



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 647

Pág. 1

JUSTICIA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIPE JESÚS SICILIA ÁLVAREZ

Sesión núm. 31

celebrada el miércoles 6 de abril de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias en relación con la proposición de ley orgánica de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Por acuerdo de la Comisión de Justicia. (Número de expediente 122/000154):

- | | |
|---|----|
| — Del señor Delgado Robledo (representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales). (Número de expediente 219/000784) | 2 |
| — Del señor Pérez Tirado (asesor jurídico de STOP Accidentes). (Número de expediente 219/000785) | 7 |
| — De la señora Valmaña Ochaita (profesora titular de Derecho Penal de la Universidad de Castilla-La Mancha). (Número de expediente 219/000786) | 15 |
| — Del señor Demetrio Crespo (catedrático de Derecho Penal de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad de Castilla-La Mancha). (Número de expediente 219/000787) | 23 |
| — Del señor Medina Crespo (abogado especialista en responsabilidad civil y seguros, presidente de honor de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro). (Número de expediente 219/000788) | 31 |
| — Del señor Bastida Freijedo (catedrático emérito de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo, miembro de la Mesa Española de la Bicicleta). (Número de expediente 219/000789) | 36 |
| — Del señor Lamiel Villaró (Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya, director del Servei Català de Trànsit). (Número de expediente 212/002150) | 42 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 2

- Del señor García Burriel (portavoz de la Coordinadora Catalana de Usuarios de Bicicleta). (Número de expediente 219/000790) 48
- Del señor delegado territorial de Madrid del Consorcio de Compensación de Seguros (Badillo Arias). (Número de expediente 212/002151) 53

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

COMPARECENCIAS EN RELACIÓN CON LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA DE MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE IMPRUDENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE JUSTICIA. (Número de expediente 122/000154):

- **DEL SEÑOR DELGADO ROBLEDO (REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN DE CICLISTAS PROFESIONALES). (Número de expediente 219/000784).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Uriarte Torrealday): Muy buenas tardes. Vamos a dar comienzo formalmente a esta Comisión.

Procedemos a la celebración de las comparecencias en relación con la Proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal en Materia de Imprudencia en la Conducción de Vehículos a Motor o Ciclomotor. Vamos a empezar el turno de comparecencias en la cual cada uno de los intervinientes tendrá un plazo, como fue pactado en su momento, de quince minutos y posteriormente podrán realizar las sugerencias aquellos grupos que consideren pertinente. Sin más dilación, damos comienzo a la sesión.

Empezamos con la comparecencia de don Pedro Delgado Robledo, representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales. En nombre de todos los miembros de la Comisión aquí presentes le damos nuestra enhorabuena por todos los éxitos cosechados. Le agradecemos de antemano que asista a esta Comisión y que pueda contribuir con sus aportaciones a la cuestión en trámite. Muchas gracias.

Adelante, señor Delgado.

El señor **DELGADO ROBLEDO** (representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales): Buenas tardes a todos.

En primer lugar, quisiera dar las gracias por abrirme esta puerta. Yo estoy aquí como parte de la Asociación de Ciclistas Profesionales, integrante como ciclista profesional que he sido muchos años en mi vida, y como usuario de la bicicleta. Soy usuario también de moto, me encanta la moto y lógicamente también tengo coche, aparte de tener también permiso de camión, aunque afortunadamente mi vida cambió totalmente cuando me hice ciclista profesional, que hizo que, a lo mejor, un camino que se me podía presentar ahí, quedase cerrado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Estoy aquí sobre todo con una pena. Yo soy usuario, no entiendo de leyes y lo poco que entiendo de las leyes me da la sensación que al final todo se tergiversa o no sale como en un principio creías que iba a salir. Vengo aquí un poquito con esa desmotivación que te da después de muchos años y meses de lucha cuando se consiguió cambiar esa reforma de ley en 2019. Muchos de vosotros conoceréis el movimiento «Por una ley justa», de Ana González, que estuvimos apoyándola ahí duramente para tratar de conseguir que cuando uno es víctima de un accidente de tráfico —da igual si eres ciclista, puedes ser también peatón o moto— se pueda sentir un poquito arropado, protegido.

De 2019 pasamos al 2022. Cuando te vas enterando que tanta energía gastada, tanta motivación, tanta alegría que teníamos ese día, porque parecía que habíamos dado un salto cualitativo al haber cambiado ya, a su vez, otra ley anterior en relación con el ciudadano de a pie, el ciclista usuario, sea profesional o no, y parecía que todo estaba ganado, te das cuenta de que, por lo que sea, esa modificación de la ley no cumple con la sensación que teníamos que iba a cumplir de sentirnos más protegidos y tener derecho a una defensa en igualdad de condiciones con las empresas de seguros que tienen un gabinete jurídico para, lógicamente, defender lo suyo. Pero tú, como ciudadano, y muchas veces como víctima, te ves desbordado y ves que esa ley justa, por la cual luchábamos, ha dejado de ser ley justa y sigue siendo un poco la misma ley de antes, aunque con matices. Los usuarios —vuelvo a decir— no tenemos la sensación de que su redacción, o lo que sea, no recoge lo que reclamábamos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 3

Esta puerta abierta que nos ofrecéis hoy para poder dar de nuevo un cambio a esa reforma, yo como usuario de la bicicleta, como ciclista, después de muchísimos años, creo que la necesitamos. Veo y siento que hay buena comunión entre todos, todos estamos con ganas, no de reconocer errores, sino con esa ilusión que tú crees que lo has hecho bien y dices: ostras, este detalle se nos escapa, ¿cómo ha podido ser? Bueno, pedimos que ese detalle o lo que sea se solucione para tratar de tener una sensación diferente y que cuando uno es víctima de un accidente de tráfico —digo en general, aunque en este caso es algo más en concreto— podamos tener una sensación de protección con la ley, que es lo que todos los ciudadanos queremos: ser iguales ante la ley. Así que pido, sobre todo, a todos los grupos parlamentarios que vean a bien recoger esa pequeña modificación que más o menos, por lo que me han dicho, ya está planteada, que se recoja.

