



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 367

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles 26 de junio de 2013

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Comparecencias:

- De la señora directora de PAT, prevención de accidentes de tráfico (Domenech Moral), para explicar las propuestas de las asociaciones Aesleme, Aspaym, DIA, Fedace, Predif, Stop Accidentes y PAT en la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000261) ..... 2
- Del señor presidente de la Asociación «Visión y Vida», para la presentación del «Estudio sobre el estado de la visión de los conductores españoles». A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000068) ..... 17

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 2

**Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que tiene como objetivo la celebración de dos comparecencias; en primer lugar, a las cuatro de la tarde, de la directora de PAT, Prevención de Accidentes de Tráfico, señora Domenech, para explicar las propuestas de las asociaciones Aesleme, Aspaym, DIA, Fedace, Predif, STOP Accidentes y PAT en la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial, a petición del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Y la segunda de las comparecencias, en principio prevista para las cinco o cuando acabe la primera, de don Javier Cañamero Martín, presidente de la Asociación Visión y Vida —y al que damos la bienvenida—, para la presentación de los estudios sobre el estado de la visión de los conductores españoles, también solicitada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

Quiero decirles también a las señoras y señores diputados, tal como ya les he comentado, que para dar cumplimiento a la voluntad expresada de poder debatir sobre el reglamento de circulación cabía la posibilidad de constituir una subcomisión al efecto, sin embargo, ha habido una propuesta, a la que se han sumado los distintos portavoces, de que sea la propia Comisión la que dedique básicamente los meses de septiembre y octubre, y si hiciera falta también noviembre, para poder atender las opiniones de todos aquellos colectivos que estimen necesarios los portavoces. En este sentido yo les voy a pedir a los señores portavoces que cada uno prepare sus propuestas de comparecencias que podrían ser enviadas a la Secretaría de la Comisión antes del día 12 de julio, para que coincidiendo con el Pleno del 16 y 17 de julio podamos convocar Mesa y portavoces para establecer los comparecientes y el calendario de las sesiones de la Comisión destinadas a este efecto. Por tanto, si a las señoras y señores portavoces y diputadas y diputados les parece bien, estableceríamos el siguiente calendario: hasta el día 12 de julio para hacer las sugerencias de los comparecientes y, coincidiendo con el Pleno del 16 y 17 de julio, Mesa y portavoces para establecer con precisión el calendario de las comparecencias. ¿Les parece bien? **(Asentimiento)**.

### COMPARECENCIAS:

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA DE PAT, PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO (DOMENECH MORAL), PARA EXPLICAR LAS PROPUESTAS DE LAS ASOCIACIONES AESLEME, ASPAYM, DIA, FEDACE, PREDIF, STOP ACCIDENTES Y PAT EN LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN DE CONVEGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 219/000261).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la primera comparecencia, de doña Eugenia Domenech, a quien damos la bienvenida. Evidentemente a nuestro invitado no le limitamos el tiempo, pero sí le damos siempre el consejo de que en un tiempo razonable nos pueda dar todas aquellas referencias que haga falta, puesto que además luego se abre un turno de intervenciones de los distintos portavoces y una segunda oportunidad para poder responder todas aquellas observaciones que le hayan sido formuladas. Señora Domenech, tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA DE PAT, PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO** (Domenech Moral): Señoras y señores diputados, en primer lugar quiero agradecer, en nombre de las asociaciones de víctimas y prevención de accidentes de tráfico que hoy represento, la oportunidad que todos ustedes nos brindan de poder trasladarles nuestra preocupación y nuestras propuestas en un tema que entendemos de gran trascendencia como son las diferentes reformas legales en las que estamos inmersos, en especial la reforma del Código Penal, que es la que centra la comparecencia, aunque entenderán ustedes que aproveche para mencionar también otras cuestiones que consideramos relevantes. Quiero agradecer especialmente al Grupo Parlamentario de Convergència i Unió la petición de comparecencia y desde luego al resto de grupos que han acordado la misma, razón por la que estamos ante esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Lo primero que quiero destacar es la unanimidad que estamos alcanzando estas siete asociaciones que ha mencionado el señor Macias, Presidente de la Comisión, en la presentación, que, como saben, son Aesleme, Aspaym, DIA, Fedace, PAT, Predif y STOP, unanimidad en temas que son importantes porque afectan a las víctimas de tráfico y por entender que tienen trascendencia para las políticas de seguridad vial. Y cuando hablamos de seguridad vial tanto ustedes, por pertenecer a esta Comisión digamos que especializada, como nosotros, las entidades que mantenemos el contacto diario con las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 3

víctimas, sabemos que estamos hablando de salvar vidas. De ahí nuestra unanimidad y de ahí también nuestro agradecimiento por el alto consenso por el que se ha caracterizado esta Comisión a lo largo de su historia y que me permito pedirles que mantengan en la actividad parlamentaria en esta materia.

Es, pues, para mí un honor presentarles estas reflexiones y propuestas como una única voz que muestra las reivindicaciones desde la sociedad civil para mejorar la respuesta de nuestro sistema y de la sociedad a las víctimas y familiares que han sufrido un accidente de tráfico y, a la vez, contribuir con los objetivos de reducción de víctimas y mejora de la seguridad vial y la movilidad de nuestro país. Debo decirles también que hemos hecho llegar las propuestas que hoy les presento al Ministerio de Justicia. Nos reunimos en el pasado mes de enero con el secretario de Estado de Justicia, Fernando Román, también con la defensora del pueblo, Soledad Becerril, con el fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, también las presentamos al Consejo General del Poder Judicial y mantuvimos una reunión el pasado mes de mayo con su vicepresidente, Fernando de Rosa, así como también las hemos presentado a otras diferentes instituciones, a diferentes grupos parlamentarios, algunos de ellos aquí presentes, y a todas aquellas personas y entidades que hemos creído que podían tener interés en conocer nuestra opinión y nuestras propuestas y que pensábamos que deberíamos pedir su apoyo y que conocieran nuestras argumentaciones.

Ahora estamos viviendo, ustedes lo saben mejor que nadie, una de las épocas con más actividad legislativa de los últimos años que afecta a muchas materias pero también a la seguridad vial y a los derechos de las víctimas. Como ustedes conocen, se concentran en este momento muy diferentes reformas, como la del Código Penal, de la que hoy hablaremos y en la que me centraré especialmente, pero también la de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que en el anteproyecto se denomina ley procesal penal, también la Ley de Asistencia Jurídica Gratuita, la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, sobre la que tuvieron ustedes la oportunidad de conocer nuestras propuestas y nuestros principios con la comparecencia que nuestro portavoz, el señor Pérez Tirado, realizó ante esta Comisión el pasado mes de octubre. Pero también hay en marcha otras modificaciones como la del reglamento general de circulación, que ha mencionado el señor presidente, esta importante iniciativa que ha dado lugar a diferentes discusiones, y serán muy interesantes las comparecencias para que conozcan ustedes argumentos a favor y en contra de los temas más debatidos o más controvertidos, porque la reforma de la Ley de tráfico, seguridad vial y circulación conllevará por propia lógica la reforma del reglamento. Pero también hay otras regulaciones nuevas como la polémica Ley de Tasas, que ya está en vigor, con la que en las diferentes asociaciones nos hemos manifestado muy críticos y pensamos que puede afectar, según como se lleve la reforma del Código Penal, de forma muy directa a las víctimas de tráfico y a las reclamaciones de indemnizaciones. Pero hay otra, el futuro estatuto de la víctima, que también afecta muy directamente a las víctimas de tráfico y en cuya modificación también tenemos mucho interés.

Todas son normas que tienen una gran trascendencia y que afectan de uno u otro modo a los derechos de las víctimas, pero también inciden de una forma muy directa en las políticas de seguridad vial y de prevención de accidentes de tráfico que está llevando a cabo nuestro país desde hace ya muchos años. Esto nos preocupa ya que, aunque la evolución en la reducción del número de víctimas en estos últimos años ha sido positiva, sigue habiendo un gran número de personas fallecidas o heridas y familias afectadas y no podemos retroceder ni un paso en el camino que nos hemos marcado y que estamos recorriendo en los últimos años.

Quiero hacer una referencia en este momento a la realidad que tenemos en nuestro país, y daré algunos datos que seguramente ustedes conocen pero que creo importante mencionar. Las últimas cifras oficiales consolidadas se refieren al año 2011 y muestran una proporción según los datos oficiales de casi 6 heridos graves, 11 si nos referimos a datos sanitarios, y 51 heridos leves por cada persona fallecida, según manifestó en esta Comisión la directora de Tráfico, María Seguí, recientemente. En el año 2011, según estos datos, fueron 2.060 las personas fallecidas, 11.300 heridos graves y 104.000 heridos leves. Y si nos referimos, con todas las cautelas necesarias, a datos provisionales del año 2012, los siniestros de tráfico provocaron en España el fallecimiento de 1.845 personas, 10.850 heridos graves y 96.275 heridos leves. Dense cuenta de la magnitud del problema, todas estas personas han pasado ya a formar parte del colectivo de las víctimas de tráfico que cada día suma, cada día añade más personas y que alcanza enormes proporciones, pues son ya cientos de miles en los últimos años. Por ejemplo, según una estimación de la Dirección General de Tráfico, actualmente 78.691 personas sufren discapacidad grave por causa de un accidente de tráfico. Estas son solo las cifras de las víctimas primarias, pero no debemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 4

olvidar que, junto a ellas, están las víctimas secundarias, aquellas víctimas que están ocultas por las estadísticas, aquellas que no aparecen, que son los familiares que sufren el impacto del siniestro en sus vidas con la pérdida de la salud o la integridad de un ser querido o con el vacío que deja su ausencia después del accidente. Desde otra perspectiva, los siniestros de tráfico están entre las primeras cinco causas de muerte entre la población española hasta 64 años. Es la primera causa de muerte entre los 15 y los 34 años de edad y la segunda causa de muerte en las franjas de edad de 1 a 14 años y de 35 a 44 años. Y si nos referimos al impacto en términos económicos, hay un cálculo que indica que el coste de los heridos en accidente de tráfico representa el 1 % del PIB, del producto interior bruto.

No quiero dejar de recalcar, pues creo que es importante, que el Gobierno ha establecido un claro objetivo de reducción de las víctimas de tráfico, en consonancia con el objetivo marcado por Naciones Unidas de reducir en un 50 % el número de personas fallecidas durante la década 2011-2020, así como la reducción también de las víctimas graves y que nuestro objetivo es llegar a cero víctimas. Ese es el objetivo que también comparte la DGT, estableciendo sus políticas con este enfoque, como en esta Comisión ha manifestado su directora. Hemos adoptado la visión cero como horizonte de trabajo y mantenemos que este debe ser el principio inspirador de las políticas, de las acciones, de las decisiones que se adopten en el ámbito de la movilidad y de la seguridad vial y también, cómo no, en la regulación legal. Porque, desde luego, para conseguir este objetivo debe responder todo el sistema y se deben desplegar todas las posibilidades de prevención pero también de represión que democráticamente tenemos a nuestro alcance. Como sociedad pensamos que tenemos la obligación de reparar aquello que hemos tolerado, hasta 9.000 muertos al año en las peores épocas en España, y el Estado y su Administración debe tener como prioridad la protección de las víctimas y familiares antes que la protección de quienes han causado heridas o la muerte a otras personas. A nuestro entender es necesario un cambio en el equilibrio entre los derechos de las víctimas y afectados —que hoy, la verdad, son pocos— y los derechos de defensa del causante ante los tribunales de Justicia, un logro de nuestro Estado de derecho que sin duda nosotros defendemos pero en el que entendemos que hay que alcanzar un mayor equilibrio. También es necesario que avancemos en la consideración social de los accidentes de tráfico, pues siguen siendo considerados como algo normal y muchas veces son justificados con mucha facilidad. En este tema tendrá mucho que decir también la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal en cuanto al equilibrio de estos derechos ante los tribunales de Justicia.

