuentro muy positivo que haya hablado de romper una inercia, de que se está haciendo un proyecto legislativo en el cual el oficio jurídico ha ido viciando el funcionamiento de esta autonomía administrativa que se había dado, con esas concesiones en la aplicación de criterios judiciales, que han permitido aumentos de accidentes muy importantes que usted ha constatado. Debemos intentar mejorar esta legislación de cara a obtener criterios más restrictivos en defensa de la ciudadanía.

Uno de los temas a los que tenemos que responder y al que no es ajeno algún miembro de esta Comisión es que ahora se habla de coches más seguros, más veloces, de posibilidades de conducción con los mismos niveles de seguridad a velocidades superiores existe un parque más grande de vehículos, unos vehículos más capaces y potentes que teóricamente tienen mejores frenos y dispositivos de seguridad antibalanceo o antiderrapamiento, que permiten mayor seguridad. ¿Usted considera sobre esta base que se podrían aumentar determinados niveles de seguridad en vías de primer orden, como por ejemplo autopistas, de forma que se pueda incrementar la velocidad, como se ha dicho, de 120 a 140 kilómetros por hora, o en determinadas carreteras en las que la velocidad básica podría pasar de 90 a 100 kilómetros por hora, sin perder elementos de seguridad? He tomado nota de lo que significa el segundo de distracción, 25 ó 50 metros por segundo, según sea el límite de velocidad. Aquí la edad puede influir, porque de la misma forma que el coche gana en seguridad, según aumenta la edad de los conductores, la mayor capacidad de distracción puede reducir la seguridad del vehículo. En cuanto a factores comparativos y a la capacidad de las máquinas que se ponen en la red de carreteras, ¿cree que existirían márgenes de actualización por nuestra parte? Usted nos pide que seamos más penalistas y menos autonomistas —en lo que esta Comisión está de acuerdo— y esperamos que estas proposiciones que eleve el Congreso de los Diputados no defrauden las expectativas que usted nos ha presentado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra por el Grupo Popular el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** Agradecemos al señor Muñoz su comparecencia, la claridad de su exposición y la solidez de sus argumentos, verdaderamente estimulantes desde el punto de vista de la reflexión intelectual que debemos hacer cuando tenemos entre manos nada más y nada meenos que una modificación del Código Penal. Nosotros preferimos hablar de la respuesta del ordenamiento jurídico en su totalidad frente a las infracciones que se derivan del tráfico, porque nos parece que no debemos perder la ocasión de abordarlo como un todo. Sé que el club de los expertos siempre está muy concurrido. Yo ya sabía, porque los distintos actores del mundo de la seguridad vial hablaban de usted como profundo conocedor de la materia, que así era, en eso coinciden todos, y es curioso porque tampoco las coincidencias son moneda normal de cambio, y hoy aquí se ha expresado como tal. Yo quisiera, aun sabiendo su opinión sobre el derecho sancionador administrativo, plantearle alguna cuestión en este sentido y después alguna sobre la interpretación y aplicación de la norma penal y del derecho en general, porque las modificaciones posibles y que usted ve como necesarias en el Código Penal han quedado muy claras en su exposición.

En lo que se refiere al derecho sancionador administrativo, que es una realidad hoy día en nuestro mundo jurídico, la Ley de tráfico, circulación y seguridad vial que se publica en 1990 ha sufrido nueve modificaciones en las que se han producido distintos cambios del derecho sancionador —serían auténticas interpolaciones del derecho romano— y el resultado actual parece que es obra de distintas manos y de distintos pensamientos siempre tratando de cambiar el derecho sancionador pensando que así se arreglan los temas. Querría saber su opinión como conocedor —no me atrevo a llamarle experto por lo que antes he dicho— sobre si entiende que da respuesta adecuada y eficaz a la tarea de prevención de la consecuencia de las infracciones que debe pretender toda norma jurídica.

En lo que se refiere a la interpretación y aplicación de la norma ¿cree usted que la información que llega al

juzgador es suficiente para que pueda fallar con unos conocimientos de datos adecuados? Es decir, ¿los atestados recogen toda la información posible? ¿Es necesario modificarlos de alguna forma? ¿Hay que enriquecerlos y homologarlos de forma que esa información que se recibe a pie de accidente sea suficiente como para que el juzgador pueda tenerla en la mesa a la hora de llegar a una conclusión? ¿Justifica la importancia del tema que tratamos la necesaria presencia del fiscal en todos los procedimientos que tengan su origen en la inseguridad vial? ¿Es precisa una mayor presencia de la medicina forense en estos temas? ¿Considera que es necesaria la presencia de peritos especializados que puedan auxiliar al juez en estos asuntos? ¿Cree que la oficina judicial se implica adecuadamente en este momento en los temas derivados del tráfico? Porque ya sabemos que entre el momento de la sentencia y la ejecución de la misma, como en casi todo lo que se refiere al ámbito jurídico, hay un tiempo que a lo mejor es excesivo. Estas son las cuestiones que me gustaría conocer. Por otra parte, sabemos que el 14 por ciento del parque automovilístico español circula por nuestras carreteras sin seguro obligatorio, de lo que se derivan problemas patrimoniales de un importante contenido para la Administración y para los propios asegurados ¿Cómo intentaría usted regular esto?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Mayoral por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MAYORAL CORTÉS:** Señor presidente, de su benevolencia, le pediría la posibilidad de que el diputado señor Sáez Jubero hiciera después de mi intervención algún comentario para clarificar algún concepto que le parezca interesante plantear. Espero que no haya inconveniente.

En primero lugar, señor Muñoz, muchas gracias por su intervención, bienvenido, y quiero valorar su presencia en lo que realmente significa, sobre todo a partir de la trayectoria que usted ha tenido a lo largo de su vida profesional. Estamos hablando de una persona que ha sido director general de Tráfico, pero no en cualquier circunstancia. Creo que su actuación en ese cargo corresponde a una etapa en la que se elaboró una ley de tráfico innovadora, que tuvo unas consecuencias relacionadas con la propia modificación que hubo en el número de accidentes y en el de víctimas en las carreteras. Creo que corresponde a una etapa en la que hubo un cambio positivo, una reducción significativa en lo que se refiere al número de muertos, de heridos y de víctimas en general. Por todo esto creo que estamos ante una persona que goza de una experiencia significativa y positiva. También quiero resaltar no tanto su tesis doctoral, de la que nos ha expuesto una serie de principios que nosotros miramos con simpatía, sino su cualidad actual como director de un centro de estudios sobre seguridad vial. Por tanto, repito, estamos ante una opinión que yo considero realmente cualificada.