También tengo que decir —no vengo aquí a tirar de las orejas ni a quejarme más de la cuenta— que en España yo empecé a ser ciclista cuando tenía dieciséis años, en los años 1976-1978, y el boom de la bicicleta, lógicamente, lo he vivido en las carreteras, y tengo la sensación de que el conductor nos respeta mucho más que antes. O sea, que no todo es tristeza y malestar, pero sí es verdad que lamentablemente los accidentes están ahí. Yo salgo a la carretera, no diariamente, pero, a lo mejor, dos o tres días a la semana. Me hago mis dos horas en bicicleta y vuelvo a repetir que siento que los automovilistas o los usuarios de los vehículos a motor respetan mucho más al ciclista. Como todo en la vida, hay excepciones y ahí tenemos que convivir todos. Muchas veces cuando yo estoy con ciclistas y ves que alguno ha tenido en algún accidente o ha vivido una situación difícil, seguimos con la sensación de que estamos desprotegidos, que estamos obligados a llegar a un acuerdo con la aseguradora del coche. A los ciclistas les piden llevar el casco, les piden llevar cosas. Es verdad que se pueden cometer errores, como cualquier otro, pero aquí no se habla de errores, es buscar una solución y, muchas veces, debemos de buscar la manera de sentirnos un poquito arropados cuando te vienen malas, de ser capaz de defenderte no por igual con una aseguradora, pero sí poderte defender. Y poco más. Yo pido, de nuevo, por esa sensibilidad que yo sé que todos los que estáis aquí compartís, porque lleváis ya tiempo trabajando en el mundo de la seguridad vial, que tengáis a bien recoger esa pequeña modificación porque yo creo que ese esfuerzo que se hizo en el 2019, donde se movilizó tantísima gente, al final nos dio la sensación de que habíamos hecho el primo. Y nos gustaría tener esa respuesta por parte de todos. A veces, por ser tan exquisitos, nos quedamos a medias. Pues vamos a dejar de ser exquisitos, vamos a ser claros y tratar de lograr esa modificación. Y poco más. Me hubiese gustado haber comentado la tercera etapa de la Vuelta al País Vasco o quién es el favorito del Tour de Francia, pero aquí estamos a otras cosas, lógicamente.

Muchas gracias por vuestra atención y estoy, como ciclista, a la espera de resultados. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Delgado.

A continuación, en nombre de los portavoces, tomará la palabra, por parte del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, el señor Bal.

El señor **BAL FRANCÉS**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, don Pedro.

Yo, simplemente, me quedo con uno de los elementos que impregnan la filosofía de esta reforma. Efectivamente, a los que este tema lo hemos visto desde el mundo judicial, siempre nos ha quedado un poco la idea de que la víctima —al final de un accidente de tráfico en el que no ha tenido culpa o en el que ha podido haber incluso, como bien ha dicho usted, una pequeña concurrencia de culpas— es la persona que se encuentra lesionada con daños corporales que son de muy difícil evaluación porque el baremo de valoración de daños corporales es complicado de utilizar y se queda sin defensa ante la justicia. Y esa idea de que al final se convierte uno en la parte débil frente a una parte fuerte, la aseguradora, respecto de la cual uno hace sus cuentas. Yo soy víctima de accidente de moto. Lo viví en primera persona. En mi propia experiencia terminas diciendo: bueno, igual me están ofreciendo poco, pero entre cogerlo o meterme en una pericial de valoración de daños corporales que me tiene que ver un médico que sea de prestigio, porque si no, no se lo va a creer tampoco la aseguradora; y luego tengo que ir a juicio; y luego el juez veremos lo que diga; y, mientras tanto, yo sigo ahí. En mi caso no tengo un problema de dinero, pero imaginemos, además, a alguien que se encuentre dentro de un colectivo vulnerable, que necesita ese dinero, que está perdiendo días de trabajo. Pues, efectivamente, parece que esta reforma tiene que ir guiada por ese respeto, por esa protección que el Estado tiene que rendir a las víctimas y, especialmente, a aquellas que se encuentran en una situación más débil, de forma que no pueden permitirse el lujo de pleitear contra la aseguradora ni tampoco rechazar un acuerdo, aunque sea un acuerdo injusto, aunque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 4

suponga un beneficio para la propia aseguradora, porque no pueden esperar a recibir ese dinero. Por lo tanto, termino con esto.

Simplemente, quiero darle las gracias por su comparecencia y transmitirnos esa idea, ese sentimiento de tantas víctimas de accidentes de circulación que quedan desprotegidas como consecuencia de las reformas anteriores, sobre todo, del Código Penal y de la interpretación, a veces, excesivamente discrecional que han hecho los jueces en relación con la desjudicialización de este tipo de accidentes imprudentes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bal.

En nombre del Grupo Republicano, su portavoz, la señora Telechea, tiene la palabra.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Delgado, muchas gracias por comparecer aquí en esta Cámara.

Simplemente quiero agradecerle su comparecencia, su trabajo persistente y hacerle una pequeña reflexión que agradecería tuviera a bien contestar. Usted ha comentado en su breve exposición que tiene la sensación de que no ha cambiado nada, de que no ha cambiado demasiado nada, a pesar de las reformas que se han ido haciendo. ¿A qué cree usted que se debe esto? ¿Faltan concienciación por parte de la ciudadanía? ¿Las reformas legislativas que se hacen no son suficientes? No sé. Yo le dejo aquí la reflexión por si usted tiene luego a bien contestar.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Telechea.