Como decía al principio, en estos momentos diferentes reformas legislativas son las que inciden en los derechos de las víctimas, pero no olvidemos que también afectan a la sociedad en su conjunto, a las políticas de seguridad vial y al objetivo de reducción de víctimas. Y aunque a continuación voy a centrarme en especial en la reforma del Código Penal, verán que tienen a su disposición en la documentación que he entregado reflexiones y propuestas también en torno a otros temas que nos preocupan, como la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que ya he mencionado, fundamental para un mayor equilibrio y respeto de los derechos de las víctimas y su mayor intervención en el proceso penal, también la Ley de Tasas y la Ley de Asistencia Jurídica Gratuita, que pueden afectar de lleno a las víctimas de tráfico según como se haga la despenalización de las faltas y el posible trasvase que ello puede producir del ámbito penal al ámbito civil, también la reforma del llamado baremo —sobre la que ya se produjo, como les he dicho, una comparecencia y tienen un resumen en esta documentación— que creemos que es de una gran importancia para reparar a las víctimas lo que en justicia les corresponde y acercarlas a la situación de las víctimas europeas. Están a punto de acabar los trabajos de la comisión de expertos en este tema y a finales del mes de julio habrá ya una propuesta concreta sobre la que se pueda discutir. También quiero hacer unas reflexiones sobre la concesión de indultos a condenados por delitos del tráfico y contra la seguridad vial, que nos preocupa mucho, o la atención a las víctimas. Desde luego, quedo a su disposición también para estos temas, si ustedes lo creen conveniente, al acabar mi intervención.

Entrando ya en la reforma del Código Penal, consideramos que el anteproyecto de reforma del Código Penal puede poner en grave riesgo las actuales políticas que llevan años aplicando, y estamos convencidos de que algunas de las modificaciones que se plantean no pueden ser compartidas por ustedes, miembros de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. Se plantea en esta reforma una despenalización de las faltas y en concreto, en el ámbito del tráfico, la desaparición del artículo 621 del Código Penal, que actualmente está castigando como falta la imprudencia grave que causa lesiones menos graves y la imprudencia leve que causa lesiones constitutivas de delito o causa la muerte de una persona. Ya nos parecía inadecuada la actual regulación por entender que era excesivamente benevolente con el conductor que comete una imprudencia y atenta contra otra persona, no olvidemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 5

que este artículo 621 contempla penas que son únicamente de multa y de retirada del permiso de conducir como máximo de un año. Y no olvidemos también que actualmente la aplicación de este artículo 621 del Código Penal se está haciendo, a nuestro entender, con una interpretación excesivamente benevolente sobre lo que es una imprudencia en el tráfico y se están considerando faltas e imprudencias, por ejemplo, el hecho de saltarse un semáforo en rojo y atropellar a una persona y dejarla malherida o incluso matarla. Actualmente en nuestros tribunales de Justicia se está considerando que eso es una falta y se está condenando a la persona que la ha cometido a una sanción consistente en una multa y, como decía, a una retirada del permiso de conducir con un máximo de un año. Esta situación para nosotros es inaceptable y además consideramos que es también totalmente inaceptable el que ahora se dé un paso más y se quieran despenalizar esas conductas que hoy se están interpretando de esta manera en nuestros tribunales. Es inadecuada la actual propuesta de despenalización de estas imprudencias leves, estas que provocan homicidios imprudentes y graves lesiones a muchos ciudadanos, ya que eso supondría que estas situaciones se redujeran al ámbito privado y a un ámbito puramente económico, algo que para nosotros es totalmente inaceptable, supondría prácticamente la impunidad de conductas que socialmente son reprobables y causan alarma social y por eso nos hemos manifestado y hacemos unas propuestas muy concretas que ahora mismo les voy a transmitir. Pero también las imprudencias más graves, aunque el resultado afortunadamente sean lesiones menos importantes, deben continuar siendo castigadas, pues no debemos banalizar la responsabilidad que supone la conducción de un vehículo a motor y dejar sin castigo conductas que atentan contra la convivencia y que tienen un resultado negativo para otras personas.

El problema fundamental desde la perspectiva de las asociaciones es ese punto de partida que les mencionaba, ya que muchas infracciones e imprudencias que deberían ser calificadas como delito son consideradas como una falta. Les ponía el ejemplo del semáforo en rojo, pero hay otras muchas situaciones de infracciones igualmente graves que causan lesiones importantes, incluso la muerte y, como les digo, son consideradas faltas. Esta es una inercia de nuestros tribunales que debemos superar. Esto está ocurriendo hoy en día en nuestros tribunales y, según una estimación, ya que no existen datos oficiales exactos, más del 80% de las imprudencias en el tráfico se tramitan actualmente como faltas, es decir, en aplicación de este artículo 621 del Código Penal que esta reforma quiere hacer desaparecer. Por tanto, si eso ocurriera así, sin más, pensamos que existe el peligro de relegar a la vía civil, es decir, al ámbito privado, un tema que tiene una gran trascendencia y que numéricamente es muy importante. Desde luego, como medida de política criminal es algo que hay que decidir en paralelo con las políticas de seguridad vial del Estado, porque tiene graves consecuencias personales y familiares pero también sociales y deberían tipificarse en el nuevo Código Penal todas las imprudencias que causan heridos o muertos, con la graduación que corresponda según su gravedad, y ello con un mayor rigor y una menor benevolencia en la interpretación de lo que actualmente se hace en relación con una imprudencia, considerando o separando lo que es una imprudencia grave o leve, ambas merecedoras de reproche penal, a nuestro entender, de lo que es una imprudencia meramente civil.

Defendemos que tipificar las imprudencias en el tráfico, además de ser un tema de justicia con y para las víctimas, lo es también para la sociedad, que debe ser protegida de las agresiones en el tráfico. No penalizar estas agresiones contra la vida y la integridad física supone dar la espalda a una auténtica justicia y, desde luego, aquellas injusticias que son ignoradas suponen injusticias que son toleradas, algo que nosotros pedimos que no se consienta. No debemos olvidar que los accidentes de tráfico son una pandemia y solo podemos luchar contra ellos combatiéndolos desde todos los frentes. La despenalización de las imprudencias en el tráfico sin más sería un retroceso y dificultaría además, como les decía, estas políticas de reducción de víctimas y la visión cero que hemos adoptado. Nosotros nos preguntamos cómo podemos consentir que no haya castigo para conductores imprudentes que atentan contra la vida y la integridad física de sus conciudadanos y causan graves daños. ¿Creemos que es defendible un conductor que, saltándose las normas, causa daño a otra persona? ¿Tiene más derechos y reconocimiento el conductor imprudente o infractor que la víctima, sea cual sea la lesión que ha sufrido? En resumen les diré que nosotros lo que defendemos es la necesidad de mantener tipificadas las conductas imprudentes en la conducción cuando el resultado son daños a las personas, y puesto que parece que la desaparición de las faltas tiene muchos adeptos y está bastante decidida, proponemos que se modifiquen los artículos 142 y 152 del Código Penal para evitar este trasvase del ámbito penal a la vía civil.

He de decirles que el Ministerio de Justicia ha recogido parte de nuestras propuestas en el último texto del anteproyecto de reforma del Código Penal y, por ejemplo, incluye la modificación de estos dos artículos,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 6

el 142 y el 152, que inicialmente no estaba prevista. Así, nosotros lo que proponemos es la modificación del artículo 142 sobre el homicidio imprudente, con una redacción de la que disponen ustedes en la documentación y que yo les resumiré en cinco puntos. El primero, que toda imprudencia que cause la muerte de una persona debe ser castigada. El segundo, que cuando la imprudencia es grave sea castigada con una pena superior, evidentemente, y nosotros solicitamos una elevación de la pena de hasta seis años de prisión. Tercero, que para valorar si la imprudencia es grave se tenga en cuenta si se ha cometido algún delito contra la seguridad vial, como ocurre actualmente, pero también si se ha cometido alguna infracción grave o muy grave contra la Ley de Tráfico y Seguridad Vial; que se aplique el comiso de vehículo en estos casos, cuando así se estime por las circunstancias, y el imponer siempre la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y la participación en programas formativos y cursos de reeducación sobre seguridad vial. En el mismo sentido pedimos la modificación del artículo 152 sobre lesiones imprudentes, manteniendo los mismos principios de que toda imprudencia que atente contra la integridad y cause lesiones debe ser recogida en el Código Penal y castigada con la pena correspondiente y que graduar si es una imprudencia grave o no se tenga en cuenta la concurrencia de comisión de delitos contra la seguridad vial o de infracciones graves o muy graves contra la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Además, nuestra propuesta mantiene la tipificación de todas las imprudencias en la conducción cuando causan daños a las personas, puesto que más que estar en contra de la despenalización de las faltas propiamente lo que estamos en contra es de la despenalización de las imprudencias en el tráfico. Así, relacionamos los incumplimientos más graves contra las normas de circulación con la gravedad de la imprudencia con resultado de daños, y por lo tanto proponemos que en la conducción de vehículos a motor, si se ha cometido una infracción administrativa grave o muy grave de las que están tipificadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que haya ocasionado víctimas, se considere siempre una imprudencia grave.

Tenemos también otras propuestas en cuanto al Código Penal, por ejemplo, propuestas que tienen que ver con las penas sobre los delitos contra la seguridad vial según las cuales proponemos recuperar la redacción anterior a la reforma que introdujo la Ley orgánica 5/2010, de 22 de julio, en la que se diferenciaban los tipos de penas en tres tipos para los delitos contra la seguridad vial que fueran alternativos, que era pena de prisión o pena de multa o pena de trabajos en beneficio de la comunidad. Proponemos el volver a la redacción anterior con dos penas alternativas, o bien pena de prisión o bien pena de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, porque creemos que introducir esta modificación en los artículos 379 y 384 puede dar lugar a una mayor reiteración en este tipo de comisión de delitos. También establecer que siempre que haya algún delito contra la seguridad vial o daños a las personas en la conducción de vehículos se impongan la obligatoriedad de realizar cursos formativos o de reeducación, puesto que es la forma de cambiar actitudes, que es en definitiva lo que necesitamos para mejorar una futura conducción. Y también una modificación del artículo 382 replanteándonos la aplicación del concurso ideal de delitos con penas más acordes al daño efectivo causado, pues ahora la aplicación de este artículo está conllevando que en accidentes graves con graves imprudencias, con resultado de fallecimiento de dos, tres y cuatro personas, heridos graves y atropellos múltiples, la pena máxima que se puede imponer con la aplicación de este artículo son los cuatro años de homicidio imprudente, se haya matado a una, a dos o a veinticinco personas. Pensamos que esto debemos superarlo y por lo tanto replanteamos una modificación del artículo y que se repiense cómo podríamos superar esta regulación actual.

En cuanto al comiso del vehículo, mantenemos una modificación en dos aspectos en el sentido de que, por un lado, el comiso del vehículo a efectos de la investigación de los hechos debería ser algo más habitual puesto que la instrucción del procedimiento penal muchas veces conlleva la necesidad de reconstrucción de accidentes, de ver pruebas, y si el vehículo se ha reparado o ha ido ya al desguace y se ha destruido, se destruye también la posibilidad de defensa de las víctimas de reconstruir accidente, de tener pruebas. Igual que en otro tipo de delitos se mantiene el arma del delito hasta acabar la investigación judicial, pues lo mismo pedimos a efectos de la instrucción, sobre todo en aquellos casos graves o en los que los hechos no estén claros y pueda necesitarse el vehículo. Y además la aplicación del artículo 127 en cuanto al comiso definitivo del vehículo en los supuestos de homicidios, lesiones imprudentes graves y desde luego en aquellos casos en los que haya reincidencia.

Planteamos también la introducción de otro delito que ya habíamos solicitado en otras ocasiones, el delito de fuga, para los supuestos en los que un conductor, sabiendo que ha causado un accidente, no se detiene y trata de este modo eludir su responsabilidad penal o civil, superando por lo tanto el delito de omisión del deber de socorro que establece el artículo 195 del Código Penal y que es pocas veces

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 7

aplicable, pues muchas veces el accidente se produce en lugares con aglomeración de personas o en ciudades, con lo cual el delito de omisión del deber de socorro no es aplicable. Pensamos que la tipificación de este delito sería importante a estos efectos y nos hemos basado también en la regulación del Código Penal francés, cuyo artículo 434.10 establece este delito con una pena de tres años de prisión y 75.000 euros de multa, y hasta el doble si el resultado del accidente de tráfico ha sido la muerte o una incapacidad grave de una persona. Queremos recuperar este debate que en su día hubo sobre este delito y nosotros planteamos su introducción.

También hablamos de la reincidencia en los delitos contra la seguridad vial, especialmente de aquellas personas multirreincidentes por temas de adicciones al alcohol y dependencias a drogas y a otras sustancias. Las penas del Código Penal actuales no evitan la repetición de estas conductas debido a la situación de estas personas, por ello hemos pedido el que se realicen programas de desintoxicación como condición para recuperar el permiso de conducir, puesto que es absurdo que si hay una dependencia y esta no se supera, con el mero transcurso de meses o años esa persona pueda recuperar el permiso sin más y pueda volver a conducir poniendo en riesgo a los demás. O que en estos supuestos se condicione el volver a conducir a tener instalado y en funcionamiento en el vehículo un dispositivo de control de alcohol, como el alcoholoc o similar, que bloquea el vehículo en caso de que la persona que vaya a conducirlo supere la tasa de alcohol. Hay determinadas personas a las que se les podría exigir para que puedan conducir el que estén instalados estos aparato en el vehículo, como también los dispositivos de limitación de velocidad u otras circunstancias determinadas.