Respecto a los planteamientos de su intervención quiero expresar una opinión positiva o de simpatía manifiesta con relación al principio de mínima intervención. Yo no voy a entrar en disquisiciones de doctrina jurídica porque ese ámbito no corresponde a esta Comisión. El principio de mínima intervención es, a mi juicio, de carácter estrictamente doctrinal; hacemos las leyes, como decía don Manuel Hazaña en su día, y luego los expertos jurídicos, los investigadores o los profesores están para hacer las interpretaciones, las disquisiciones que estimen oportunas y facilitan luego las categorizaciones suficientemente didácticas para que sus alumnos aprendan bien la materia. Aquí estamos ante una cuestión respecto a la cual la sociedad pone de manifiesto la existencia de un grave problema, y por ello en esta Cámara particularmente hablamos de política acerca de ese problema y de cómo solucionarlo. Existe una alarma social pero no infundada ni derivada de movimientos de opinión pública, de impulsos o convulsiones derivadas de los propios medios de comunicación, algo inducido desde fuera del fenómeno, sino ante un fenómeno realmente preocupante en el que estamos inmersos por su carácter masivo todos los ciudadanos, por lo que esta alarma social nos toca incluso a todos y cada uno de los aquí presentes. Evidentemente estamos también ante una alarma social que viene verificada por la investigación sociológica y avalada por la investigación científica en lo que se refiere al análisis de los propios accidentes. Tenemos por ejemplo el caso del profesor Montoro, un experto en investigación científica sobre estas cuestiones. Estamos ante 4.000 muertos, 150.000 heridos y 18.000 millones de euros gastados en esta cuestión y ante la necesidad de preservar unos bienes jurídicos esenciales que son los que dan contenido a lo que venimos definiendo como seguridad ciudadana. La seguridad ciudadana es la defensa de la vida, de la integridad física y de los bienes de todas las personas y esta seguridad ciudadana tiene un reflejo en la seguridad vial. Esta seguridad ciudadana se valora no solamente según faltas de carácter administrativo, si no que cuando hablamos de esta seguridad ciudadana que se refiere a delitos se trata de una seguridad ciudadana que se mide en frazón de actuaciones delictivas cometidas. En la seguridad vial también tendría que contemplarse esta perspectiva pero la deriva que ha tenido en nuestro país el Código Penal nos ha llevado a una diferenciación entre estos dos elementos de la seguridad ciudadana: la estrictamente relacionada con los delitos la contemplamos preferentemente desde la perspectiva penal, pero la relativa a la seguridad vial la contemplamos al margen del Código Penal. Esto tiene que cambiar y este es el trabajo fundamental que se plantea esta Comisión, de modo que la seguridad vial tenga entre sus elementos a considerar no solamente la alarma social y el desastre que ocurre sino la existencia de unos factores que llevan a que eso ocurra y sobre todo la existencia también, a título de responsabilidad personal, de individuos que, por su conducta, pueden ser calificados perfectamente como ejercitantes de violencia vial en la medida

en que el desarrollo de sus actuaciones se realiza con un desprecio absoluto del riesgo que crean para el resto de personas, de tal manera que abstrae con relación a su propia conducta los efectos finales que esta pueda tener, y además a veces con conocimiento y sabiendo perfectamente el riesgo en el que ponen a los demás ciudadanos que circulan a su lado.

Respecto a estas cuestiones, y después de oír su intervención, le pediría que nos hiciera por lo menos alguna ampliación sobre dos aspectos, uno de los cuales ha tratado aunque es otro lo ha querido dejar deliberadamente fuera de la valoración y de la propuesta final que planteaba. Por lo que se refiere a la carencia de carné, esta es una cuestión sobre la que vamos a tener que trabajar en esta Comisión y formar criterio. Hay una propuesta de fondo que nos impulsa a que aquel que pierda el carné sea visto desde la perspectiva del Código Penal con objeto de garantizar una ley recientemente aprobada en esta Cámara que es la Ley del carné por puntos. Ahí parece que estaríamos todos de acuerdo. Luego se plantea la cuestión de aquella persona que conduce sin haberlo tenido nunca, sin haberse sometido a las pruebas como el resto de los ciudadanos, aquel cuyo desprecio al resto de la sociedad y al cumplimiento de las normas es absoluto. Antes se ha mencionado el caso ocurrido recientemente en Galicia, la carencia del carné simplemente por el hecho de no haber planteado ni siquiera su adquisición y pasar por las pruebas por donde pasa el resto de los ciudadanos. Esta es una cuestión en la que nos gustaría que pudiera abundar un poco porque creo que es bastante relevante y sobre la que nosotros tendremos que decidir si finalmente abordamos los dos elementos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**

Con relación a la velocidad muy bien decía S.S. que este es el único placer moderno, el placer inventado, pero frente a esta posibilidad de conducta humana siempre tendremos las dos posibilidades de actuación, bien el principio del placer o bien el principio de la realidad. El principio del placer es actuar de acuerdo con mi propia libertad como persona individual, sin prever las consecuencias, mientras que el principio de la responsabilidad nos impulsa a actuar teniendo en cuenta al resto de la sociedad y a nuestra seguridad y a la de los demás. Estamos ante una cuestión que tiene una enorme trascendencia social, tan importante como la del consumo o no del alcohol, tan importante como la determinación de cuáles son esas tasas de alcohol a partir de las cuales la conducta del individuo queda en una situación de alineación. Sobre esta cuestión también nos tendremos que pronunciar y si a S.S. le parece oportuno, deberíamos decir algo, no me lo tome usted como una petición imperativa pero considero que esta es una cuestión de las mínimas capitales sobre las cuales esta Comisión tiene que plantear sus propuestas.