A continuación, no hay representante del Grupo de Unidas Podemos. Por tanto, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, su portavoz, el señor Segura.

El señor **SEGURA JUST**: Señor Delgado, ¿me permites que te tutee?

El señor **DELGADO ROBLEDO** (representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales): Perfectamente.

El señor **SEGURA JUST**: Tú eres una persona muy cercana a todos los españoles. Te apreciamos mucho porque nos has representado a todos durante muchos Tours y te consideramos una persona muy cercana y muy querida por el pueblo español. Yo también soy ciclista, aunque en este momento soy diputado. Bueno, profesional nunca lo he sido como tú, pero recuerdo que antiguamente los conductores se portaban mal. Me acuerdo de que cuando ibas en bicicleta por carretera te pitaban constantemente. Ahora ya no te pitan. Te hacían adelantamientos muy peligrosos, muy pegados a la bicicleta. Alguno estuvo a punto de retirarme a una cuneta algún día. Hoy en día los conductores han llegado a un punto en que son conscientes de que la bicicleta es un vehículo más y no interfieren en la marcha de la bicicleta, la respetan perfectamente.

Pero hay un peligro; hay un peligro, ya entrando un poco en el tema penal, porque los ciclistas, cuando salimos a la carretera —y supongo que tú también lo harás— salimos muy temprano, a veces casi cuando empieza a despuntar el día, que es cuando menos tráfico hay. Pero, precisamente a esas horas, es cuando hay muchas personas que salen de las discotecas con abuso del alcohol, abuso de sustancias estupefacientes y los accidentes, mortales o con lesiones graves, de ciclistas se producen entre esas horas. Ese es el peligro que yo, realmente, encuentro en estos casos. Yo, más que nada, quería decirte —aunque estoy convencido de que lo sabes— que esta reforma que se pretende el día de hoy es en los casos de homicidio involuntario, se entiende porque, claro, quien atropella a un ciclista nunca va a ser homicidio voluntario. En caso de homicidio involuntario o de lesiones lo que se pretende es desposeer al juez de la capacidad de decidir sobre la situación procesal de esa persona. Yo, aparte de ciclista y diputado, también soy abogado y, antiguamente —ahora ya no puedo por incompatibilidad con el Congreso— hacía el turno de oficio y te puedo decir que cuando en un juzgado el día de la guardia hay un muerto, sea por lo que sea, sea un ciclista o sea un tema de violencia doméstica o lo que sea, en ese momento, es un tema prioritario del juzgado y el juez pone mucho interés en ese asunto. Quiero decir que los jueces son los que deciden y nosotros, el Grupo Parlamentario VOX, siempre defenderemos al Poder Judicial porque consideramos que en este acto de hoy se hace una pequeña interferencia del Poder Legislativo sobre el Poder Judicial. Se limita el poder a los jueces para dárselo a la ley. Yo entiendo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 5

los jueces han de ser los que deciden quién tiene que ir a prisión, qué tipo de delito es, si se un delito, si es una falta y la forma de juzgarlo.

Simplemente quería decirte esto y agradecerte tu presencia. Quiero decirte que los españoles y las personas de VOX estamos contigo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Segura. (**Rumores**).

Señorías, la sala tiene una acústica muy particular y la más mínima conversación termina suponiendo un murmullo que, créanme, resulta algo molesto. Les pediría que, en la medida de lo posible, en las conversaciones que mantengan o lo hagan muy bajito o lo hagan fuera, por favor.

En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Señor Delgado, buenas tardes, sea bienvenido al Congreso. Le damos la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Popular. Hoy está aquí valorando la contrarreforma nos proponen en 2019. Aquella reforma de 2019 protegió muchísimo más a todos los usuarios de la red viaria, a todos los peatones, los ciclistas, motoristas y a todas las víctimas. Una iniciativa parlamentaria que, como bien ha recordado, sufrió de una gran demanda social, liderada por Ana González, y aquella campaña «Por una ley justa», y que conviene recordar incluyó el delito de abandono en caso de accidente, entre otras cuestiones, y se mejoró el tipo de la imprudencia. Por tanto, ahora estamos más protegidos que hace unos años.

En estos momentos nos encontramos con esta propuesta, cuando todavía no se han desplegado todos los efectos de la anterior reforma. Nos encontramos que no nos han aportado ninguna documentación ni informe técnico que sustente el cambio legislativo que nos proponen y que nos plantean. Además, creemos que se menoscaba con la propuesta la garantía de todos los ciudadanos a no tener el juez la posibilidad de valorar todas las circunstancias que se producen en el momento de un siniestro vial con resultado de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave.

Queríamos conocer su opinión sobre breves cuestiones. La primera es si desde su asociación, desde la Asociación de Ciclistas Profesionales, comparten la crítica que se vierte en la exposición de motivos a los jueces, ya que se les acusa de no defender a las víctimas de la siniestralidad vial, con eso del dictado de autos de archivo *a limine* e incluso cuando hay indicios de imprudencia grave, o cuando se señala el dictado indiscriminado de resoluciones de sobreseimiento libre sin una mínima instrucción.

También nos gustaría saber si en estos momentos en la Ley de Tráfico hubiese estado como infracción grave, tal como se aprobó en el Senado, vía una enmienda del Grupo Socialista, el circular por las aceras las bicicletas, si continuarían desde la asociación apoyando esta reforma o tendrían serias dudas en el planteamiento.

Por último, quiero conocer qué le parece la rebaja penal del reproche penal que propone esta reforma. Si en 2019 se trataba de facilitar la exigencia de una responsabilidad penal complementaria con el resarcimiento de los derechos morales y económicos de las víctimas, y con un importante reproche penal, ahora esta propuesta lo que pide es una rebaja de los mismos. Por tanto, queremos saber los motivos por los que apoyan una rebaja de la pena de multa de lesiones del artículo 147.1 causadas por imprudencia menos grave.