Otro aspecto para nosotros muy importante y coherente con la petición y propuestas que tenemos en la reforma del baremo es sobre la ininputabilidad civil en el caso de víctimas menores de edad, personas de la tercera edad o personas con discapacidad, ya que entendemos que son colectivos que merecen una especial protección por parte del Estado y por parte de la sociedad y que no deben quedar abandonados tras sufrir accidentes de graves consecuencias. Actualmente ocurre con nuestra normativa que si un niño o un menor de edad es atropellado sin culpa del conductor, al haber concurrencia de culpa puede darse el caso de que ese niño quede sin ninguna indemnización. Nosotros pedimos que haya una protección para menores de edad. El conductor evidentemente no va a tener una responsabilidad penal y, por lo tanto, no va a ser condenado, pero sí solicitamos que haya el derecho a recibir la indemnización para que ese niño no quede desatendido a lo largo de su vida. Planteamos por tanto que haya una mayor protección para estos colectivos, pero también para otros colectivos que consideramos que son vulnerables, como los peatones y los ciclistas, y por ello estamos planteando una modificación del artículo 114, que habla sobre la concurrencia de culpa y que dice que si la víctima hubiera concurrido con su conducta en la producción del daño los jueces y tribunales moderarán la indemnización que pudiera corresponderle. Nosotros pedimos que se añada un apartado a continuación que diga que, en estos supuestos, cuando los perjuicios se hayan ocasionado en un supuesto de tráfico, corresponderá el total importe de la reparación o indemnización si la víctima es menor de 16 años, por lo tanto un menor de edad, mayor de 70 años o se trate de una persona con discapacidad o que no fuera ocupante o conductor de un vehículo a motor, es decir, un peatón o ciclista.

Estas serían digamos las principales modificaciones que nosotros estamos pidiendo en relación con el Código Penal que, como digo, tienen ampliadas en la documentación. Lo que sí que les diré es que las propuestas las hacemos bajo esta óptica que les decía de la visión cero y sobre todo de protección a víctimas futuras, porque desde luego las víctimas que ya lo son hoy no las vamos a poder evitar, pero al menos podemos intentar que no produzcan más. Concluyo con esto de forma resumida nuestras propuestas sobre la reforma del Código Penal y quedo a su disposición. En la documentación que les he entregado verán que, además de estas propuestas, hay dos anexos; el primero contiene un cuadro resumen de la actual regulación sobre infracciones penales relacionadas con seguridad vial que tenemos hoy en España, y el anexo II contiene la redacción de los artículos del Código Penal francés sobre nuestro equivalente a homicidio imprudente, que ellos denominan atentado involuntario contra la vida, y lesiones imprudentes, atentado involuntario contra la integridad de las personas, que al igual que otros países de nuestro entorno tienen penas muy superiores a las nuestras para estos casos, y lo hemos puesto a modo de ejemplo para que vean cómo castigan conductas similares otros códigos.

Quiero acabar diciendo que no olviden, y estoy segura de que no lo hacen, que al final de lo que estamos hablando es de personas y familias que sufren y que tras el accidente se inicia un periplo judicial que las víctimas califican de inhumano e insensible, donde tienen que luchar para demostrar que son víctimas y tienen poco o ningún apoyo y reconocimiento social y una respuesta judicial cuando menos tibia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 8

y que en muchos casos supone un segundo atentado contra su integridad. Y permítanme que cite aquí la falta de atención psicológica y apoyo a las víctimas y familiares, algo que es muy necesario para que no se agraven y cronifiquen los efectos negativos y que permite una mejor adaptación a la nueva vida después del accidente de tráfico. Sepan ustedes —lo saben seguro— que la mayoría de víctimas no son responsables de los daños sufridos y parece que la sociedad y la justicia los culpabiliza y pone trabas al ejercicio de sus derechos. Las víctimas tienen derecho a ser tratadas dignamente, a que se les escuche, a que se reparen los daños que se les ha ocasionado. La conducción es una actividad cargada de responsabilidad que exige de un máximo de atención y de pericia y en la que no valen descuidos ni imprudencias, dadas las graves consecuencias que se pueden derivar. No toleremos ni justifiquemos conductas imprudentes al volante y defendamos a las víctimas. Esta es la petición que nosotros hoy les hacemos y les agradezco mucho la atención que me han prestado y quedo a su disposición para preguntas que quieran hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Domenech, por su explicación y también por la documentación, que creo que será repartida a los diputados y diputadas que lo requieran.

Vamos a pasar ya a las intervenciones. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz de Convergència i Unió, señor Jordi Jané, por el grupo parlamentario que solicitó la comparecencia.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, queríamos dar la bienvenida a la señora María Eugenia Domenech, no a ella en sí, sino a lo que ella representa aquí en esta Comisión de Seguridad Vial; no representa únicamente a una asociación, sino que viene en representación de un conjunto de asociaciones, de seis asociaciones. Nos acompañan también otros representantes de algunas de estas asociaciones y le consta a este portavoz que había otras personas interesadas también en estar hoy presentes en esta comparecencia y que por la acumulación de eventos en materia de seguridad vial este mismo día ha sido imposible que hoy estuvieran representantes de otras asociaciones. Les damos la bienvenida y damos valor a aquello que ustedes aportan a esta Comisión de Seguridad Vial, una posición estructurada, estudiada, de conjunto, en un momento oportuno, en una fase prelegislativa, cuando todavía no ha entrado en esta Cámara el nuevo proyecto de ley orgánica del Código Penal. Por lo tanto, es el momento oportuno. Retrasar esta comparecencia hubiera quizá hecho que tuviera menor utilidad porque a lo mejor hubiera llegado en un momento del *iter* parlamentario en el que sería ya tarde a la hora de intentar recoger con enmiendas, con propuestas, aquello que de manera clara y estudiada hoy nos proponen estas seis asociaciones. Por tanto, en primer lugar, queremos agradecerles su trabajo, su aportación, sus reflexiones, y la entrega del documento, que también es de gran utilidad porque nos va a permitir a todos un estudio más sosegado, más sereno de cada una de las propuestas que en este estudio, en esta documentación ustedes realizan. Por tanto, gratitud desde Convergència i Unió, gratitud también, y aprovecho para recalcarlo, a la labor que hacen todas las asociaciones en el ámbito de la seguridad vial, han sido un faro para el Poder Legislativo y para el conjunto de los poderes públicos. Desde la sociedad civil han impulsado cambios normativos y han sido una herramienta muy eficaz para salvar vidas y para prevenir accidentes de tráfico, y también desde esta óptica les queremos agradecer el trabajo que realizan.

Entrando ya en materia concreta, tenemos un déficit en esta Comisión, y lo hemos comentado en más de una legislatura, y es que no tenemos poder legislativo como tal, somos una comisión importante —y las cifras que la propia señora Domenech ha trasladado de lo que representan los accidentes de tráfico, incluso del impacto económico que tienen revelan la importancia de esta Comisión—, pero aun así no estamos entre las comisiones legislativas de la Cámara. De aquí otra reflexión, este documento le daremos traslado todos nosotros a la Comisión de Justicia, que es la que finalmente va a aprobar el proyecto de ley orgánica de reforma del Código Penal cuando llegue y cuando se elabore, y por tanto no tendremos ocasión aquí de votar enmiendas sobre lo que hoy usted nos plantea, pero tendremos ese carácter impulsor ante otra comisión, en este caso la de Justicia, para trasladarle las propuestas que hoy ustedes han realizado.

Yo les tengo que trasladar una reflexión que quizá no vayan a compartir, pero tengo la obligación de hacerlo porque como legislador, con la responsabilidad que tenemos los legisladores, creo que es sensato que se la traslademos a las asociaciones de víctimas cuando vienen al Congreso de los Diputados: no es fácil legislar en el ámbito penal nunca, y menos aún en el ámbito de la seguridad vial y el Código Penal, no es fácil, encontrar el justo equilibrio no es fácil. Cuántas veces una persona que no tendría el estándar de delincuente para el conjunto de los ciudadanos puede acabar siendo considerado un delincuente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 9

precisamente por una actuación imprudente al volante de su coche, y no tiene esa caracterización de una actitud delictiva, dolosa, premeditada, sino que se encuentra en una circunstancia en que su actuación acaba siendo delictiva. Por tanto, tenemos que fijarnos muy bien en los condicionantes que se dan en cada actuación delictiva en el ámbito del tráfico y de la seguridad vial, porque, si no, podríamos llegar a la conclusión de que no hemos hecho bien ese justo equilibrio que el legislador tiene que buscar siempre y tiene que defender ese interés general siempre y, por tanto, la prevención de accidentes y un buen código penal que ayude a ello forma parte de nuestra responsabilidad, pero también la de no cargar con una pena excesiva una actitud que realmente no supusiera, viendo todos los condicionantes, esa necesaria consideración penal que al final tiene cuando has redactado el Código Penal. Por tanto, deberemos ser capaces de buscar ese equilibrio, que no es fácil.

Ya le adelanto que para este portavoz las penas de privación de libertad, lo que comúnmente se llama ir a la cárcel, penas de prisión, no son las mejores para determinados delitos. Nosotros creemos más en las penas consistentes en la reeducación, en la reinserción, en los trabajos en beneficio de la comunidad, como muy bien ha destacado María Eugenia Domenech en su comparecencia, todo aquello que puedan ser cursos obligados de reeducación a veces es más útil que encerrar entre rejas a esa persona que en aquel momento no era muy consciente del peligro que estaba suponiendo su conducción temeraria. Y precisamente porque no era muy consciente la mejor pena a veces es otorgarle conciencia de aquello que supone conducir de forma temeraria, y de ahí que no siempre la pena de cárcel, de prisión, sea la mejor respuesta. Lo puede ser desde una óptica incluso de venganza, y muchas veces el Código Penal tiene también esa ley del talión de decir, ante esa actuación, tenga usted esa respuesta contundente, pero nosotros lo que tenemos que buscar, por el bien del conjunto de la sociedad, es de qué manera podemos reeducar a esa persona para que realmente tome conciencia de los peligros que implican esa conducción temeraria, por tanto, debemos buscar ese justo equilibrio. Debemos reflexionar mucho —yo estoy de acuerdo con usted— sobre lo que supone la supresión del artículo 621 y la desaparición en general de las faltas, que no se refieren únicamente a las que tienen directa relación con la seguridad vial, sino que son todo tipo de faltas las que van a desaparecer, por lo que la Comisión de Justicia deberá hacer una reflexión profunda sobre estos aspectos.

Me ha gustado muchísimo, señora Domenech, la reflexión sobre la necesidad de tipificar el delito de fuga, porque evidentemente no encaja siempre en lo que es la omisión del deber de socorro, ni es lo mismo. En la omisión del deber de socorro podría incurrir una persona que no ha causado el daño, en el delito de fuga incurriría aquel que causando el accidente se va, y eso es más reprobable aún. Por tanto, en la tipificación del delito de fuga entendemos que debemos buscar el justo encaje, pero debería ser objeto de reflexión para este Poder Legislativo y también para la propia Comisión de Justicia.

Es cierto que la alternativa de sanciones a veces no resulta lo suficientemente útil y creo que debemos estudiar de manera atenta cuando usted nos planteaba ante la Comisión de Seguridad Vial que, por un lado, hubiera la alternativa de penas de privación de libertad y que, por el otro, en un conjunto hubiera la de sanción económica más lo que debería ser esos trabajos en beneficio de la comunidad, no que con la única sanción económica pudiera llegarse a saldar esa actitud delictiva que se ha cometido. Creo que por ahí iba su propuesta y debería ser atendida desde el punto de vista de buscar la mejor solución, pero aquí tenemos un déficit enorme, del que no son culpables las seis asociaciones que hoy comparecen aquí, es un déficit nuestro, de los poderes públicos, no hemos sido capaces de articular de manera adecuada esa alternativa de los trabajos en beneficio de la comunidad, no hemos sido capaces de aprovechar mejor a asociaciones como las que ustedes representan, que podrían ser de gran utilidad para llevar a cabo esos trabajos en beneficio de la comunidad, y a través de convenios con las administraciones penitenciarias poder de manera útil, serena, constructiva, en positivo, desde el conocimiento de lo que son los accidentes de tráfico, ayudar a esas personas que han cometido unos delitos a esa reeducación a través de esos trabajos en los que las asociaciones podrían tener un papel importantísimo. No hemos sabido aprovecharlo de manera adecuada, por tanto, es uno de los retos que tenemos, de ahí que en muchas ocasiones esto acaba siendo una sanción económica o una pena de privación de libertad y nos olvidamos de esa tercera pata que podría ir siempre acumulada, o privación de libertad o trabajos en beneficio de la comunidad más sanción económica, que sería absolutamente importante que supiéramos desarrollar.