Finalmente, no ha sido en su intervención pero yo quiero aprovechar para valorar una cuestión que ha sido planteada anteriormente por el presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias. Se refiere a una recomendación que posibilite realizar un pacto de Estado sobre seguridad vial. Desde mi punto de vista esto debería ser posible e incluso fácil y en todo caso debería ser algo eficaz como gesto ante la sociedad y como compromiso real no solo entre las fuerzas políticas aquí presentes o ausentes en el Cogreso de los Diputados, sino en el entramado institucional y social que se mueve en torno a la seguridad vial, debería ser posible, fácil y extraordinariamente eficaz. Evidentemente la primera posibilidad de presión de este posible pacto se conseguiría en esta sala o en el ámbito de esta Comisión, donde las distintas fuerzas políticas venimos debatiendo sobre esta cuestión. Esta Comisión se ha convertido en un órgano realmente especializado y concienciado sobre este problema tan importante, el que más desastres causan a la sociedad española en términos de muertos, de heridos y de gasto económico, y de dolor que se provoca entre unos y otros como consecuencia de los accidentes. Debería ser esta casa, esta Comisión y este Congreso el primer lugar de reflexión y experimentación de lo que pudiera ser un consenso acerca de este pacto, cuya primera expresión, bajo mi punto de vista, podría ser la concurrencia de las fuerzas políticas en torno a una propuesta de reforma del Código Penal que al menos sea el mínimo común denominador entre todos para abordar con medidas eficaces, decididas, reales y efectivas lo que es este fenómeno de la inseguridad vial que nos da razón de ser a esta Comisión. Y que justificaría nuestro el trabajo en esta legislatura si, finalmente, aparte de la ley del carné por puntos, somos capaces de poner en marcha una reforma del Código Penal lo suficientemente eficaz por lo menos para evitar elementos que en estos momentos concurren a lo que es una desgracia en este país.

El señor **PRESIDENTE:** Brevemente ha pedido la palabra el diputado Alex Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO:** Gracias por permitirme participar en esta comparecencia y lo hago por el interés suscitado por la comparecencia del señor Muñoz Medina, al que felicito por su exposición y por la claridad de la misma y por su petición para una futura reforma del Código Penal que intente atajar los problemas que suscitan los accidentes de tráfico en nuestra sociedad.

Personalmente me resisto a las reformas del Derecho Penal porque efectivamente debe ser intervención mínima —ultima ratio— y además porque significa sin lugar a dudas un fracaso colectivo el que debamos utilizar el Derecho Penal para solucionar un conflicto de este tipo, pero parece más que razonable a las alturas que nos encontramos que esta reforma pueda ser eficaz para contravenir, para reducir esa lacra que significan los accidentes de circulación. Su intervención me ha suscitado un par de cuestiones sobre las que quería solicitar su opinión. Usted ha hablado ya del alcohol como uno de las grandes causas de los accidentes de circulación, incluso ha apuntado una reforma del tipo de la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas para acotarlo

como delito de puesta en peligro abstracto sin la necesidad de comprobación de la influencia, aunque es verdad que la jurisprudencia ha ido creando automatismos en la ratificación de los atestados que prácticamente lo hacen un delito de puesta en peligro abstracto. Un anterior compareciente, el fiscal Mena, lo introdujo y a mí me pareció interesante que se reflexionara y se incidiera en él y creo que usted, que también representa al sector asegurador, podría ofrecer su opinión sobre las posibilidades que nos brinda nuestra Ley de responsabilidad civil del seguro en la circulación de vehículos a motor, que es la acción de repetición contra el conductor o propietario del vehículo causante asegurado por las indemnizaciones con que las aseguradoras deben responder frente a las víctimas en este tipo de delitos. Si bien es cierto que las aseguradoras en los últimos años —Mapfre por ejemplo— se han implicado y han utilizado con más profusión y automatismo no es suficientemente conocido y me parece que punitivamente cabría la posibilidad de que el responsable de un accidente de circulación que ha causado lesiones graves, incluso como ejemplo general, tenga que responder con su patrimonio frente a la aseguradora de las cantidades indemnizadas. Si esto se diera con carácter general podría ser también un hecho suficientemente punitivo como para hacer reflexionar a los infractores y a la opinión pública, aunque sea bastante desconocido. Pienso por ejemplo en el caso de los padres que dejan su vehículo a los hijos el fin de semana, porque deberían conocer con mayor precisión las responsabilidades que podría entrañar como propietario del vehículo en caso de que su hijo diera positivo en un control de alcoholemia con resultado lesivo dañino y pudieran ir contra su patrimonio.

Usted también ha hablado de una cierta impunidad cuando se circula sin el permiso de conducción. Quisiera que ampliara la despenalización que se aporbó de las faltas por circular sin el seguro obligatorio, si usted está conforme con esta despenalización o si preferiría que se hubiera mantenido en el Código Penal.También gustaría saber que opina ante un delito que a mí me parece especialmente significativo y que causa gran alarma y reproche social como son las omisiones del deber de, socorro, y si se podría ampliar el tipo a cualquier clase de omisión. Además tengo la sensación de que se produce una cierta impunidad en los tipos de homicidio imprudente o imprudencia temeraria que en muchos casos deben ser reconducidos a faltas de imprudencias leves o graves con resultado de lesión o de muerte ¿Usted sería partidario de una mejor tipificación de estos tipos penales?

Disculpen que haya utilizado un tiempo de más pero me parecía de interés hacer algún tipo de aportación.

El señor **PRESIDENTE:** Damos la palabra a don Miguel Muñoz para que de respuesta a las distintas cuestiones planteadas por los diputados.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Muñoz Medina): Quiero agradecer con carácter general a todas las personas que han intervenido sus amables palabras y añadir algo que probablemente debí decir al principio de mi intervención, como es pedir anticipadamente disculpas por la vehemencia con la que expongo sus argumentos; tómenlo SS.SS. como uno de esos excesos que dicen los clásicos *ex abundancia cordis* de los que siempre tengo que disculparme en esta Cámara. Paso a dar respuesta a las cuestiones que me han planteado.