Le reitero el agradecimiento y quedamos a su entera disposición. Estaremos encantados de escuchar su réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Gamazo.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señor Delgado. Aunque, sinceramente, a mí me sale dar las gracias a Perico, porque en la persona que nos acompaña desde hace muchísimo años, primero, como ciclista profesional, y después, como comentarista de televisión. La verdad es que es un orgullo y una suerte contar con usted hoy aquí.

Recordando un poco lo que estuvimos tratando en la toma en consideración, no podemos olvidar cifras, que en 2020 fallecieron 1370 personas en accidentes de tráfico y más de 94 500 personas heridas; de ellas, el 50 %, o sea, aproximadamente 45 000 eran vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas. La verdad es que si de ese 50 % se está de alguna manera sistematizando el archivo permanente de las causas en un 90 o 95 %, estamos hablando de que estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 6

dejando a 45000 personas víctimas —fallecidas o heridas— absolutamente indefensas y sin una justicia mínima gratuita que por lo menos permita saber qué ocurrió realmente. De eso es de lo que estamos esta tarde hablando aquí.

Yo quería hacerle solo un par de preguntas. ¿Cree usted que por una interpretación quizá discrecional, como ha dicho antes el señor de Ciudadanos, el señor Bal, estamos dejando indefensas a una serie de personas que no tienen ni siquiera derecho a una instrucción mínima? A lo mejor la segunda pregunta, ya que ese sistema se archiva sistemáticamente todas las causas —usted como ciclista profesional me consta que sigue saliendo en bicicleta casi a diario por la carretera, por la ciudad o como motociclista—, es la siguiente: ¿cree usted que hay conductores que realizan imprudencias o es que resulta que ya nadie realiza ninguna imprudencia, ya nadie se salta un *stop*? Porque entonces estaríamos ante una gran noticia.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora García.

A continuación tiene la palabra el señor Delgado, por si quiere contestar a algunos de los planteamientos que le han hecho los portavoces y hacer alguna última reflexión que quiera compartir con nosotros.

El señor **DELGADO ROBLEDO** (representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales): Gracias a todos. Yo no sabía que me iban a hacer todas esas preguntas. Es la primera vez que vengo aquí, así que perdonadme. Me estáis gastando una novatada, se puede decir. (**Risas**). Lo digo con cariño, no pasa nada. Además, estas cosas me gustan porque son experiencias nuevas para mí.

Yo venía a comentar un poco mi experiencia. Me pidieron que viniese a comentarla, pero yo no tengo datos, o sea, yo tengo los datos que me dicen otros. Yo no sé si son más ciertos o están manipulados, o no. Un dato que tengo, a lo mejor sus señorías son los que pueden pedir esos datos o información, es que hay muchos casos que el juez archiva porque, lógicamente, tiene esa potestad. Que conste que yo voy a defender la potestad de los jueces. Pero es curioso, porque la información que yo tengo es que donde ha habido víctimas, al final el juez archiva el caso, o sea, que la víctima quiere a lo mejor buscar más información y no tiene acceso a una información de la Guardia Civil, de la policía, de ese informe que se da del accidente. Es lo que me han dicho, no sé si será cierto o no. Yo vengo aquí con lo que me han contado, no de ahora. Se me ha olvidado decir que yo en el 2000 empecé a colaborar con la Dirección General de Tráfico en un grupo de trabajo sobre este tema de la seguridad vial. En ese aspecto, yo considero que ya son muchos años en estas cosas y no me caen de nuevas. De hecho, a veces la sensación de ser manipulado por ser una persona pública o ser una persona con una repercusión provocó que al final yo renunciase, porque no sacaba las cosas que yo quería. En cambio, decían que eso estaba supervisado por Perico Delgado, pero yo decía si Perico Delgado está en contra de esas cosas que están reflexionando. Por eso yo digo que a veces hay normas o leyes que se sacan y como ciudadano estoy en contra, pero las tengo que aceptar.

Voy a poner un ejemplo, porque en su día armé mucho lío con ello y recibí muchas críticas. Recordarán ustedes el tema del uso de la obligación del casco en las carreteras, pues yo estaba en contra. Claro, me decían a mí los amigos: Perico, ¿cómo puedes estar en contra del casco, si es de lógica? A ver, yo estoy a favor del uso del casco, de lo que estoy en contra es del uso que quieren hacer del casco. Si a mí me atropella un coche, mi valor cambia si tengo casco o no tengo casco, y la culpa da igual de quien sea. Yo quiero estar protegido con casco o sin casco. Si quien me atropella es un coche, un camión, una furgoneta o un motociclista, yo quiero que el hombre tenga que cumplir un poquito con unas obligaciones de la infracción que ha cometido, no porque no lleve casco resulta que, aunque quede perfectamente probado que yo no he tenido la culpa, no pase nada. Eso a mí me soliviantaba muchísimo.

Yo tengo una opinión muy diferente de muchas cosas que se van aprobando, y lógicamente vosotros también la tendréis porque hay distintas ideas y tiene que buscarse una solución o una mayoría. Por eso digo que hay cosas que no comparto, pero las tengo que aceptar como ciudadano y cuando hay una ley. Pero esa ley se la puede retocar un poco para que quien sea víctima, ya que ha tenido esa desgracia, si quiere puede tener un juicio o defenderse, que pueda sentirse arrojada por el Estado. Yo sé que si me voy a meter contra una aseguradora, estoy muerto. Ellos tienen la experiencia, tienen los contactos, tienen dinero y yo no los tengo. Entonces, tengo la sensación de que esta buena voluntad de la reforma del 2019, que se centró mucho por el tema de Ana González en la omisión de socorro, parecía que eso era todo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 7

pero no lo era, había otros aspectos. Se trata de que una víctima se pueda defender si considera que es injusto lo que le está pasando.