Termino ya, señor presidente, vamos a leer con muchísima atención estas propuestas, de momento mostramos nuestro agradecimiento por haber sido formuladas. Entendemos que hoy esta Comisión de Seguridad Vial está cumpliendo el papel que se nos pide al Parlamento, que es escuchar, que es poder atender propuestas en la fase prelegislativa y, desde ese consenso que usted reclamaba, que debería

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 10

estar siempre presente en temas de seguridad vial, a ver si somos capaces, ya no en esta Comisión sino en la de Justicia, de trasladarles esa necesidad de buscar una solución óptima, que al final no busque tanto la represión penal, sino que a través del Código Penal se busque la prevención del delito, la prevención del accidente, que por el mero hecho de estar en el Código Penal tenga ese efecto disuasivo que lo que consiga es que ese delito, precisamente por su formulación en el Código Penal, no llegue a producirse porque ha tenido esa labor preventiva, que es la que deberíamos exigir.

Con ese ánimo vamos a afrontar la reforma, esperemos que dé sus frutos, nos unimos también a la queja de la señora Domenech en cuanto a la nueva legislación de tasas. Nosotros también nos hemos opuesto a la misma porque entendemos que tiene efectos perjudiciales, no únicamente en el ámbito de la seguridad vial, sino en el conjunto del derecho a la tutela judicial efectiva que nuestra Constitución reconoce como derecho fundamental y, por tanto, hay muchos retos pendientes. Lo que debemos intentar entre todos es buscar las mejores soluciones para que sea útil para la sociedad en su conjunto la reforma penal que creo que en los próximos meses se va a tramitar en esta Cámara.

Muchas gracias, señora Domenech, muchas gracias a las seis asociaciones que usted hoy representa aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar el turno de portavoces. ¿El Partido Nacionalista Vasco va a intervenir? (**Denegaciones**). Entonces es el turno del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Corcuera, tiene usted la palabra.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Bienvenida, señora Domenech, de nuevo a esta Comisión de Seguridad Vial, siempre es grato tenerla aquí, bienvenida también en representación de estas entidades que la han elegido a usted para representarlas, valga la redundancia, ante esta Comisión, y que nos pudiera venir a explicar cuál es la propuesta que desde las asociaciones de víctimas se plantea a esta reforma del Código Penal, pero no solo aquí sino también, como nos decía al inicio de su intervención, en otra serie de reformas legislativas tan importantes como la del Código Penal.

Cada vez que intervengo en la mayoría de mis intervenciones intento agradecer siempre el papel que las asociaciones de víctimas juegan y han jugado en los momentos actuales que tenemos de cifras de seguridad vial en el trabajo que ustedes han realizado y vienen realizando en esa labor permanente de hacernos recordar a todos que es un tema en el que no se puede retroceder ni tampoco se puede banalizar. Permítame que aproveche para hacerle una pregunta de un tema que ustedes plantean en el documento, pero del que hoy no nos ha hablado, es el tema de la reforma del reglamento general de circulación y el planteamiento de la DGT, en este caso, de aumentar los límites de velocidad en algunas vías. Yo quisiera que usted me diera su opinión respecto a esta medida que tiene prevista la DGT, o que hay prevista en la reforma del reglamento general de circulación, puesto que yo soy de los que pienso que efectivamente una medida de este tipo puede ayudar a banalizar y retroceder en la situación actual en la que estamos de cifras de siniestralidad.

Nos hablaba usted de equilibrio entre víctimas y causantes. Efectivamente, no podemos estar más de acuerdo, tiene que haber un equilibrio entre el causante del accidente y las víctimas consecuencia de ese accidente. En frecuentes ocasiones uno tiene la sensación de que la víctima es tratada de diferente forma al causante, en ocasiones quizá incluso peor que al propio causante. Ahora me vienen a la memoria algunos casos tristemente conocidos de accidentes de tráfico causados por personas famosas que han tenido un tratamiento quizá no demasiado severo. Usted nos planteaba penas de cárcel para este tipo de casos, mi compañero de Convergència i Unió decía que no estaba en principio de acuerdo en generalizar las penas de cárcel para este tipo de delitos. Yo en principio estaría de acuerdo con él, pero, cuando uno piensa en estos casos tristemente famosos en los que se produce una muerte y el causante casi sale de rositas sin prácticamente ninguna consecuencia jurídica y penal, a uno le hace replantearse el tema. Evidentemente, preferimos siempre la reeducación, preferimos siempre que antes que una pena de cárcel tiene que haber una pena de reeducación, pero hay determinados casos en los que quizá deberíamos plantearnos la necesidad de esa pena de cárcel, porque, si no, tenemos la sensación de una total banalización de este tipo de delitos.

Hemos tenido la ocasión de escucharle previamente a esta comparecencia, de recibirla en privado para que nos explicara estas medidas junto con mis compañeros de la Comisión de Justicia, es cierto, esta Comisión es una comisión no legislativa, es una comisión en la que debatimos, proponemos, pero no podemos modificar leyes; por lo tanto, será en la Comisión de Justicia cuando se planteen las diferentes reformas legislativas que usted nos apuntaba al inicio de su intervención cuando tengamos la oportunidad,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 11

bien de intervenir nosotros directamente, o de influir a nuestros compañeros que intervengan, para tener en cuenta el punto de vista que usted representa de todas estas asociaciones, y no dude de que así lo haremos.

Tal como yo le trasladé en su momento, y lo hizo también mi compañero de la Comisión de Justicia, nos estudiaremos con mucho detenimiento sus propuestas, muchas de ellas nos parecen muy acertadas, coincido también en el delito de fuga, es interesante, hay que estudiarlo, podríamos mirar la posibilidad de introducirlo, aunque es evidente que la modificación del Código Penal no es fácil, introducir nuevas figuras delictivas no es fácil, si bien todo es posible, tenemos unas referencias próximas en el tiempo de modificaciones realizadas en el Código Penal en la pasada legislatura y en la anterior que han dado muy buenos resultados, también es cierto que no fueron fáciles estas reformas, con lo cual hemos de avisar a las asociaciones de víctimas de la dificultad que plantea una modificación del Código Penal. Aun así lo estudiaremos en profundidad, haremos las propuestas pertinentes a los compañeros de la Comisión de Justicia, e intentaremos en la medida de lo posible asumir algunas de sus demandas.

Uno de los temas que creo que es importante tener en cuenta es el de la reincidencia. Usted nos planteaba algunas medidas que son viejas en el tiempo porque ya se han planteado en diversas ocasiones, como el Alcolock, como los limitadores de velocidad para reincidentes del alcohol o reincidentes de velocidad. Ciertamente son medidas que podrían ser adecuadas, hay países que ya las tienen aplicadas, algunos miembros de esta Comisión pudimos estar en una conferencia internacional en Suecia no hace mucho tiempo y algunos diputados suecos nos explicaban que ellos allí ya la tienen introducida y que les funcionaba muy bien. ¿Por qué no en España? Es complicado. Pero ¿por qué no empezamos por los colectivos más importantes como puede ser el de los reincidentes o el de conductores profesionales, especialmente el de transporte escolar? Yo creo que podría ser una buena medida y así también la recogemos como tal.

Quisiera también aprovechar la ocasión para hacerle algunas preguntas sobre otros temas que ustedes en su documento nos presentan, pero que no ha tenido la oportunidad de explicarnos, como respecto al indulto. Siempre que se produce un indulto relacionado con la seguridad vial genera una cierta polémica. Yo quiero recordar que no hace muchos meses tuvimos una polémica importante con un indulto en la Comunidad Valenciana, en este caso de un conductor que generó víctimas, y quisiera saber su opinión al respecto, me la imagino, pero quisiera que nos la dijera.

Respecto a la Ley de Tasas, no hace mucho, no hace muchas semanas, tuvimos la oportunidad de reunirnos con el fiscal coordinador de sala en materia de seguridad vial y él y su equipo nos planteaban algunas propuestas respecto a la modificación del Código Penal y también nos planteaban sus quejas respecto a la Ley de Tasas y la Ley de Asistencia Jurídica Gratuita, las deficiencias. Nos planteaba que el fiscal general del Estado y el Consejo Fiscal, a través de un documento que nos remitió, y que aquí tengo presente, en él ya se decía de forma clara la oposición a las tasas en materia de indemnizaciones por accidentes de tráfico, y evidentemente la necesidad de que la asistencia jurídica gratuita fuera para todos, no solo para un diez en el mejor de los casos, que prevé la ley, sino para todos, pero no solo para ellos, también para las víctimas secundarias que usted decía, para los familiares, porque no es justo que además de padecer un accidente, de tener unas secuelas físicas o psíquicas, además, para poder reivindicar, solicitar, pedir los derechos que por justicia le corresponden, encima en algunas ocasiones tenga que pedir un préstamo, pero si nos miramos las cuantías que tienen que pagar en muchas ocasiones parece que va por ahí, y la Ley de Asistencia Jurídica Gratuita no soluciona este problema, un problema que por cierto ha generado el propio Gobierno con una Ley de Tasas absolutamente injusta, en el ámbito de las víctimas de tráfico es evidente, pero en muchos ámbitos también.

Acabo animándoles a las asociaciones de víctimas a que continúen trabajando en la línea que vienen haciendo hasta este momento, que les seguiremos escuchando, que todas las propuestas que ustedes nos hacen llegar las miramos con mucho detenimiento, cariño, e intentamos asumirlas al máximo posible, porque sabemos de la bondad de esas propuestas y sobre todo sabemos también del conocimiento de quien las hace, con lo cual es evidente que no podemos dejar pasar todas aquellas propuestas que ustedes realizan.

Espero verles de nuevo en esta Comisión de Seguridad Vial para hablar del reglamento general de circulación y de esas velocidades en las que nosotros no estamos de acuerdo, y aprovecho también para volverle a reiterar que me dé usted su opinión sobre el tema.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, la última intervención de los grupos, la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, doña Concha Bravo. Tiene la palabra.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Bienvenida, está usted en su casa, en representación de todas las asociaciones de víctimas de la violencia vial y lo mismo para las personas que le acompañan. Yo creo que todos los grupos hemos manifestado nuestro cariño hacia ustedes, el reconocimiento a ese gran trabajo que hacen, esa unidad que ustedes tienen, yo siempre se lo pongo en valor porque para mí es importantísimo. Son diferentes asociaciones con diferentes temas de trabajo, pero todos van al unísono, porque realmente, tras ese compromiso que ustedes tienen, están personas que sufren, personas que pasan por momentos muy difíciles de su vida y por eso es más importante que todos ustedes se pongan de acuerdo y caminen en la misma línea.

Yo creo que también en esta Comisión, en aras de ese consenso que se ha mencionado, y yo creo que el tono de los comparecientes no ha podido ser más de unión también, ojalá nosotros sepamos estar a la altura de las circunstancias, sepamos estar a la altura de lo que ustedes hacen, que nosotros los políticos dejemos de lado nuestras diferencias ideológicas, que las tenemos, y que esto que hacemos, esta declaración de intenciones que hacemos aquí todos los grupos, sea una realidad, una realidad de apoyo, de refuerzo de su trabajo y de cariño indiscutible, pero que no solamente sean palabras sino que de verdad sean hechos.

Coincido con mi compañero de CiU en que evidentemente tenemos ese fallo, todo esto tendrá que ir a la Comisión de Justicia, ustedes ya se han reunido con nuestro grupo parlamentario, tanto con esta Comisión como con los representantes de Justicia y usted personalmente y parte de su equipo le han hecho llegar todas estas sugerencias, todo esto ya está hablado, pero, insisto, podemos volver a reunirnos las veces que ustedes quieran, nuestras puertas, insisto, creo que la de todos los parlamentarios que estamos aquí, están abiertas a recibirles cuantas veces sean porque creemos, de verdad, en lo que ustedes están haciendo. Reitero nuestro agradecimiento, nuestra felicitación y para mí sería muy importante que nosotros también les demos todo lo que ustedes se merecen.