Al señor Grau, me gustaría poder ser más exacto en las referencias al derecho comparado, pero tenemos un problema. El derecho vigente en cada país es en gran medida heredero de su propia tradición jurídica y el problema con que nos encontramos en España es una extensión, excesiva a todas luces, del ámbito administrativo de las sanciones, y no solo en materia de tráfico. Recuerdo cuando estaba preparando mi tesis me encontré con un artículo demoledor del profesor García de Enterría en el que aludía a toda esta valoración histórica a la que antes me refería y hacía una referencia diciendo que España era diferente de los países europeos, y entre los europeos yo tengo la costumbre de incluir Australia, Nueva Zelanda, Japón, Estados Unidos y Canadá porque son los que nos dan referencias jurídico-político-culturales, a peasr de las enormes diferencias que hay entre los sistemas anglosajón y los demás sobre todo en cuanto a los sistemas de fuentes de creación del derecho. Es muy difícil darle respuesta. En Francia, por ejemplo, lo que queda reducido al ámbito administrativo es prácticamente irrelevante, aparcamientos prohibidos y muy poco más,y este es el sistema de la mayor parte de los países europeos; en cuanto hay la menor controversia sobre los términos fácticos o jurídicos de la denuncia, el asunto ya no es enjuiciado —valga la paradoja del lenguaje— por la Administración sino que quien resuelve la controversia es directamente un tribunal de justicia, pueden ser los tribunales correccionales o una jurisdicción especial. Cuando yo comentaba con determinadas personas mi comparecencia me preguntaban si iba a hablar de los juzgados de tráfico, y yo les decía que no iba a pronunciarme sobre ello porque es un tema prematuro. No estoy en condiciones de hacer una valoración de las necesidades reales de la Administración de Justicia, si podrían ser los juzgados actuales, y me pone en un brete la intervención del señor Souvirón porque yo no soy penalista y menos aún procesalista penalista, con lo que muchas de sus preguntas, aunque luego trataré de contestar como buenamente pueda, me temo que no van a tener el rigor jurídico que me hubiera gustado imprimir a mis respuestas en una intervención de este estilo.

Señor Grau, realmente es muy difícil establecer una comparación entre cómo funciona el derecho español en esta materia y el de otros países. Son conocimientos fragmentarios, requerirían un estudio de derecho comparado que lamentablemente, y salvo en aspectos concretos,

yo no he realizado. Recuerdo que hace años hubo un debate sobre el hecho de que hubiera una sanción en España por no comunicar a la Dirección General de Tráfico, al Registro Central de Conductores, los cambios de domicilio y nos encontramos con que eso en Austria lleva aparejada una pena de cárcel de 15 días. Los excesos de velocidad, las infracciones que normalmente consideramos infracciones sin resultado dañoso pero que son potencialmente graves, en toda la Europa comunitaria tiene un tratamiento judicial; es decir, es el Código Penal el que funciona. La distinción tradicional en España entre faltas y delitos no es exactamente extensible a otros países. Lo que sí puedo decir es que una situación como la española en la que la excepción es el tratamiento penal de las conductas más graves es también la excepción en el mundo jurídico, político y cultural en que nosotros nos movemos. Datos más precisos no le puedo dar, puedo tratar de buscarlos pero en este momento no estoy en condiciones de ello.

Empiezo por agradecer al señor Souvirón que haya hecho esa distinción entre expertos y conocedores porque le confieso que cada vez que oigo a alguien autotitularse como experto en seguridad vial me causa un ataque de vergüenza ajena difícilmente superable, porque la seguridad vial ¿qué es? Es psicología, pedagogía, derecho, ingeniería de varias ramas, medicina; yo no conozco a nadie capaz de ser experto en todo eso; digamos que los generalistas nos movemos con más o menos soltura en algunas medidas pero el que es especialista en una rama rara vez lo es en alguna más; podemos tener el caso del profesor Montoro, es un psicólogo especializado en seguridad vial, pero más allá es muy difícil. Por eso cuando antes decía los no ilustres penalistas probablemente estaba utilizando un eufemismo bastante grande porque ni ilustres, ni penalistas, ni nada parecido. Hecho este excurso un poco de broma permítanme que volvamos a la seriedad del tema que hoy nos trae.

Desde luego, estoy totalmente de acuerdo en que al fin y al cabo las modificaciones que estamos contemplando del Código Penal como posibles hoy deben formar parte de una concepción global de un ordenamiento jurídico global de la seguridad vial. Hay quien reclama en el mundo científico la autonomía científica del derecho de la circulación porque este está hecho de derecho penal, civil, administrativo, tributario y es una realidad que nos concierne a todos los ciudadanos de una manera tan clara que hay quien opina que debería irse consagrando. En todo caso, en el ámbito de la seguridad vial, desde una perspectiva jurídica, yo sí estoy de acuerdo en que esto no puede hacerse a modo de parche. Estamos en un momento en el que hay que abordarlo con carácter global, y por eso decía que esto debemos tomarlo como un inicio en cuanto a la manifestación de la voluntad política de esta Cámara de dar un sesgo importante en el tratamiento jurídico sancionatorio de las conductas nocivas para el tráfico. Ha hecho referencia, señoría, en este sentido a las nueve modificaciones que ha sufrido la Ley de Seguridad Vial. En esto es probable que no actúe con mucha imparcialidad pero creo que han sido demasiadas. No soy imparcial quizá porque la Ley de Seguridad Vial se fraguó en mis tiempos como director de Tráfico, los borradores tanto de la ley de bases como del texto articulado se elaboraron en la Dirección General de Tráfico, aunque evidentemente la ley de bases fue enriquecida con el debate parlamentario, y creo que muchas de estas nuevas modificaciones eran prescindibles, sobre todo porque no añadían grandes cosas y entonces todo el esfuerzo político, jurídico y económico que supone una modificación legislativa probablemente se podría haber invertido en conseguir que las normas se cumplieran. Hay una afirmación de la Unión Europea, creo que está en su libro blanco, que dice que si todos los Estados miembros hacen que su propia normativa tal como está hoy se cumpla los accidentes descenderán en un 50 por ciento; ese 50 por ciento me parece poco riguroso, me parece que es gratis; podrían haber dicho el 58, el 62 ó el 35, pero sin duda tiene razón. Por eso las modificaciones legislativas hay que hacerlas, si me permite la expresión, con cuentagotas. En este momento la Ley de Seguridad Vial ha sido modificada por la regulación del permiso por puntos, vamos a dejar reposar la Ley de Seguridad Vial y vamos a centrar todos los esfuerzos jurídicos, políticos, económicos, financieros, formativos, etcétera, en hacer que la norma, en su integridad, se cumpla, centrándolo muy especialmente en el permiso por puntos.