Ya digo, no soy de leyes, soy un usuario. Hablo con amigos, llevo en este mundo de la seguridad vial —como ya he dicho— muchos años, ya no solo porque era ciclista, sino desde 2000 cuando empecé a trabajar con la Dirección General de Tráfico. Damos pasos hacia adelante, pero torpes. Yo tengo la sensación de que en España nos gusta hacer muchas leyes y gastamos una energía enorme en hacer leyes, cuando muchas veces simplemente haciendo cumplir las que están, ya vale. El sistema es el que hay y ya está.

Me habéis hecho varias preguntas. Yo tengo la sensación de que la capacidad de la víctima no es buena para defenderse, tengo esa sensación. Afortunadamente, a mí no me ha pasado y cruzo los dedos y toco madera con el lapicero para que no me pase. He tenido sustos, disgustos, coches de frente que me han hecho tirarme a la cuneta, algún encontronazo contra un coche, pero ya el coche parado y yo prácticamente parado, algo leve. O sea, las infracciones van a seguir pasando, pero las hace el ciclista como las hacen los coches. No vivimos en una jungla, pero sí vivimos cada uno en nuestro mundo y te molesta. Cuando estaba en el pleno de Tráfico se hablaba de la Visión Cero, que era cero víctimas, no cero accidentes. Por lo tanto, yo estoy muy en esa idea. Los accidentes van a seguir ocurriendo, pero si hay víctimas, poder protegerlas o que las víctimas tengan recursos para defenderse.

Me decían: ¿Qué es lo que no funciona? Pues yo, sinceramente, no lo sé. Llevo muchos años antes de la ley justa hablando con vosotros, con los diputados, y es maravilloso. La conversación de tú a tú es maravillosa con todos, es que todos estamos de acuerdo. ¿Y qué pasa luego cuando se pasa al papel? Yo no soy jurista. Yo gasto energías, me emociono y me desilusiono después. No sé qué es lo que no funciona. ¿La redacción, tal vez? Pues no lo sé. Eso es algo de los abogados. Como siempre, la culpa la tienen los abogados, por la redacción, tal vez. Es broma, lógicamente, pero yo no sé qué es lo que no funciona, porque yo hablo con los del PP, PSOE, Ciudadanos, con PNV, con VOX ahora, y digo: Está hecho, esto lo va a cambiar. Y, de pronto, no sale. ¿Por qué no funciona? Yo no tengo la respuesta. La respuesta la tenéis vosotros, más que yo, creo, no sé.

Y no sé si algo se me ha escapado, pero, por mi parte, ya está. **(Aplausos)**. Y que Pogačar es el favorito para el Tour de Francia de este año. **(Risas)**. Esto es para aliviar la tensión. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Delgado.

Creo que su testimonio es una prueba de cómo este Congreso, ciertamente, se abre a escuchar a personas que han sido toda una referencia en el mundo deportivo, en este caso, en el mundo del ciclismo. Muchas personas han disfrutado con su trayectoria y siguen disfrutando con sus comentarios, incluso, con los pronósticos que en esta tarde nos acaba de hacer. **(Risas)**. Ha sido un placer recibirle en esta casa, ha sido todo un honor. Señor Delgado, en nombre de la Comisión, gracias por su comparecencia. **(Aplausos)**.

El señor **DELGADO ROBLEDO** (representante de la Asociación de Ciclistas Profesionales): Buenas tardes a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Interrumpimos brevemente la sesión para despedir al señor Delgado. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PÉREZ TIRADO (ASESOR JURÍDICO DE STOP ACCIDENTES)**. (Número de expediente 219/000785).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, retomamos la Comisión, en este caso, con el segundo compareciente, el señor Pérez Tirado, asesor jurídico de STOP Accidentes, que acompañará su intervención con el *powerpoint* que tienen sus señorías a la vista.

Sin más, tiene la palabra el señor Pérez Tirado para hacer su exposición.

El señor **PÉREZ TIRADO** (Asesor Jurídico de STOP Accidentes): Muchas gracias. **(Apoya su intervención en un powerpoint)**.

Me voy a centrar en si debe o no debe mantenerse lo que aquí, en el *powerpoint*, marco en rojo, el concepto «apreciada la entidad de esta por el juez o el tribunal».

Lo primero que debemos decir desde una asociación de víctimas es que realmente la reforma del año 2019 fue una reforma positiva; una reforma que realmente ha mejorado la seguridad vial; una reforma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 8

que introdujo un nuevo delito, el de abandono del lugar, lo cual fue un gran logro, muy positivo, dado que la omisión del deber de socorro no era prácticamente aplicada, y en la que, además, dimos pasos muy importantes en las imprudencias graves, tanto en la penalidad como en el desarrollo de la imprudencia grave. En ese punto, se dejó, por ejemplo, una decisión que fue sustraerle a veces la capacidad a los jueces, porque en la imprudencia grave se llegó a redactar: en todo caso. Determinados hechos, guste o no guste a sus señorías, son imprudencia grave. El Poder Legislativo así lo decidió, y lo hizo con esa expresión: en todo caso. ¿Por qué no lo hizo en la imprudencia menos grave? Yo creo que realmente nos tenemos que centrar. Estamos hablando simplemente del artículo 142.2 y 152.2. Todo lo demás: perfecto, un logro, un avance, más seguridad para todos. Pero ¿podemos mejorarlo?