Al hilo de la introducción que usted ha ido haciendo, en ese sistema seguro de circulación al que todos queremos llegar, este grupo parlamentario apoya la labor del Gobierno actual en este sentido. Además de las tres variables tradicionales que se han jugado hasta este momento, y que conforman el sistema de tráfico, queremos añadir una que para ustedes es muy importante, que es la eficacia de la asistencia en el lugar del accidente, es algo de lo que ustedes hablan mucho porque sabemos que en ese momento, en esos sesenta minutos que siguen al accidente, lo que se ha dado en llamar la hora de oro, es cuando más activo tienen que estar todos los dispositivos.

Por ello, tal y como ya manifesté en la última comparecencia de la señora Seguí, nuestro grupo está ilusionado por ver el resultado final de esa apuesta tan ambiciosa que supone dirigir la estrategia de seguridad vial hacia la consolidación de un sistema seguro de circulación en nuestro país, es algo de lo que vamos hablando desde que se ha iniciado esta legislatura, en este caso en esta portavoz, y ojalá lleguemos a consolidarlo. Mientras tanto, mientras alcanzamos este objetivo de cero muertos y lesionados graves en accidentes de tráfico, por desgracia, nuestros conciudadanos siguen siendo víctimas, en mayor o menor grado, de la creciente motorización que vivimos desde hace varias décadas, un riesgo del que ninguno de nosotros estamos exentos, yo creo que cada vez que te montas en el coche lo piensas, o incluso cuando vas por la calle tranquilamente.

Aquí, señorías, quiero hacer mi primera llamada, una de nuestras tareas más relevantes como miembros de esta Comisión, si no la más importante, de la mano de ustedes, debería consistir en desperezar a la sociedad, abriéndoles los ojos a la intolerable realidad de la siniestralidad vial y por ello el primer paso es convencerlos, y convencernos a todos, todos de la mano —el señor Jané lo ha dicho muy bien, ustedes como sociedad civil, hoy en día ustedes son más creíbles que nosotros, la sociedad civil está tomando una relevancia muy importante puesto que no están en este lado—, convencernos a todos de que los accidentes de tráfico son un drama colectivo y no son de carácter personal, está claro que cuando le toca a uno ese momento es de uno, pero evidentemente son un drama colectivo, y todos somos conscientes, o tenemos que serlo, de la magnitud del problema. Usted ha mencionado los datos de siniestralidad, creemos que se van dando pasos muy importantes, creemos que los logros que se han conseguido —además, esto es una tarea de todos— han sido muchos, pero, insisto, tenemos que seguir trabajando para que todo esto mejore.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 13

Nuestro grupo recoge ese desafío, esa reivindicación que ustedes siempre presentan, que es la necesidad de cuidar a la persona, eso es una prioridad, a esa persona que ha sufrido el accidente y que resulta lesionada grave ya de por vida, y por supuesto, como muy bien usted ha señalado, también a sus familiares, porque ante un fallecimiento, ante un herido grave, toda la familia, pero ya no hablo solamente de la unidad familiar, la vida de todos los parientes directos o indirectos, todo el mundo tiene que cambiar su vida para atender a lo prioritario en ese momento.

Estoy convencida de que este objetivo, y creo que en esto, insisto, coincidimos todos los grupos, es una verdadera cuestión de Estado, cuidar a las víctimas de un accidente de tráfico y a sus familiares tiene que conformar una política de consenso y de acuerdo, por eso yo creo que nosotros, aparte de algunas críticas puntuales, que siempre están ahí, entre nosotros mismos, los diferentes grupos tenemos muy claro que esta tiene que ser una política de consenso. Por ello, insisto, nuestro grupo está convencido del papel tan relevante que juegan ustedes, que juegan las asociaciones de víctimas, ya que contribuyen de manera decisiva a que la inseguridad vial se perciba como un drama colectivo real que precisa de medidas urgentes, ustedes actúan de transmisores de las reivindicaciones de los usuarios, que exigen por ejemplo carreteras mejores y más seguras, son ejemplarizantes y como tales colaboran en desarrollar una conducta prosocial entre los usuarios y actúan de conciencia, denunciando cuando procede deficiencias en los programas gubernamentales de seguridad vial, así como la legislación correspondiente.

Se ha dicho aquí también y desde este grupo parlamentario, igual que desde la acción del Gobierno, una línea prioritaria de trabajo es la prevención y la educación. Durante el tiempo que llevo yo trabajando en esta Comisión, ese ha sido un eje que nos parece prioritario, vamos a prevenir, vamos a educar, desde abajo, si hace falta desde la educación infantil a todos los niveles educativos, y ustedes, las asociaciones de víctimas, lo están haciendo muy bien y además tienen mucho que decir. Desde este grupo parlamentario, estén ustedes tranquilos, asumimos sin titubeos el fondo de sus reivindicaciones, que no buscan otra cosa que proteger a la persona, ya lo he mencionado anteriormente, una tarea que además, según me consta, es el lema de todos ustedes, el lema de las asociaciones de víctimas.

Entrando ya en el último punto, que es de lo que usted ha venido a hablar hoy aquí, que es la reforma del Código Penal, quiero insistir en lo mismo. Ya hemos hablado con nuestros portavoces de Justicia para que ellos también estén muy al tanto, en la última reunión que usted y yo manteníamos con Justicia, veíamos la cantidad de temas legislativos que tenemos encima de la mesa, también usted lo ha señalado muy bien, nunca se ha legislado tanto en esta materia, pero todo ello vamos a intentar hacerlo lo mejor posible. Por ello nos queremos sumar a lo que en el fondo de sus propuestas demandan, que no es otra cosa que lograr una justicia inmediata y eficaz que a la vez contribuya a reducir al máximo las conductas viales más agresivas y violentas.

Insisto, hay que contribuir a reducir al máximo estas conductas y fomentar un comportamiento prosocial, que yo creo que ustedes lo están haciendo muy bien en todas las acciones de sensibilización, de formación que desarrollan con los diferentes colectivos, en los centros educativos, etcétera, para que esto, como ya se ha mencionado por parte de algún compañero mío, ejerza un poder rehabilitador, sobre todo sobre los reincidentes, yo soy partidaria de educar. Respecto a una persona que está en la cárcel, evidentemente habría mucho más que hablar, pero para mí siempre es mucho más educativo, como mujer que proviene del mundo de la educación, que acuda a hacer servicios a la comunidad y que aprenda — también se ha dicho aquí—, que sea consciente del daño que realmente ha causado, cuando a una madre un asesino en la calle le mata con un coche a un hijo, que vea ese dolor, que se encarere, que se enfrente a esa situación que ha generado porque a veces, es verdad, puede ser fruto de una imprudencia, o también puede ser fruto de que haya bebido o de que haya tomado drogas. A mí me llamó el otro día tremendamente la atención, y fue muy impactante, una última campaña de la gente que está en silla de ruedas en este momento como consecuencia de las drogas, no sé si lo habéis visto, es un tema de cuatro DJ que han montado una campaña muy bonita, muy impactante, porque ya no pueden bailar, ellos ya no pueden bailar, y bailaban con las manos. ¿Qué les ha pasado? A través del consumo de drogas han tenido un accidente, con lo cual yo soy partidaria de reeducar. No quiero extenderme demasiado.

Respecto a los artículos 142 y 152 del Código Penal, las conductas imprudentes, independientemente de su intensidad, de que produzcan lesiones con secuelas permanentes, todo esto que ustedes nos han ido planteando hoy aquí y a lo largo de las diferentes reuniones, vamos a tenerlo en cuenta, vamos a estudiarlo, vamos a hacer de canalizadores en esta Comisión, no tenemos otra misión, pero yo creo que es importante también que lo conozcamos de primera mano, que lo trabajemos, y que cuando llegue a esta Cámara estemos también muy pendientes de todo ello. Nuestro grupo comparte la preocupación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 14

las víctimas ante este texto de anteproyecto, pero asimismo —y también lo señalaba el señor Jané— entiende y apoya la necesidad de llevarlo a cabo, es decir, creemos que hay que hacer una serie de cambios y por eso lo aprobamos. No obstante, con el fin de que dicha reforma no influya de manera negativa sobre la evolución de la seguridad vial en nuestro país, también es muy importante que no se pierda nada de lo que ya se ha conseguido, es un campo tan importante, de tanta sensibilidad que no podemos consentir que se pierda nada de lo ganado, ni suponga tampoco, como ya he dicho, un perjuicio ni para las víctimas de los accidentes de tráfico ni para sus familiares, y no deje exclusivamente en el ámbito privado y meramente económico las sanciones de determinadas conductas que podríamos catalogar de verdaderas agresiones de tráfico. Por ello resulta imprescindible discriminar el tipo de imprudencia con el fin de determinar cuáles son culpas penales, y por lo tanto han de considerarse delitos, y cuáles son culpas civiles y en consecuencia han de dirimirse de acuerdo con la Ley de Enjuiciamiento Civil, o, para que se entienda un poco mejor, hay que analizar qué tipo de imprudencias se dejan en el Código Penal y cuáles se llevan a la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Por último, en relación con la asistencia a las víctimas y a sus familiares, compartimos con ustedes el principio de que tanto las víctimas primarias como las secundarias deben contar desde el primer momento del siniestro con toda la información necesaria para poder resolver con los mejores datos los problemas derivados del mismo, y aún más, consideramos, y así lo ha explicitado el Gobierno a través de las unidades de atención de las víctimas de accidente de tráfico, que esa es una tarea de la que no puede esconderse ningún responsable político. A pesar de que no es una tarea fácil, solo en el 2011, por ejemplo, la cifra de víctimas de toda consideración de accidentes de tráfico rondaba la cifra de 120.000 personas, en sus cuatro meses de funcionamiento, de las 200 personas que se han puesto en contacto con alguna de las 50 unidades provinciales de atención a la víctima que la DGT tiene en funcionamiento en cada una de estas jefaturas provinciales, 100 víctimas han resuelto su caso gracias a la intervención de las citadas unidades.

Por último, quiero señalar que es cierto —y usted ha hablado de ello también— que hay asignaturas pendientes que con el acuerdo y con la ayuda de todos intentaremos resolver, como la manifiesta e insuficiente atención psicológica, que es fundamental y que está claro que de momento sigue siendo insuficiente; la necesidad de mejorar el sistema de las rentas vitalicias para indemnizaciones finalistas —también lo ha mencionado—, especialmente a los menores de edad, a los discapacitados, o a las víctimas que sufren un daño cerebral; la necesidad de que en aras de una mejor aplicación de la justicia se escuche a las víctimas —era una reclamación que ustedes siempre hacen y también lo ha mencionado—; la conveniencia de que se elabore un estatuto de las víctimas de la violencia vial; la necesidad de que se dispongan los recursos suficientes para el tratamiento durante la fase subaguda y en la fase social. Y sería interesante, como final, ese eje vertebrador de una ley integral de protección de las víctimas de tráfico. Estos son deberes pendientes simplemente.

Termino simplemente agradeciéndole de nuevo su comparecencia, sus aportaciones, y poniéndonos como siempre a su disposición para todo lo que ustedes necesiten.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a darle ya la palabra a la señora Domenech para que pueda responder a todas estas observaciones o sugerencias que se le han formulado y que creo que son de una riqueza muy notable.

La señora **DIRECTORA DE PAT, PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO** (Domenech Moral): En primer lugar, y de modo general, quiero agradecer las palabras de todos ustedes en cuanto a la gratitud, al reconocimiento que hacen a las diferentes asociaciones que desde hace años trabajamos en el ámbito de la prevención de accidentes y de la atención a las víctimas y manifestar a su vez que siempre nos hemos visto atendidos por ustedes en las peticiones, en las reuniones y demás, pero que nosotros, como saben, seguimos insistiendo en todo aquello que creemos que aún falta por solucionar, y de hecho en diferentes intervenciones han puesto ustedes mismos de relieve también algunos puntos que aún están pendientes y que tenemos que seguir avanzando en ellos. Desde luego la realidad es tozuda y la tenemos delante. Sigue habiendo accidentes, sigue habiendo víctimas, sigue habiendo carencias, sigue habiendo injusticias, y nosotros estamos aquí para recodarles que necesitamos de mayor actuación, de mayores medidas para seguir avanzando.