Hablamos del Código Penal. Si abordamos esto, habremos creado un cambio cultural de tal calibre que en el futuro retormar temas como la descriminalización parcial que fue la transformación de todos estos delitos en delitos semiprivados debería recuperarse de otra manera. Se creó la figura —no recuerdo el artículo del Código Penal que la establece— de los comportamientos agravados por el consciente peligro al contrario por una razón, porque cuando empezó a proliferar la triste moda de los conductores llamados kamikaces, aunque en mi opinión eran homicidas puros y simples, hubo penalistas pertenecientes al mundo de la cátedra que decían que la doctrina del dolo eventual era plenamente aplicable al que se mete a 150 kilómetros por hora a contramano por una autopista, pero la lenidad de muchos tribunales a la hora de aplicar las penas hizo que hubiera que construir una figura nueva, cuando realmente si un individuo en estas condiciones se mete por la izquierda en una autopista y mata es un delito de homicidio por dolo eventual, porque el único resultado esperable era ese, tal vez no querido pero era lo que rebasaba con mucho el concepto de culpa, incluso en su grado más elevado, el de temeridad, para caer de plano en el concepto de dolo eventual; sin embargo, como los tribunales no lo estaban aceptando hubo que parchearlo con esa nueva figura. Esto nos lleva a algo que también ha planteado el señor Sáez, es decir una eventual ordenación de todos los conceptos de imprudencia desde la simple hasta la grave, llegado hasta el dolo y con una potenciación del concepto del dolo eventual. Me parece que, cuando estamos ante un fenómeno como este, en determinadas actitudes judi-

ciales hay, por ejemplo, una hipertrofia del concepto del artículo 25 de la Constitución sobre que las penas tienen una función fundamentalmente rehabilitadora. Recuerdo una sentencia que me causó un auténtico escándalo, y creo que es la única vez cuando era director general de Tráfico que utilicé la revista *Tráfico* para contestar a alguien. Fue porque en la primera sentencia que hubo en el caso de los kamikaces el juez, que había dictado una sentencia a mi juicio espectacularmente benévola, en unas declaraciones a la prensa decía que esa persona no tenía que caer dentro de los conceptos rehabilitadores de la Constitución porque ya estaba rehabilitado ya que era un hombre honrado. A mí eso me escandalizó y recuerdo un auto muy estimulante en sentido contrario que no tiene nada que ver con el mundo del tráfico pero que ponía las cosas en su justo medio. Cuando un personaje muy conocido del mundo de las finanzas, que está cumpliendo condena de privación de libertad, pidió que se le aplicara un grado benévolo —supongo que el tercer grado— porque dadas sus circunstancias económicas —tenía un trabajo, unos ingresos y una familia estable— no iba a volver a delinquir, el juez de vigilancia penitenciaria le dijo que eso ya lo tenía cuando delinquió. Evidentemente ante los conceptos retribucionistas del derecho penal, el castigar *quia peccatum est*, para que no se delinque es el valor preventivo, no hay valores tan absolutos como esos en el mundo del derecho, y la pena tiene muchas finalidades, la de sancionar, la de prevenir y la de rehabilitar. Por lo tanto, cuando estamos hablando de todo esto es muy difícil hacer un enfoque excesivamente benévolo de una realidad que provoca los resultados dañosos que conocemos diciendo sencillamente que a cualquiera nos puede pasar. Eso es lo que late detrás de una gran insensibilidad, más por parte de personas con altas responsabilidades públicas que por parte de la sociedad. Por eso decía antes que la sentencia del caso de la colza me pareció modélica, porque se encontraba el Tribunal Supremo ante un problema social muy grave al que había que dar respuesta y tuvo que recurrir a la ciencia epidemiológica y no a lo que es tradicional a la hora de determinar la prueba, y es que: Este caso se ha producido por esta razón, luego lo puedo sancionar. No. Recurrió un tratamiento colectivo y es el mismo tratamiento colectivo que yo he reclamado siempre para el alcohol. Y repito que como no es posible o en la práctica no ocurre, no nos queda más remedio que una modificación de la ley, pero en mi opinión en los países latinos somos muy aficionados a que cuando una norma no se cumple se cambia. Por ejemplo, ¿era necesario bajar el límite de alcohol del 0,8 al 0,5? Pues no era imprescindible. El Reino Unido, que es un país modélico, con la mitad de muertos por millón de habitantes que nosotros, se mantiene en el 0,8 porque es donde el riesgo auténticamente se dispara y se multiplica por 16, como les decía antes. Ahora bien, que la mejor tasa de alcoholemia es cero, sin duda, pero todo ese esfuerzo legislativo de porque como no se cumple el 0,8 vamos a ver si se cumple el 0,5, no es ese el planteamiento que me gusta. Por eso opino que vamos a dejar reposar la Ley de Seguridad Vial, vamos a modificar el Código Penal en estas tres cosas y esto nos dará paso a que en un tiempo —espero que no muy largo— se pueda hacer un replanteamiento de la legislación penal muchísimo más profundo de lo que tenemos.