Yo empezaré y terminaré los quince minutos que me tocan leyendo una sentencia del Pleno de nuestro Tribunal Supremo, Sala Segunda, que es una sentencia de Pleno, sentencia 421 del año 2020, de un ponente excepcional, don Antonio Del Moral García, que hizo en una sentencia de cuarenta páginas, una maravilla de lectura. Es bueno centrarse, quizás, en la página 26, porque dijo: La técnica del legislador es alambicada. Él quizás tenga más conocimiento de la lengua que yo. Tuve que buscar alambicada: que resulta rebuscada, por querer ser elegante, exquisita o sutil en la expresión o el lenguaje. Eso lo dice nuestro Tribunal Supremo. Y añade: y la interpretación tiene algo de tortuosa. La confusión se ve alimentada por el manejo de términos idénticos, grave, menos grave —luego, resulta que el delito es leve, y el ciudadano dice: Esto es complicado. Pero, ojo, si la infracción es grave, ¿será imprudencia menos grave?—, para referirse a conceptos distintos, provocando un cierto galimatías que reclama continuas aclaraciones. Esto lo ha dicho nuestro Tribunal. Esto es un galimatías, esto es una técnica alambicada, es una interpretación tortuosa. Y dice a continuación: Pese a lo bien intencionado de la reforma, no se logra la deseable previsibilidad normativa; previsibilidad tan importante en el derecho penal como lo es en la imprudencia. Algo se ha avanzado, pero no se alcanza el nivel ideal de taxatividad. Esto es lo que desde STOP Accidentes les pedimos. Podemos avanzar un poquito más.

En aquella ocasión, yo también tuve el honor de tener algunas charlas con personas como una de las que van a comparecer, doctora en Derecho Penal, que me ilustró perfectamente por sus grandes conocimientos en derecho y dijo: Sería positivo poner la apreciada a la entidad. Se suprimió también poder poner en este apartado: en todo caso, determinadas infracciones graves del artículo 76. Podríamos haber hecho un poquito más de explicación del artículo y ganar seguridad. Realmente, STOP Accidentes no quiere penalizar ni castigar más a los conductores que producen accidentes o que producen siniestros. Lo que queremos es dotarnos de seguridad jurídica, seguridad jurídica que demandan nuestros propios tribunales y que nos dice en cuarenta páginas todo el pleno, desde el primero, Manuel Marchena Gómez, hasta el último, incluyendo Vicente Magro, que también luchó por esa reforma y por esa mejora. ¿Podemos, por lo tanto, mejorar o ya nos damos por contentos con lo que se hizo entonces, que fue un paso muy positivo?

La clave de todo este embrollo es: apreciada la entidad de esta por el juez o el tribunal. Es difícil, porque entidad es el valor e importancia de algo, y esto es terriblemente subjetivo. A diferencia de Perico, yo sí que vivo en la práctica cada día en los tribunales y, además, a las asociaciones de víctimas nos llegan continuas quejas: Oiga, que ha habido un homicidio, se ha pasado un señor el *stop*, pero, apreciada la entidad, dice su señoría que es leve y que va al archivo. Se ha pasado un semáforo en rojo y ha dejado a una persona parapléjica, pero, apreciada la entidad, resulta que le parece que es leve. Porque hay tres grados: imprudencia leve, menos grave y grave. Y yo entonces dije, quizás de forma exagerada: Hombre, tal vez a muchos magistrados les regalarán un sello de madera, bonito, dorado que dirá «imprudencia leve». Así, con la indudable gran cantidad de trabajo que tienen —tienen que resolver temas de drogas, temas de violaciones, cosas muy delicadas—, cualquier atestado que llegue de accidente de tráfico: imprudencia leve. Y leve está despenalizado, solo entra. También es verdad que si digo que es imprudencia menos grave tengo que trabajar, porque entonces tengo que instruir y tengo que tramitar.

También la sentencia nos da la solución. La sentencia nos está diciendo: oiga, mire, infracción grave de tráfico constituye una presunción de criterio orientativo de *prima facie*; estaremos ante una imprudencia menos grave. Ordinariamente, lo que tenemos que hacer es incoar diligencias, indagar y decidir de una forma motivada y especial —si realmente puede ser grave, subirlo; puede ser incluso leve, bajarlo; pero puede ser muchas veces, muchas veces, menos grave—, porque, si no, lo hemos transformado en una verdadera inseguridad para todos, para las víctimas y también para los conductores: ¿Será menos grave lo que yo he hecho? Por eso pedimos esta supresión y que ustedes como legisladores busquen la solución

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 9

de qué cuestión se puede ahí matizar. ¿Se puede realmente decir: en todo caso, determinadas infracciones?

Ustedes decidieron en la anterior legislatura, de una forma que a mí me pareció acertada, que la imprudencia grave tiene tres supuestos que se van a considerar por disposición de ley, les guste o no les guste a sus señorías. Ustedes lo pueden hacer porque ustedes son los que deciden, si es la *ultima ratio*, cuál es el principio mínimo de intervención. No lo tienen que decir los jueces, lo tienen que decir los legisladores. Y en cambio dijeron: No, sobre la imprudencia menos grave lo que vamos a hacer es —una frase que quedó muy bonita— una interpretación auténtica. Eso es lo que dice el preámbulo. ¿Pues auténtica para quién? Porque nadie sabe cuándo es menos grave, cuándo es leve y cuándo es grave. Cuando es grave, sí, por disposición de ley. ¿Por qué por disposición de ley no se puede también poner en la menos grave? ¿Se les sustraía a los magistrados entonces? Se les puede también sustraer. Bueno, es una decisión del Legislativo.