Han coincidido algunos de ustedes en el tema del equilibrio entre las posibles penas que pueda contener el Código Penal y la reforma del mismo y las circunstancias y conductas que puedan tener los conductores causantes. Creemos que ese equilibrio tiene que existir y partimos de dos constataciones, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 15

primer lugar que evidentemente el Código Penal y la justicia en general son una herramienta más de prevención, y si no funciona bien nosotros siempre decimos que se vuelve contra sí misma, es un elemento de antiprevención, porque no funciona y porque da lugar a una sensación de impunidad y por lo tanto rebaja la responsabilidad que tienen los conductores. Eso por un lado, que la aplicación del Código Penal y de la justicia en general es una herramienta propiamente de prevención.

Por otro lado, les decía que desde nuestra perspectiva la conducción es un hecho de enorme responsabilidad y eso estamos obligados a transmitirlo. Determinadas regulaciones rebajan de tal manera esa sensación, esa realidad que pueden ser contraproducentes y negativas. Precisamente por eso el Código Penal, en sus disposiciones —y nosotros así lo mantenemos y lo proponemos—, en todos los delitos, tanto contra la seguridad vial como en homicidios y lesiones imprudentes, contempla la posibilidad de una pena de prisión o una multa y/o trabajos en beneficio de la comunidad y cursos de reeducación o formativos, precisamente para atenuar la pena en función de las circunstancias, de forma que si no se considerara razonable que esa persona que ha cometido esa imprudencia fuera a prisión, se tuviera la alternativa —y los jueces así lo están aplicando— de imponer una multa, una retirada del permiso de conducir, unos trabajos en beneficio de la comunidad o unos cursos formativos. Ya tenemos en el Código Penal actual —y así continuará— las herramientas suficientes para que los jueces, en función de las circunstancias, puedan atenuar la pena, si esa persona es merecedora de una pena de prisión, o, alternativamente, imponer otras penas que puedan ser consideradas más adecuadas y que tengan una función reeducadora.

Nosotros mantenemos sin embargo que, incluso con penas de prisión, siempre que haya un delito contra la seguridad vial, debería existir la obligación de realizar cursos formativos, porque es la manera de lograr ese cambio de actitud. Debería ser algo fijo. Coincidimos también con alguna de las cuestiones que han mencionado en cuanto al déficit que tenemos en relación con la aplicación de los trabajos en beneficio de la comunidad y la realización de los cursos formativos, sin aprovechar las posibilidades y la voluntad por parte de las asociaciones de realizarlos, pero aquí nos encontramos con el problema de la falta de financiación, problema general hoy en día en muchos ámbitos, no solo en este, pero que en este caso hace dificultosa la aplicación de los trabajos en beneficio de la comunidad y los cursos formativos. Una de las propuestas que hemos hecho y que hemos manifestado en alguna ocasión es que con el importe de las multas —parcial o total— que se impongan a los delincuentes de tráfico por un delito —contra la seguridad vial, un homicidio imprudente, etcétera— se pudieran financiar los trabajos en beneficio de la comunidad y los cursos formativos para darle una mayor relevancia, porque creemos en ello, creemos que es una medida importante y que no ha tenido el éxito que podría haber tenido por esta falta de previsión económica. Tenemos ahora la oportunidad, con la reforma del Código Penal, de dar un paso más e intentar avanzar en ello.

Hay algunos aspectos en los que no coincidido, pero me gustaría que entendieran que tengo que ser muy clara y categórica. Pensamos que las imprudencias en el tráfico, la imprudencia en la conducción, siempre que causan daño a una persona, deben estar en el Código Penal, y graduaremos la pena, que podrá ser con unos trabajos en beneficio de la comunidad, con una determinada multa o con unos cursos, pero tiene que estar tipificado en el Código Penal. Desde las asociaciones no podemos admitir que una persona cometa una imprudencia, cause daño y que ese supuesto no esté recogido en el Código Penal. Esa persona causa el daño porque pone por encima que tiene prisa y corre más de la cuenta, pone por encima que, precisamente porque tiene prisa, se salta un stop o apura un semáforo y se lo salta en rojo. Normalmente no ocurre, pero aquella persona que lo hace habitualmente puede ser que llegue un día y mate a alguien. Eso no lo podemos consentir y en esto somos muy categóricos. Cualquier imprudencia en el tráfico tiene que estar en el Código Penal si causa daños. Además lanzamos a los conductores un mensaje de responsabilidad de cara a algo que es muy habitual y que hemos banalizado por lo habitual que es, pero precisamente por eso tenemos la obligación, desde luego nosotros como asociaciones pero se lo pedimos a ustedes como diputados, de transmitir ese mensaje a todos los conductores, porque si no es igual que decir que da lo mismo. Es muy fácil o estamos muy habituados a justificar determinadas conductas.

El otro día hablábamos con una persona que nos decía que todo el mundo apura el semáforo y se lo salta en rojo. Habitualmente no pasa nada, afortunadamente, esa persona se lo ha saltado en rojo habitualmente y ha creído que no tenía importancia, pero el día que mata a alguien dice: es que todo el mundo lo hace. No podemos lanzar ese mensaje. Es la reflexión que les quería hacer llegar. Si se ocasiona daños a una persona y se ha hecho cometiendo una infracción, una imprudencia, no teniendo en cuenta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 16

los derechos de los demás, eso tiene que estar tipificado en el Código Penal, y luego graduaremos la pena, pero tiene que estar recogido. Ese es el principio, nuestro *leitmotiv* en las propuestas que planteamos.

Disculpen que sea tan categórica, pero es algo que tenemos muy incorporado, muy claro y que me gustaría hacérselo llegar sin ningún género de dudas para que conozcan nuestra postura. Entiendo que a veces es difícil. En general, las imprudencias en el tráfico se causan sin intención —solo faltaría que alguien quisiera hacer daño a alguien—, pero no por eso debemos justificarlo, porque en el otro lado —y ahí es donde está la falta de equilibrio, socialmente no se considera igual— está la víctima, la que sufre, la familia, y eso lo tenemos que poner en una balanza mucho más equilibrada de lo que actualmente lo está, tanto socialmente como luego judicialmente en los tribunales de Justicia.

Les agradezco enormemente todas las intervenciones y no voy a dejar de contestarle, señor Corcuera, a los tres temas que me ha trasladado de forma muy directa. Una era sobre el reglamento general de circulación y en concreto sobre nuestra opinión sobre el aumento de la velocidad. Me permitirá que le responda como asociación individualmente, puesto que no puedo manifestar una posición totalmente uniforme de todas las asociaciones en esta materia. Desde la asociación que yo represento, que es Prevención de Accidentes de Tráfico, le puedo decir que estamos en contra del aumento de velocidad. Creemos que el reglamento, en cuanto a la velocidad en su conjunto, es positivo en el sentido de que trata de una forma más integral la velocidad. Estamos muy a favor de la velocidad a 30 en la ciudad, por ejemplo, de la reducción de algunas velocidades, de la adaptación al tipo de vías, de carreteras, y de la diferenciación de velocidades. Creo que eso es un acierto. Sin embargo, no lo estamos respecto al aumento de velocidad, porque consideramos que es un mensaje contradictorio para los conductores por un lado; por otro hemos de ser conscientes de que España tiene una velocidad media en las autopistas superior a países que tienen velocidades más elevadas. Por ejemplo, en España la velocidad media en autopista es de 122 kilómetros por hora, cuando el máximo son 120, y en Francia, que tiene 130, tiene 118 en velocidad media. Es decir, aún tenemos la asignatura pendiente del cumplimiento de las velocidades máximas, con lo cual un aumento de velocidad creemos que puede generar un mayor aumento de velocidad media, y aumento de velocidad es igual a aumento de siniestralidad grave, que es la que nos interesa, es la que tiene víctimas graves. Por eso somos contrarios. Ustedes tendrán la oportunidad de debatir esto en las diferentes comparecencias sobre la modificación del reglamento de circulación y todas las asociaciones desde luego estamos a su disposición para poder manifestarnos tanto en este tema como en otros.

En cuanto al indulto, saben ustedes que somos totalmente contrarios a que los haya en delitos contra la seguridad vial que hayan causado muertes o heridas graves a personas. Además creemos que debe haber una modificación de la Ley de Indultos en el sentido de que el indulto debe ser motivado —no puede ser algo graciable, sin justificar de ninguna manera—, ya que es una medida excepcional y que va en contra de todo un proceso judicial, con una gran cantidad de esfuerzos de todo el sistema pero también personales, de jueces, de fiscales, de víctimas, y si después de todo eso y tras llegar a una condena, se produce el indulto, tiene que haber una motivación del porqué. No se puede dar el indulto a tal persona sin ninguna justificación. Debería haber una modificación en ese sentido. Pensamos que cuando hay delitos de sangre no debería haber indulto, es una posición general, y que siempre, cuando hay estos delitos, se debería contar con la opinión de las víctimas, del fiscal de Seguridad Vial y del juez o tribunal que haya sentenciado. Debería haber una opinión, sobre todo de las víctimas. Si el propio condenado no ha pedido perdón ni tiene arrepentimiento ni se ha dirigido a las víctimas, no podemos llegar a entender el indulto. Esta es nuestra posición un poco resumida.

En cuanto a la Ley de Tasas, coincidimos plenamente con lo que ha manifestado sobre la posición de la Fiscalía de Seguridad Vial. Las propuestas que hemos planteado tanto al Ministerio de Justicia como en otros ámbitos van en el sentido de que todas las víctimas de tráfico, así como los familiares de víctimas fallecidas, deben tener el beneficio de justicia gratuita y por lo tanto estar exentos del pago de las tasas, pero también exentos del pago de otros importes como pueden ser de abogado de oficio, si se va a la justicia gratuita, o del pago por informes médico-forenses o de otro tipo que sean necesarios para realizar la reclamación. Creemos que la regulación actual se ha quedado muy corta y que las víctimas de tráfico —sin entrar en que probablemente haya otros colectivos que también tengan derecho, pero yo evidentemente me centro en el que me compete y me ocupa, que es el de las víctimas de tráfico— deben tener el beneficio de justicia gratuita cuando tienen que reclamar por algo de lo que, en primer lugar, no tienen ninguna culpa —se les ha ocasionado un daño sin haber intervenido— y, en segundo lugar, la ley

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 17

les está reconociendo un derecho que es una indemnización, una reparación, y si tienen que reclamar, no deberían tener que pagar ningún importe.

La atención y asistencia a víctimas que he mencionado son muy importantes y desde luego reconocemos la iniciativa de la Dirección General de Tráfico con las unidades de atención a víctimas. Es un paso en la buena dirección, pero aún hay que dar muchos más. Es necesaria una atención especializada y, muy importante y es una gran carencia, la atención psicológica a víctimas y familiares. Desde aquí quiero reconocer la labor de las unidades de atención recién creadas, van por buen camino, pero sobre todo pido que vayamos más allá.

Probablemente me dejo cosas sin contestar, porque no estoy acostumbrada a intervenir así y recoger todo lo que sus señorías dicen. Si dejo sin contestar alguna de las cuestiones, discúlpeme. Les agradezco la receptividad que siempre han tenido, nos ponemos a su disposición y estoy segura —como he empezado a acabar— que el consenso se mantendrá. Sé que ustedes son perfectamente conocedores de la problemática de las víctimas, porque hemos hablado en muchas ocasiones con muchos de ustedes, les agradezco la cercanía, la sensibilidad y el interés que siempre han demostrado y espero que haya podido trasladar con la suficiente pasión y peso argumentos a la Comisión de Justicia para que apoyen nuestras propuestas y peticiones. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Domenech, por su intervención, que creo que ha sido excelente y muy útil para todos los grupos políticos. Sé que se la ha preparado mucho y esto se nota.

La señora **DIRECTORA DE PAT, PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO** (Domenech Moral): Era importante.

El señor **PRESIDENTE**: Como sabe, su intervención quedará recogida en el «Diario de Sesiones». Todos los ciudadanos podrán tener conocimiento de ella a través del «Diario de Sesiones» del Congreso, que es público. Es útil para todos y, repito, gracias por el esfuerzo y espero que sirva para nuestra tarea legislativa.