El señor Souvirón me ha planteado cuestiones enormemente sugerentes, por ejemplo, de índole procesal, sobre todo relacionadas con el atestado. Recuerdo la frase de la que hace aproximadamente unos 10 años era mi colega británica decía que en el Reino Unido, cuando se aborda la investigación de una muerte en accidente de tráfico, la concepción es que es un asesinato hasta que no se demuestre lo contrario. ¿Cuál es la consecuencia jurídico-procesal de todo ello? Que todo el aparato indagatorio que se pone al servicio de lo que en nuestro lenguaje jurídico procesal llamaríamos el atestado es enorme, intervienen 20 personas a lo mejor para llegar a una determinación profundísima de las causas. Quizás el lenguaje es un poco excesivo, pero oigo hablar habitualmente de los criminales de la carretera y cosas parecidas. Probablemente eso sea deseable. Es decir que el atestado pudiera ser muchísimo más rico a la hora de establecer las responsabilidades del caso concreto, porque además nos daría una información que luego procesada, evidentemente, respetando toda la normativa referente a la información de datos personales, nos sería —repito— de una enorme riqueza para una investigación general más profunda de las causas de los accidentes.

En cuanto a los forenses, peritos, etcétera, si llegamos por fin a la reforma del Código Penal en que la figura delictiva sea la conducción con exceso de alcohol, lo único que hace falta es determinación cuantitativa de ello y no necesitaremos el auxilio forense, casi siempre con raíces corporativistas, ni de ningún otro perito. Sí deberá quedar el tipo penal abierto de manera que sea: El que condujere con una tasa superior a —lo que sea— o bajo manifiesta influencia del alcohol (porque a veces no se puede medir el alcohol pero se puede apreciar que existe su influencia), para eso necesitaríamos una actuación pericial y la más cualificada lógicamente sería la de los médicos forenses.

En cuanto a cuál es el grado de implicación de la oficina judicial, no quiero caer en las generalizaciones excesivas porque, como antes decía, probablemente se oye más al que desafina que al que canta a tono y a tempo, y entonces no me atrevo a decirlo. Sí tengo que decir que, sin embargo, aunque no sean mayoritarias —no me atrevería a decirlo—, hay suficientes actuaciones jurisdiccionales contrarias al tratamiento correcto desde un punto de vista de la seguridad del alcohol —ya que estamos hablando de ello— como para considerar que la modificación legislativa de la que estamos hablando es absolutamente imprescindible.

Y en cuanto a los conductores que conducen sin seguro obligatorio —tema en el que también ha abundado el señor Sáez— es una cuestión de enorme importancia, pero aquí justamente yo, que siempre he defendido el

tratamiento penal, en su momento y desde las responsabilidades que entonces ostentaba en Unespa abogué —y escribí sobre ello— por la despenalización porque había una desproporción tremenda. Es decir, la sanción penal era una falta que se venía a saldar con una multa —déjeme que lo diga en pesetas porque no lo he reprocesado— de alrededor de 15.000 ó 20.000 pesetas, mientras que la sanción administrativa era del orden de las 100.000 pesetas y precinto del vehículo. Cuando la praxis judicial hace que una conducta no sea sancionada en absoluto, porque cuando el seguro vale 200.000 ó 300.000 pesetas o, si estamos hablando del seguro obligatorio, de 70.000 u 80.000 y la sanción penal son 15.000 es tan barato que no merece la pena ni plantearse el aseguramiento, y eso al final no lo pagamos los aseguradores, lo pagamos los asegurados por la vía del recargo al consorcio. Este es el único caso en que los hechos me han llevado a defender una postura despenalizadora cuando creo firmemente en lo contrario.

Al señor Mayoral tengo que agradecerle sus palabras, que me parecen un pocas abrumadoras, pero también creo que en su caso ex abundantia cordis os loquitur, que decían los clásicos. El señor Mayoral ha puesto sobre el tapete una cuestión que me parece de enorme importancia, es decir que el carácter del principio de mínima intervención es puramente doctrinal, y la doctrina tiene que ceder ante la resolución de los problemas sociales. Muchas veces por la manía, como decía Umberto Eco, de que las palabras nunca son inocentes, creo que ha sido un error histórico que para los jueces se considerara la palabra magistrado, porque magistrado tiene la raíz latina del magis, más, supremacía, mientras que administración, ministro y ministerio tienen el minus, que es de servicio, y los jueces deberían considerarse ministros servidores de la justicia y a través de la justicia servidores de la sociedad. Recuerdo que he tenido un par de encontronazos duros con ambientes judiciales, uno en el año 1984 y otro en 1995, aproximadamente, porque al final —y no quiero generalizar— lo que se percibía en determinados aspectos de la controversia era una desvinculación del problema social que se les había encomendado resolver. Un juez conocidísimo —permítanme que omita su nombre— me dijo: Los jueces no estamos para resolver problemas de la sociedad sino para aplicar la ley. No, están para resolver problemas sociales aplicando la ley. El foro no es la cátedra, y una sentencia brillantísima jurídicamente puede ser una mala sentencia desde el punto de vista que deja sin resolver o mal resuelto un problema. Repito que no quiero generalizar y que se oye más al que desafina que al que no desafina, pero hay muchas cuestiones que hay que abordar por la vía de la modificación normativa porque es frecuentísimo que ante determinados problemas, no solo de tráfico, muchos jueces digan la culpa no es mía sino de que la ley no es suficientemente clara, y muchas veces tienen razón. La cuestión que tenemos que plantearnos es que la norma tiene que ser suficientemente clara y los jueces que en el sistema español —en el sistema continental en general, a diferencia del anglosajón— tienen un papel muy limitado en las fuentes del derecho, lo que harán será aplicar la norma. Luego demos una buena norma y tendrá normalmente una buena aplicación.

El señor Mayoral me planteaba una cuestión muy sugerente a la que me he querido referir pero no cabe duda que no la he dejado suficientemente clara, y también la ha planteado a continuación el señor Sáez. En mi opinión, el tratamiento penal relacionado con la carencia de permiso de conducir debe abarcar no solo, como se ha planteado en esta Cámara inicialmente, a los quebrantamientos derivados del permiso por puntos o de cualquier otra privación, sino también a la no obtención por no haberse sometido a las pruebas. El dato estremecedor que les daba a partir de la despenalización de 1982 era que en cinco años se había multiplicado por 11 el número de accidentes provocados por personas que no habían obtenido el permiso. Creo que es un dato suficiente. Y fíjense que en el Código Penal, heredero como digo de la tradición de la Ley de 1962 y a su vez de la Ley de 1950, se sancionaba solo con multa, no con privación de libertad, y sin embargo el valor disuasorio era tal que se multiplicó por 11 en cinco años en cuanto dejó de estar detrás el Código Penal y la toga de su señoría. El problema tenemos que verlo así, es decir, en el valor disuasorio, lo que Cuello Calón llamaba la prevención secundaria o prevención genérica del derecho penal. En mi opinión, desde luego así debe ser, aunque se haya planteado inicialmente con un carácter más restringido.