Yo simplemente, en el mundo de la práctica, le tengo que decir: pierna catastrófica en Madrid. Aunque la versión del denunciante fuera cierta... El denunciante denunció porque, además, le decimos en la ley: esto es un requisito de perseguibilidad, tiene que presentar denuncia. ¡Y la gente presenta denuncias!, ¡se cree lo que dice el artículo!, y se las archivan todas. Yo sí que puedo decir estadísticas. Ustedes buscarán en la Fiscalía y no encontrarán ninguna, porque han llegado a la conclusión de que es mejor hablar de las previas y de los abreviados, porque los delitos leves de tráfico no los encuentran, ¡no los encuentran! Todo son recursos en las audiencias, señorías, ¿cómo puede ser? Les he puesto seis ejemplos que tendrán a su disposición, pero podría haber puesto cincuenta. Aunque la versión del denunciante fuera cierta y el denunciado no hubiera respetado la indicación del semáforo o no frenase a tiempo para evitar la colisión, ¡tapapúm!, ¡al archivo! Y entonces explican que la derogación de las faltas era una voluntad del Legislativo de despenalizar. Hay algunos autos de muchos juzgados que han llegado a poner que el accidente de tráfico ha quedado despenalizado. No, no, perdón, ha quedado despenalizada la imprudencia leve.

Más casos. Atropello en un paso de peatones en Majadahonda: sin perjuicio de las acciones civiles... Siempre dicen lo mismo: Váyase usted a los civiles. Hemos recargado los juzgados de Primera Instancia de una forma brutal y a los jueces de Instrucción les hemos quitado todos los procesos de tráfico donde hay gente que comete imprudencias. A continuación, un ciclista que quedó con paraplejía. Pese a que se considere infracción grave porque no respetó la preferencia de paso, lo archivo, ¡ah!, lo archivo. ¿Por qué? Porque, bueno, «apreciada la entidad por el juez o tribunal». Y con eso nos permitimos cualquier cosa. Coma vegetativo, aquí en Madrid —bueno, este por suerte me lo cambió la Audiencia—. Rebasó el semáforo que regulaba en sentido de marcha en fase roja, cortó la trayectoria del vehículo, además circulaba a velocidad superior, pero el juzgado de Instrucción lo archivó. Por cierto, la Sección 3 de la Audiencia ha dicho: Esto ya no puede ser, es que esto no puede ser, es que esta interpretación es terrible. Invasión de carril con fallecimiento del conductor contrario. Aquí el auto para archivar el caso dice simplemente: se desprende que la muerte ha sido por un accidente de tráfico. ¡Anda! Como la muerte ha sido por un accidente de tráfico, sobreseimiento y al archivo. No, señorías, ¡que no!, ¡que esto no es así! Con atestado de Mossos d'Esquadra, un señor que queda con paraplejía: se dispone el sobreseimiento. Era el caso de la sentencia, se había invadido el carril.

¿Realmente eso es lo que queremos? ¿Queremos banalizar el accidente de tráfico? Nosotros queremos que haya protección para las víctimas, protección también para los conductores que producen accidentes y siniestros, que haya un proceso. Alguien dice: Oiga, pero es que si cogemos el artículo 76, entonces el no llevar la ITV es automáticamente imprudencia menos grave. No, hombre, no. Primero, la infracción tiene que estar relacionada con una cosa que en derecho llamamos relación de causalidad. La infracción tiene que ser la causa que ha producido el accidente. Si la infracción no es la causa del accidente, evidentemente no lo es; eso podríamos decir que es básico. Pero, por ejemplo, por qué no podemos limitar estos supuestos: no respetar la velocidad, incumplir preferencias de paso, no respetar señales, no respetar luz roja del semáforo. ¿O ustedes desean que para el que no respete la señal de *stop* —es la letra i) del artículo 76— y produce un resultado de muerte haya archivo de las diligencias? Eso en ningún país de Europa ocurre. Es evidente que no podemos coger el listado entero de ese artículo 76, pero hay infracciones que producen resultados, y resultados terribles: paraplejías, tetraplejías, muertes, comas vegetativas. El mensaje que estamos dando es terrible.

Una gran entidad aseguradora de aquí, de Madrid, Mutua Madrileña, acaba de presentar hace cuarenta y ocho horas un trabajo que se llama *El coste social de la siniestralidad en España*, y llega a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 10

decir que el coste de la siniestralidad en España es equivalente a todo el presupuesto de sanidad. Es que tenemos que preocuparnos por la siniestralidad, que la hemos conseguido mejorar con muchas mejoras legislativas. ¿Podemos mejorar algo más? ¿Podemos regular que cometer estas infracciones graves del artículo 76, cuando luego son causa directa del resultado, merece que realmente haya proceso penal? ¿O vamos a transformarnos en unos materialistas? Lo único importante es la indemnización, que todo el mundo se vaya a procesos civiles con procuradores, porque aquí lo único que importa, si te han matado a un hijo o te has quedado parapléjico, es la indemnización. No, no es lo único. Les puedo asegurar que en Stop Accidentes, para muchas madres y padres lo importante no es eso, es también que pueda haber un juicio con todas las garantías procesales para analizar si se ha cometido una infracción y si merece un reproche penal. Por cierto, en la imprudencia menos grave no llevamos a nadie a la prisión, es una pena de multa y una —podrá— posible privación del permiso de conducir. Por cierto, el Tribunal Supremo, en ese sentido, le estiró un poquito al legislador, porque terminó diciendo en esta sentencia tan maravillosa que es una imprudencia menos grave —curioso y demostrativo de la necesidad de la reforma—. ¿Es posible que en un caso en el que una motocicleta invadió un carril y un motorista murió, el primer juzgado lo condenara, porque era imprudencia grave, con prisión; el segundo juzgado dijera que era imprudencia leve —el otro extremo—, absolución, y llegara al Supremo y dijera: el del medio, menos grave? Y terminó diciendo: No le podemos poner la retirada del carné porque el legislador decidió «podrá», en lugar de poner en estos casos que debería ir acompañada de la privación. Pero lo decidió el legislador, evidentemente, lo debemos respetar.