Vamos a suspender cinco minutos la sesión para despedir a nuestra primera compareciente y recibir al siguiente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN «VISIÓN Y VIDA» (CAÑAMERO MARTÍN), PARA LA PRESENTACIÓN DEL «ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE LA VISIÓN DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES». A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000068).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con la comparecencia de don Javier Cañamero Martín, presidente de la Asociación Visión y Vida, que nos va a hacer la presentación del Estudio sobre el estado de la visión de los conductores españoles. Como sé que vamos todos justos de tiempo, sin más preámbulos, tiene usted la palabra, sean bienvenidos usted y sus acompañantes. Espero que sea una sesión muy provechosa.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN VISIÓN Y VIDA** (Cañamero Martín): Señoras y señores diputados, quiero agradecer a la Comisión sobre Seguridad Vial la oportunidad que nos brinda de poder dirigirme a sus señorías como presidente de Visión y Vida, asociación de utilidad pública creada en 1955 con la misión de que los ciudadanos gocen de una buena salud visual. Deseo hacerles partícipes de la importancia que la visión tiene en la actividad diaria general del individuo en una sociedad como la nuestra, y en especial en la conducción de vehículos. La mayor satisfacción de la asociación que represento sería que al final de esta intervención todos estuviéramos un poco más convencidos de que con una mayor atención a la visión de los conductores es posible una reducción de los accidentes de tráfico.

Evidentemente, ustedes lo conocen, pero aunque solo sea como introducción deseo indicar que en el año 2001 la Comisión Europea estableció como objetivo para 2010 reducir las muertes por tráfico en un 50%. En España, como saben, este objetivo se consiguió gracias seguro a instituciones como esta en la que ahora estamos. A pesar de los evidentes avances, en España alrededor de 1.400 personas fallecieron en el último año con el consiguiente coste humano, social y económico, tal y como se ha puesto de manifiesto en la comparecencia anterior. Se avanza, sí y mucho, pero no lo necesario. Estamos ante un nuevo reto. El nuevo plan europeo exige la reducción de otro 50% en el año 2020. Este reto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 18

evidentemente será difícil de conseguir y cuanto menos se reduzcan los accidentes el logro del accidente cero estará todavía más lejos.

Tal como señalan los expertos, tres son los factores más importantes que inciden en la seguridad vial, por un lado, los vehículos, que sin lugar a dudas son cada vez más seguros gracias a su continua evolución en medidas activas y pasivas; por otro, están las infraestructuras, que en España han mejorado significativamente en carreteras y autovías durante los últimos quince años, tanto en trazados como en firme y señalizaciones; respecto al tercer factor, los conductores, existe una falta de sensibilización por nuestra parte hacia las capacidades psicofísicas necesarias para realizar una conducción óptima. Gracias a algunas medidas adoptadas como el carné por puntos se conduce con más prudencia y se ha reducido significativamente la ingesta de alcohol y de drogas. Sin embargo, numerosos estudios señalan las distracciones y las deficiencias psicofísicas del conductor como los principales causantes de accidentes derivados de un error humano. Conviene incidir en que una visión deficiente puede ser, o no, la causante de ese gran cajón de sastre que llamamos distracciones, pero siempre será un potenciador del problema y se sumará a cualquier otro. En consecuencia, debemos poner por delante que el papel de la visión en cuanto a la toma de decisiones es fundamental. El 90 % de la información que recibimos para poder tomar cualquier decisión pasa a través de la visión. Sin embargo, no somos conscientes de ello. Por tanto, nuestra asociación se planteó conocer cómo conducen los españoles por las carreteras de nuestro país con respecto a su visión. Para ello se encargó a la Universidad Politécnica de Cataluña la realización del trabajo, que por supuesto está a su disposición en detalle cuando lo deseen. Colaboraron el RACC y otras entidades con nosotros.

Seguro que muchos de ustedes conocen perfectamente lo que significa tener la capacidad visual necesaria, pero no tenemos que hablar de capacidad sino de capacidades para la seguridad vial, porque son varias las que entran en juego. Una es la agudeza visual en sí misma, tanto estática como dinámica; la estática, como su nombre indica, es cuando vemos algo fijo, y la dinámica, que es la que interviene en la conducción, tiene lugar cuando el objeto es móvil. En cuanto al campo visual, todos entendemos que necesita ser amplio para que podamos ver los objetos que vienen por los lados. Luego está la motilidad ocular—no quiero extenderme porque la mayoría lo sabe—, la percepción del color, la visión estereoscópica o visión del relieve, para poder tener la sensación de lejanía o cercanía, el tiempo de reacción ante el deslumbramiento, también fundamental en determinadas condiciones de luz y atmosféricas, y la sensibilidad al contraste, sobre todo en visión nocturna.

De una forma muy rápida, la agudeza visual, como todos saben, se mide a través de los distintos test y la visión normal o emélope es la que es capaz de distinguir unos optotipos relativamente pequeños. ¿Qué ocurre cuando una persona tiene simplemente una miopía de una dioptría, que es algo relativamente frecuente? Pues que en vez de ver las señales de tráfico como se ve a la izquierda—en las pantallas del PC de que disponen sus señorías—, se perciben como aparecen en los primeros recuadros a la derecha. Y no digamos cómo lo ve una persona si tiene tres o cinco dioptrías sin corregir. El mismo miope pero con una dioptría y media, si ven la imagen de la izquierda que tienen ante ustedes, las verá a 50 metros perfectamente nítidas, pero observen cómo las ve a 50 metros cuando tiene más de una dioptría y media. Las señales de tráfico ya las percibe erróneamente. Antes se pensaba que la vista cansada o la presbicia no tenía ninguna influencia sobre la conducción. Hoy sabemos que sí la tiene, porque antes, con ver de lejos, era suficiente, pero hoy, con la cantidad de elementos que llevamos en el tablier—el GPS, la radio, el cuentakilómetros, etcétera—, si no vemos bien—en visión cercana—ese cuentakilómetros por ejemplo, hace que nos distraigamos para poder ver bien de lejos cuando llega el momento.

El campo visual, como decía, es fundamental para que no haya objetos que se dejen de ver o que se pierdan por los lados. Luego veremos la cantidad de personas que hay que no tienen el campo visual adecuado. Personas con edad que tienen una degeneración macular o tienen glaucoma, en vez de ver la imagen como aparece a la izquierda, en el primer caso—si tienen degeneración macular—ven el campo periférico pero no ven el campo central; sin embargo, si tienen un glaucoma avanzado, es al revés, ven el centro pero no ven el campo exterior a la mácula. Se llama visión en tubo y nadie debería conducir en este caso.

Por lo que se refiere al deslumbramiento, a todo el mundo le ocurre cuando conduce y tiene una luz enfocada de frente por la noche. Lo que se necesita es tener una capacidad de regeneración ante dicho deslumbramiento lo suficientemente rápida para sobreponernos a él. Si no tenemos esa capacidad, estaremos durante un tiempo—mayor cuanto menor sea esa capacidad—en que no seremos capaces

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 19

de conducir o, sobre todo en el caso de contraluces, tendremos un gran peligro de sufrir un accidente, propio y ajeno.

La sensibilidad al contraste también es importante. Cuando la luz es crepuscular, si no tenemos una buena sensibilidad al contraste, que se puede medir y valorar, un coche gris se nos puede perder en una carretera gris y uno blanco lo hará en un paisaje nevado. Si en un momento de luz crepuscular el coche que viene de frente tiene los faros encendidos, no tendremos problemas, pero si no los tiene, se nos confundirá con el paisaje.

Otro problema usual se refiere a la percepción cromática, a la capacidad que tenemos para ver los colores. Como ven, se trata de unos test con unos números dentro. Lo normal es que todos los vean, pero puede haber un porcentaje de ustedes que no los vean. ¿Qué ocurre en un semáforo? El daltónico tiene problemas seguro —depende del grado—, pero si no se puede ayudar del paisaje que tiene alrededor para saber si la luz encendida está arriba o abajo, que es como lo calcula, no sabrá si el semáforo está en rojo o en verde. Entonces, en una visión nocturna, en una carretera oscura sin luz, existe el peligro de que confunda el rojo con el verde.

La visión en relieve o estereopsis es fundamental para poder ver y calcular las distancias o ver en zonas intermedias. Esto se está poniendo de relieve ahora que se han puesto de moda las películas en tres dimensiones, hay mucha gente que no se entera de que hay tres dimensiones y no sabía que no tenía esta visión estereoscópica defectuosa.

Dichas y analizadas cuáles son las condiciones visuales en que nos movemos para conducir, hemos realizado un estudio sobre la salud visual de los conductores españoles y está a su disposición la ficha técnica con el universo, el método, etcétera. Pero, por el tiempo de que disponemos, vamos a hablar rápidamente del reglamento general de conductores para luego referirnos a ello, cuando hablemos de los resultados obtenidos. Se dice en el reglamento, en su última actualización de 2010, que la agudeza visual no puede ser menor de 0,5 y el campo visual debe ser normal. Es lo que dice el reglamento, es decir, es lo suficientemente ambiguo, salvo con algunas excepciones, y por eso nos gustaría hacer propuestas en su posible modificación. Con respecto a la sensibilidad al contraste y el deslumbramiento, dice que no deben existir alteraciones significativas, sin decir nada más. Y con respecto a otros factores, según criterio médico, y no se contempla, por ejemplo, la evaluación del daltonismo ni la estereoagudeza.

Vayamos a los resultados. En cuanto a la agudeza visual en visión de lejos —no les hablo de los porcentajes porque cansa mucho—, dice que un millón de conductores españoles, según el censo, poseen una agudeza visual inferior a 0,5. Antes hemos dicho que con menos de 0,5 no deberían conducir, así que hay un millón de conductores que según la agudeza visual que tienen no deberían estar conduciendo. Además de eso, si lo alargamos al 0,8, porcentaje con el que pueden conducir según el reglamento pero tienen sus condiciones de agudeza visual reducida, entonces no son un millón, son 15 millones de personas.

El campo visual. Un millón de conductores, según el censo, tiene un campo visual reducido a menos de 85 grados, que es realmente bastante poco, cuando tendríamos que estar viendo normalmente alrededor de 165-170 grados entre los dos ojos.

El deslumbramiento aumenta bastante en conductores de edad avanzada. Esto es importante porque luego veremos que cuando hablamos de conductores de edad avanzada desgraciadamente se llevan casi todas las opciones de no poder conducir o conducir con muchas deficiencias.

La sensibilidad al contraste muestra que el 62% no ha podido distinguir las letras de menor contraste. 750.000 conductores masculinos son daltónicos, y digo masculinos porque el daltonismo curiosamente solo se da en varones y no en hembras.

En cuanto a la estereoagudeza, hablamos de 1.500.000 conductores, un 6% de la muestra, que no poseen visión tridimensional.

El resultado y las conclusiones. Los conductores de edad avanzada tienen menor agudeza visual, tienen menor estereopsis, tienen menor sensibilidad al contraste, tienen mayor deslumbramiento, tienen menor visión cromática y menor campo visual. Y resumiendo todo lo dicho, el número de personas afectadas por al menos una deficiencia visual de los que hemos dichos es de 6 millones de conductores españoles. Entendemos, pues, que deben tomarse las medidas correctoras necesarias con el fin de disminuir la cifra anterior de alguna manera, y por eso estamos aquí, para pedirles la ayuda que en cualquier caso estamos pidiendo a todas las entidades, desde la Dirección General de Tráfico, etcétera, pero evidentemente a esta Cámara sobre todo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 20

¿Cuáles son nuestras recomendaciones? Con respecto al contenido actual de los exámenes visuales para la obtención del permiso de conducir nosotros pedimos añadir el control de la extensión del campo visual en los exámenes; establecer un protocolo para la medida del deslumbramiento en los exámenes, que ahora no existe; aumentar la agudeza visual binocular mínima necesaria para conducir a 0,6 desde el valor límite actual de 0,5; hacer un mayor uso de las restricciones que permite la ley en los permisos de conducir —conducir solo de día, limitar velocidad máxima—, porque la ley lo permite pero no se hace en personas que tienen cualquier problemática de las que hemos hablado. Realizar una exploración exhaustiva de la visión en los centros de reconocimiento de conductores añadiendo las siguientes pruebas, que en la mayoría de los casos no se hacen: medición de la sensibilidad al contraste, de la estereoagudeza; medición de la agudeza visual de cerca, que no se hace, y recomendación del uso de cristales progresivos si fuera necesario; evaluación del daltonismo y medición de la miopía nocturna, que no se ha dicho aquí pero lo indico ahora, porque cuando baja la luminosidad todos somos un poco miopes, es decir, los que somos miopes somos más miopes y los que no lo somos nos hacemos un poco miopes. Esto, si no se tiene en cuenta, puede ser un verdadero problema porque no se mide. Y facilitar a los centros una correcta formación profesional y tecnología adecuada para aplicar estas mejoras. Todos nos hemos hecho unos reconocimientos en los centros y sabemos cómo funciona la mayoría, no estoy hablando de todos pero sí en una buena parte; los exámenes son laxos y nos gustaría que dejaran de serlo. Realizar revisiones visuales con mayor frecuencia en las personas que tienen edad avanzada y establecer protocolos de medida estandarizada con el fin de especificar claramente la extensión mínima del campo visual binocular, los valores de sensibilidad al contraste y la cuantificación del deslumbramiento. Y como propuestas adicionales, la necesidad de un mayor rigor en los exámenes visuales en los centros habilitados con este fin y obligatoriedad de disponer en los centros de reconocimiento de los instrumentos y medios adecuados para un examen riguroso. Hoy día los medios que existen en los centros no son suficientes, tienen los mínimos, necesitamos un mayor control y más medios para poder hacerlo, y este examen visual riguroso tiene que ser efectuado por profesionales de la visión, ya sean oftalmólogos u ópticos, que ahora no se exige. Y, por último, nos gustaría pedir a las administraciones en general que se realizaran campañas públicas de sensibilización sobre la necesaria visión óptima del conductor con objeto de reducir la accidentabilidad en el tráfico.