Señor Mayoral, en cuanto a cuáles son los límites de velocidad, le puedo decir que haría míos los que en este momento se están considerando, que si no me equivoco eran algo así como 60 en el ámbito interurbano y 40 ó 50, no lo recuerdo bien, en el ámbito urbano. Pero si se hubieran dicho 10 más probablemente también lo suscribiría porque, repito, si no tengo un estudio riguroso de dónde se produce un incremento de riesgo, como sí lo hay sin embargo en el alcohol, me parece bien. Es decir, 60 kilómetros en el ámbito interurbano es alrededor del 50 por ciento, me parece muy razonable. Y en el ámbito urbano un exceso parecido que sea ligeramente superior al 50 por ciento, porque lógicamente cuando las limitaciones son pequeñas los porcentajes pueden ser un poco traicioneros, y sobre 50, que es la limitación genérica urbana, serían 25 y con 75 a lo mejor sería excesivamente duro que si ya tuviera un tratamiento penal y debiéramos irnos alrededor de 90, por ejemplo. Esa es mi opinión, pero repito que es una opinión que no la defiendo con la vehemencia y apasionamiento con que he defendidas otras cuestiones.

Respecto del pacto de Estado no puedo estar más de acuerdo. Lo que pasa es que yo, que llevo muchos años en este mundo de la seguridad vial, no puedo por menos de evocar con un cierto escepticismo lo que ocurrió con el pacto social por la seguridad vial que se firmó en el Senado a partir de los trabajos de la Comisión, una comisión especial de encuesta en el año 1991. Firmó allí todo el mundo y después no pasó absolutamente nada. Tiene

que ser algo mucho más comprometido. Estamos en este momento las dos instituciones que presido, el Instituto Mapfre y la Asociación Española de la Carretera, junto con la Aesleme, cuya directora ha comparecido también aquí, preparando un congreso para los últimos día del mes de mayo que vamos a llamar: La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial. El único político que va a presidir una mesa es nuestro presidente el señor Jané, porque no queremos que personas con responsabilidad política nos expliquen ya lo que han hecho, sino que queremos que oigan la voz de la sociedad. De eso derivarán las conclusiones en forma de libro verde que presentaremos a esta Comisión, porque creemos que nadie más cualificado para dar traslado a los poderes públicos, a las administraciones, que este órgano de representación de las soberanía popular, y puesto que el Congreso de los Diputados tiene una Comisión de Seguridad Vial se lo entregaremos y serán sus señorías las que deliberen, si lo consideran conveniente, qué se puede hacer con las conclusiones de ese congreso. Pero las conclusiones de ese congreso serían notoriamente insuficientes si además de las propuestas a las administraciones no tuviera un conjunto de compromisos de la sociedad en forma de pacto. Me gustaría que también la Comisión fuera la garante de los cumplimientos y empezara por que quien quiera suscribir el pacto demuestre que quiere cumplir el pacto. Es decir que no basta con que un fabricante de automóviles diga que invierte no sé cuántos millones de euros en mejorar la seguridad, o que una compañía de seguros diga que indemniza con una equidad y celeridad maravillosas, porque esos son sus fines relacionados con la seguridad vial. Tiene que haber gentes, empresas, instituciones, agrupaciones sindicales profesionales que den un paso más, que además de cumplir bien con su función social estén dispuestos a hacer un plus por la seguridad vial. Y entonces estos pueden ser los que deben ser admitidos a este pacto social o como quiera que se le llame. Esto es la parte desde la sociedad, pero no puedo estar más que de acuerdo con la idea de que haya un gran pacto por la seguridad vial. Lo que ocurre es que tengo ya 62 años, 40 de trabajo en el mundo de la seguridad vial, y el escepticismo es absolutamente inevitable. Tendríamos todos que percibir que en la clase política, con independencia de las legítimas inclinaciones partidistas y el uso de las instituciones para los legítimos fines de control político, hubiera un acuerdo de fondo suficiente sobre los grandes temas de la seguridad vial. Sobre esas premisas no puedo más que estar absolutamente de acuerdo con el deseo de que se plasme en un plan. Le comentaba esta mañana a nuestro presidente el señor Jané, en otro acto en el que hemos coincidido, que estoy escribiendo un libro que llamaré probablemente casi unas memorias, donde trato de recopilar todo lo que he escrito, hablado y pensado sobre la seguridad vial a lo largo de estos 40 años, y hay un capítulo que sé que tengo que reescribir porque está escrito con ese exceso de vehemencia por el que antes pedía disculpas y es el de política y política de seguridad vial. Quisiera de verdad creer que cuando la Ley de Seguridad Vial, en su momento, o la Ley del permiso por puntos, recientemente, se han aprobado sin ningún voto en contra es porque todos los partidos están de acuerdo sobre la importancia del problema, porque a veces me asalta la tentación de pensar que no se han opuesto porque era un tema menor y sobre el que no merecía la pena desgastarse oponiéndose. No lo sé. No quiero ser excesivamente cínico pero hay un escepticismo que me queda, porque no tengo más que estudiar la historia parlamentaria de todas las legislaturas para ver cuáles han sido las actuaciones de los partidos en la oposición y en el Gobierno respectivamente para que un cierto escepticismo me embargue ante ello. Así como no me he equivocado casi nunca en mis pronósticos optimistas a lo largo de mi vida, en los pesimistas me he equivocado muchas veces, lo cual demuestra mi optimismo absolutamente incurable, y ojalá en este caso mi pequeño escepticismo pueda ser curado por los hechos.

Señor Sáez, permítame que discrepe en un aspecto. Yo no considero que aplicar el Código Penal sea el fracaso colectivo. En definitiva, piense que estamos siempre hablando de una pequeña minoría, muy, muy pequeña minoría la que transgrede las normas, la que provoca accidentes y la que comete infracciones y, por tanto, las personas que estén sujetas a ello. Es el fracaso de muy pocos. Las normas de tráfico demuestran que la inmensa mayoría de los ciudadanos, lo tengan más o menos interiorizado y sean más o menos capaces de verbalizarlo, actúan de acuerdo con pautas razonables responsables del comportamiento. Por tanto, creo que no tenemos que tener un exceso de pudor como si extender primero y aplicar el Código Penal tuviera algo de fracaso de la sociedad. Creo que no, que es muy poca la gente que se tiene que sentir concernida por ello.

Respecto al alcohol me hacía alguna observación pero creo que ya básicamente he contestado. Y respecto de la sugerencia del fiscal Mena en cuanto a la acción de repetición me parece bien, es una cuestión pedagógica de la que se debería hablar más. Recojo el guante. Estoy jubilado en Mapfre Mutualidad, estoy pleno de júbilo por ello, pero lo trasladaré —sigo teniendo suficiente capacidad— porque me parece que es un tema importante, aunque le confieso que es una actuación escasamente eficaz porque es muy difícil en la práctica, dada la cuantía de las indemnizaciones, obtener resarcimientos en estos casos, pero estoy de acuerdo en que el aspecto pedagógico, con independencia de la eficacia real de esta acción, es de enorme importancia.

También planteaba las infracciones al seguro obligatorio, que ya contesté antes. Y respecto de las omisiones de deber de socorro, repito que no soy penalista, comparto su inquietud por ello, creo que es un tema de enorme importancia cuando se produce, aunque hasta donde yo sé —y eso lo puedo obtener de la praxis de la tramitación de siniestros durante los 10 años en los que he ostentado responsabilidades en el mundo asegurador—, creo que es una figura delictiva no muy frecuente pero cuando se produce es muy dolorosa, muy triste, y sin duda crea gran

alarma social, pero es probable que sea de esas figuras que no sea imprescindible modificar en este momento. Tomen este comentario mío con sumo cuidado porque repito que no es una opinión muy solvente.

Termino agradeciendo sus intervenciones y advirtiéndoles que en ese congreso del que les hablaba, y al que todas sus señorías están invitados, nos parece de suma importancia que está Comisión sea la interlocutora entre la sociedad y los poderes públicos de sus conclusiones. La semana próxima recibirán sus señorías la invitación formal, así como el programa, y será para nosotros un honor contar con ustedes.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Muñoz. Usted, que ha repasado todos los diarios de sesiones de todas las tramitaciones en materia de seguridad vial, sabrá bien que nunca como ahora se había hablado de seguridad vial en el Congreso, en la sociedad y en los medios de comunicación. Por tanto, esperemos que el pronóstico sea más optimista que pesimista.

El señor Mayoral tiene la palabra.

El señor **MAYORAL CORTÉS:** Justamente sobre las valoraciones pesimistas que nos hace el señor Muñoz, he de decir que siempre son planteamientos subjetivos, esa es una manera de ver las cosas, como decía aquel, según el cristal con que se mire. Quisiera transmitir al señor Muñoz la perspectiva parlamentaria, porque creo que forma parte también del acervo de estos diputados que venimos batallando en el ámbito de esta Comisión por estas mejoras de la seguridad vial, y decirle que hemos tenido la primera batalla importante, significativa y creo que ganada excelentemente con la Ley del carné por puntos. Obviamente no conozco desde qué ángulo examina usted lo que ha pasado aquí desde el punto de vista del consenso, pero precisamente en relación con la Ley del carné por puntos creo que se produjo una consenso derivado de la voluntad de todas las fuerzas políticas no por considerarlo un tema mayor o menor, sino por considerarlo un tema importante que casi todos habíamos incorporado ya a nuestros respectivos programas electorales. Quiere decirse con esto que el consenso logrado en esta Cámara no fue debido a un cierto grado de indiferencia o minusvaloración del conjunto de fuerzas política en esta cuestión, sino más bien por todo lo contrario y por primera vez —porque se manifestó y la sociedad lo ha valorado así— muchos sectores relacionados con la seguridad vial han valorado que por fin el Congreso de los Diputados y las distintas fuerzas políticas ponían de manifiesto que esta era una cuestión importante, hasta el punto de que se constituyó esta Comisión y en la anterior legislatura algo se apuntó ya en esa dirección cuando el Partido Popular propuso la creación de una subcomisión. Pues bien, el tema ha ido adquiriendo conciencia, trascendencia e importancia en el ámbito de esta Cámara. Imagínese si tiene importancia el asunto que la primera interpelación que le va a hacer el Partido Popular al nuevo señor ministro será referida a la seguridad vial. Por tanto, con independencia del derecho legítimo que el Partido Popular tenga a presentar sus interpelaciones, lo que es evidente, señor Muñoz, es que esto no forma parte de una cuestión menor en esta Cámara ni el consenso se logró como consecuencia de la indiferencia. En eso le ruego que su dimensión pesimista adquiera por lo menos esta recomendación que le hacemos.

El señor **PRESIDENTE:** Con brevedad, señor Muñoz.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE** (Muñoz Medina)**:** Brevemente, para mí el hecho de que se creara esta Comisión fue un soplo de aire fresco y un golpe de esperanza enorme. Ese comentario mío que tenía un cierto componente cínico también tiene un componente provocador. **(Risas.)** Estoy absolutamente convencido de que así ha sido y así será.

El señor **PRESIDENTE:** A efectos del «Diario de Sesiones», con esta comparecencia hemos recorrido un largo camino en esta Comisión de personas que han dado su opinión y su aportación sobre una futura reforma del Código Penal. Buscaremos una fecha de consenso para que pueda venir el ministro de Justicia y seguro que el «Diario de Sesiones» de hoy, con una interesante comparecencia del señor Muñoz, y todos los demás van a contribuir a provocar esa reforma por parte del Gobierno y estas Cortes Generales. Por tanto, a estos efectos también agradecemos hoy al señor Muñoz su comparecencia, sus palabras y su ánimo ante esta Comisión. Gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**