Dicho esto, me gustaría darles las gracias por la atención que nos han prestado y, por supuesto, estoy a su disposición para cualquier comentario en este momento y en cualquier otro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cañamero, por su exposición. Voy a conceder la palabra a los señores portavoces pero les voy a pedir que lo hagan en tres minutos puesto que, por problemas de agenda, si ustedes se extienden mucho no podrá hablar quien viene aquí a darnos hoy alguna lección. Por tanto, señor Jané, conténgase, por favor, y lo mismo les pediré al resto de los diputados. **(Risas)**. Tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió ha solicitado esta comparecencia y agradecemos muchísimo que esté aquí don Javier Cañamero. También agraim la presencia de Ramón Noguera, con quien hemos mantenido un contacto previo y vimos la necesidad de que quedara constancia en el Congreso de los Diputados, en esta Comisión de Seguridad Vial, de un aspecto que no siempre entra en la agenda de los temas a tratar, es la importancia de la visión. Siempre es importante cómo está la carretera, evidentemente, cómo está el vehículo y cómo está el conductor y, dentro de cómo se encuentra el conductor, como esté su visión es básico a la hora de prevenir un accidente. Por tanto, hacemos nuestras sus recomendaciones, debemos intentar trasladarlas en las reformas de reglamentos que se están impulsando ahora desde la Dirección General de Tráfico, debemos también incorporar a las administraciones autonómicas en pruebas de colaboración para realizar ensayos que puedan después revertir en una mejora global y en la incorporación de ese valor visión. Entre muchas otras medidas usted hoy nos plantea la posibilidad de que se realice algo que ya está previsto pero que no siempre se pone en práctica, que es por ejemplo que determinados conductores no puedan conducir de noche precisamente porque tienen algún problema visual o que determinados conductores puedan conducir pero no a determinadas velocidades. Es una reflexión que creo que deberíamos implementar.

Está a su derecha el vicepresidente de esta Comisión, don Telmo Martín, que presidió hace unos días una delegación sobre temas de seguridad vial en Suecia, sobre visión cero, y en Suecia, donde han avanzado muchísimo en tecnología del automóvil, incluso nos llegaron a explicar cómo una persona

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 21

sin visión podría llegar a conducir porque hay prototipos de vehículos absolutamente inteligentes que robotizan todo aquello que se encuentran en la carretera. Permítanos, señor Cañamero, que seamos muy escépticos en Convergència i Unió ante esa posibilidad. La vista es el eje de la conducción, debemos cuidar la visión efectiva, la visión que realmente ayude a una conducción con todas las garantías, y por tanto intentaremos incorporar todas las recomendaciones que usted hoy nos ha trasladado a través de medidas efectivas. Y como tengo que ser breve porque si no perderán el AVE de las 7, les agradezco una vez más su contribución hoy aquí en esta Comisión de Seguridad Vial y benvinguts al Congrés de Diputats.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jané. Le han sobrado tres segundos. **(Risas)**. Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Socialista, Guillem García Gasulla.

El señor **GARCÍA GASULLA**: Señor presidente, señorías, como es habitual, voy a hacer una mención de una efemérides, y es que mañana, 27 de junio, se cumplen cincuenta y seis años del primer Seat 600 salido de la factoría de la zona franca, un vehículo que sobrevivió hasta el año 1985. El 600, por tanto, representa veintiocho años de la historia de la movilidad, de la sociedad y de los ciudadanos de nuestro país. Quería mencionarlo.

Señor Cañamero, gracias por estar aquí, porque oyéndole a usted me ha venido a la memoria el eslogan de que realmente al volante la vista es la vida, y esto está muy bien porque cuando leí su estudio la verdad es que me quedé ciertamente alarmado al descubrir que un 24 % de entre los 6 millones de conductores están afectados al menos por una deficiencia visual y que algo más de un millón de conductores no deberían conducir. Es algo alarmante y cualquier persona que venga a denunciar esto y al mismo tiempo a hacer propuestas es bien recibida.

Compartimos sus recomendaciones de ampliar el control de lo que ya se estaba haciendo con respecto al estudio del campo visual, mejorar el estudio del deslumbramiento, e incluso ustedes sugieren en su estudio el aumento al 0,6 del límite de la capacidad de agudeza visual. Y luego también proponen, y también estamos de acuerdo con ello, introducir medidas sobre algunas capacidades que nos se tienen en cuenta en las revisiones habituales, como son la sensibilidad al contraste, la estereoagudeza, la agudeza visual de cerca y la miopía nocturna, tan importante.

Nuestro grupo se compromete aquí a llevar adelante una iniciativa instando al Gobierno a las modificaciones pertinentes del reglamento, en el sentido de incluir estos parámetros e incluso a modificar las normas de los centros, puesto que ustedes en su estudio dicen que es necesario más rigor y exámenes más exhaustivos a la hora de dar los permisos para conducir. Entiendo que cualquier medida que se tome tiene que ser en dos direcciones distintas, una es en la prevención secundaria, que haya un exhaustivo control en la concesión de permisos, y luego una prevención terciaria intentando la corrección del defecto visual que se pueda encontrar. Yo tenía pensado hacerle algunas preguntas, entre ellas, cuál debería ser la medida prioritaria a emprender desde el Poder Legislativo y Ejecutivo con el propósito de conjurar este potencial riesgo que supone para la seguridad vial la existencia de conductores con deficiencias visuales. Otra pregunta, aunque ya ha sido contestada por ustedes, es si deben modificarse las normas que regulan los centros de reconocimiento y en qué sentido. Y otra es si sería prudente o políticamente correcto establecer nuevas limitaciones en los permisos de conducir en relación con las limitaciones sensoriales. Algunas ya existen, pero hay personas que no pueden conducir de noche o hay personas que no pueden conducir fuera de un ámbito determinado. ¿Sería esto prudente y políticamente correcto?

Gracias de nuevo por su presencia.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Julia de Micheo.

La señora **DE MICHEO CARILLO-ALBORNOZ**: Es un gusto en esta Comisión estar de acuerdo con todos los portavoces y poder coincidir en todas sus afirmaciones.

Primero quiero darle la enhorabuena de manera muy breve por el trabajo que realizan. He estado estudiando la trayectoria de su asociación y todo lo que han hecho y entiendo que desde el año 1984 hayan sido declarados de utilidad pública, y también mostrarle mi agradecimiento porque hacen una tarea impagable, tanto desde el punto de vista de la información como de la pedagogía hacen una tarea fundamental. Ojalá nosotros podamos ser esos altavoces y la sociedad pueda agradecerles la labor

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 22

impagable que están haciendo. También quiero darle la enhorabuena porque han tenido la capacidad de aglutinar y de trabajar conjuntamente con todos los especialistas. He visto en su página web toda la gente que colabora y desde el punto de vista oftalmológico tienen a todos los especialistas trabajando de manera conjunta y consiguiendo unos objetivos y unos datos que desde luego en esta Comisión ya nos han sensibilizado.

Nos han mostrado cuáles son sus objetivos prioritarios, actuar sobre la sociedad y ser el referente sobre la opinión de la visión de los españoles. Creo que a todos nos han ilustrado unos datos que hablan por sí mismos. Los datos, como nos decía la compareciente anterior, son tozudos, ese 90 % de información que recibimos a través de la vista, el porcentaje del 24 %, de ese millón de conductores y de esos otros seis millones que no conducen con la visión adecuada y que por supuesto están poniendo en riesgo su vida. El eslogan es el más adecuado, no sé si se han inspirado en el antiguo eslogan de una campaña francesa que hacía un juego de palabras *la vue c'est la vie*, porque realmente la vista es la vida.

Como decía la portavoz del Grupo Popular en la comparecencia anterior, nosotros somos canalizadores de los mensajes y creo que ese factor de sensibilización y las recomendaciones que piden son muy sensatas, muy asequibles, y desde luego por nuestra parte solamente nos queda decirle que nos ponemos a su disposición para trabajar de manera conjunta y hacer llegar todas sus recomendaciones a través del cauce reglamentario.

Muchísimas gracias por su presencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora de Micheo, que desde luego es muchísimo más disciplinada que la portavoz popular, muchísimo más. **(Risas)**.

Tiene ahora la palabra el señor Cañamero para responder a las intervenciones.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN VISIÓN Y VIDA** (Cañamero Martín): Contesto al señor García, diputado del PSOE, diciéndole que poder limitar la conducción a determinadas personas o a determinadas edades entendemos que es importante porque sobre todo en determinadas edades se da la circunstancia de que se acumulan toda una serie de problemas. Si quieren tomarse la molestia de leer el estudio estadístico en profundidad verán que son medias estadísticas y eso siempre te puede llevar a engaño, pero la realidad es que en la gente joven, por decirlo de una forma rápida, suelen tener poca o casi ninguna incidencia, sin embargo en las personas de más de 65 años se acumulan casi todos los problemas. Por lo tanto, si no se les limita de forma sensata y razonable y desde el punto de vista estricto de sus facultades, estas personas pueden poner en riesgo la vida de mucha gente. Nuestro consejo es que se haga, que se pueda limitar a estas personas pero que se haga con sensatez y de una forma razonable, pero que se haga.

Sobre la primera pregunta, qué medidas a tomar considero prioritarias, diría que cualquiera de las medidas de las que hemos hablado son prioritarias, pero me gustaría indicar que una de las cosas más importantes es que entre todos fuéramos capaces de hacer llegar a la gente que anda conduciendo por la calle que es importante la visión, que las capacidades psicofísicas, pero sobre todo la visión, es fundamental para que podamos conducir de una forma razonable, que todo está muy bien, que los vehículos son muy buenos y las infraestructuras también, pero tenemos que ser conscientes de que nuestra visión es fundamental para conducir sin riesgo para nosotros ni para nadie, eso es fundamental. Esa es, en mi opinión, la prioridad. Hagamos llegar a la gente la importancia que tiene la visión para conducir.

En cuanto a la señora representante del Partido Popular, gracias por su intervención. La vista es la vida, y evidentemente es una copia, si no descarada, con permiso, eso sí, de la campaña francesa que hizo la Asnav, pero hace ya cincuenta años que manejamos esta frase y en Francia también. Cuando se copia algo que es bueno yo creo que no pasa nada.

Muchas gracias a todos por sus palabras y quedo a su disposición para cualquier cosa que puedan necesitar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cañamero. Le agradezco muchísimo a usted, a sus acompañantes y a las personas que han estado trabajando en él la elaboración de este estudio, que creo que ciertamente vale la pena. Es de justicia que nosotros como representantes de la voluntad popular les agradezcamos el esfuerzo que ustedes están haciendo, que va mucho más allá de su propia profesión. Lo que están haciendo ustedes es un servicio a la colectividad que hay que asumir

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 367

26 de junio de 2013

Pág. 23

y del que hay que tomar buena nota, y aunque su comparecencia haya sido forzosamente breve, va a ser muy útil. Todas las señoras y señores diputados y todos los ciudadanos a través de la propia Comisión van a disponer de estos datos, de este estudio, lógicamente también lo vamos a trasladar al propio Gobierno, a la Dirección General de Tráfico. Reitero que ha sido de una extraordinaria utilidad y les agradezco muy mucho lo que ustedes han hecho para preparar esta comparecencia en la Comisión.

Les agradezco también a todas las señoras y señores diputados, sobre todo a los suplentes —al señor Guillaumes no le han dejado hablar hoy, es una lástima (**Risas**)— su capacidad para comprender que valía la pena poder llevar a cabo estas comparecencias.

Se levanta la sesión.

**Eran las seis y quince minutos de la tarde.**

cve: DSCD-10-CO-367