Termino diciendo simplemente que la sociedad pide un giro en la perspectiva del hecho delictivo. Tenemos que pensar también en las víctimas. Hicimos un estatuto muy importante en el año 2015, porque nos lo marcaba una directiva europea, el Estatuto de la Víctima del Delito, pero el estatuto en estos momentos en tráfico casi lo podemos poner en la basura, porque si no hay imprudencia menos grave, no hay delito leve, solo nos sirve para la imprudencia grave, es decir, para todos los miles y miles de accidentes que son imprudencias menos graves no tenemos estatuto de la víctima. ¿Queremos cumplir con la directiva, que lo que establecía eran normas mínimas para la protección de las víctimas? ¿Queremos que el estatuto de la víctima se pueda desarrollar? Evidentemente, el principio de *ultima ratio* no lo deben decidir las señorías de los juzgados, diciendo: ¡Esto no es penal! ¡Esto no es penal! Lo tienen que decidir ustedes, los legisladores, y tienen que decir en qué casos creen que merece que haya un procedimiento penal y en cuáles no.

He empezado y termino con la sentencia, que leyendo sus cuarenta páginas nos lo dice todo. Esta Sentencia 421/2000, de ese excelente magistrado, Antonio del Moral García, y de todo el Pleno del Supremo, nos está diciendo que la técnica del legislador era muy bien intencionada en el tema del apartado dos, pero que merece unas matizaciones, merece unas mejoras. Yo creo que la mejora es la que se solicita en la proposición de ley. Esa es una mejora, porque, en definitiva, decimos lo mismo sin decir tan claramente a los jueces: ustedes pueden hacer absolutamente lo que deseen. Yo creo que debemos matizarlo, que debemos decir que la infracción grave debe ser cuando sea causa. Evidentemente, a nadie le vamos a tramitar una imprudencia menos grave por una ITV, por un exceso de ocupantes en el vehículo o por no llevar a lo mejor la matrícula de forma adecuada, pero sí que le debemos imputar una imprudencia menos grave si se ha saltado un *stop*, si se ha pasado un semáforo en rojo, si no ha respetado la velocidad, porque la gente no entiende y a veces damos un mensaje de gran confusión cuando hay jóvenes que han producido un accidente porque se han saltado un semáforo o han atropellado en un paso de peatones y luego un magistrado... Seguramente la solución es otra: más juzgados y más jueces. Ellos están muy colapsados de trabajo y realmente eso hace que hayamos desvalorizado mucho el accidente de tráfico. Esa es una preocupación social muy importante, con un coste social muy grande, y si realmente queremos dar un mensaje para mejorar todavía más, para dar un paso más, lo podemos dar y podemos entonces completar aquella reforma, que fue un paso importante, con esta otra proposición de ley, que podría volver a ser un paso importante en la seguridad vial, y dotarnos a todos de un sistema que garantice los derechos de todos.

Esta es la posición que yo les quiero trasladar y les agradezco la atención que me han prestado. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Pérez Tirado.

A continuación, los portavoces tendrán la palabra para plantear al compareciente las cuestiones que estimen oportunas. No hay ningún portavoz del Grupo Mixto ni del Grupo EH Bildu y el señor Legarda no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 11

va a hacer uso de la palabra, como portavoz del Grupo Vasco. El señor Bal, en nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra.

El señor **BAL FRANCÉS**: Gracias, presidente.

Quiero empezar agradeciéndole su comparecencia y dándole la enhorabuena por la ponencia que acaba de hacer, porque es una ponencia de alguien pegado al terreno, como yo lo he estado también durante muchos años en el ejercicio profesional. Por encima de cualquier tipo de declaración grandilocuente de la separación de poderes, del respeto a la independencia del Poder Judicial y este tipo de declaraciones que en el Congreso de los Diputados quedan magníficamente bien, usted ha contado la realidad de los problemas que se plantean en el enjuiciamiento de los accidentes de tráfico todos los días en los juzgados. Los que nos hemos tenido que pasear durante muchas horas con la toga por esos juzgados lo conocemos bien.

Yo quiero destacar de su exposición esa indeterminación que existe en la apreciación sobre los tres grados de la imprudencia. Podríamos estar toda la tarde hablando de las distintas concepciones, de la diligencia del buen padre de familia, de la que pondría un hombre en la situación concreta *ex ante*..., en fin, un montón de teorías sobre la imprudencia que al final llevan a lo que usted ha dicho. Todos nos hemos paseado —como entiendo que usted es abogado en Madrid— por Plaza de Castilla y hemos visto los legajos en papel todavía y en algunos juzgados escaneados de forma bastante deficiente. Efectivamente, existe esa tentación razonable del caso que ha puesto usted, en donde un juez valora una imprudencia como grave y el siguiente juez la valora como leve. Efectivamente, cuántas veces vemos esa apreciación discrecional de estos conceptos jurídicos indeterminados, en la que, sin sujetarse a una fundamentación excesivamente rigurosa, al final todos sabemos que en la mente del juez lo que late es que lo vea el compañero de Civil que estará más desahogado que yo, que tengo aquí homicidios, tuve ayer una guardia, diligencias y tengo que ver una violencia de género y un montón de cosas. Al final, siempre nos queda el problema de que estas ideas pueden ser disculpables, y yo lo entiendo porque tengo muchos amigos jueces, pero en el otro lado de la balanza tenemos a una víctima desprotegida, tenemos a una víctima que queda fuera de la garantía tan especial, tan específica del sistema penal, de la valoración de las lesiones corporales por parte del médico forense de una forma gratuita, de la protección que el propio juez de Instrucción dispensa a la víctima de acuerdo con el Estatuto de la víctima, en la ley del año 2015, de la especial protección que también el ministerio fiscal, cuando tiene a bien venir a los accidentes de circulación, le tiene que dispensar a la víctima, del turno de oficio..., en fin, de mil y una cosas que en el ámbito civil no se dan con esta potencia.

Por eso, de verdad, le felicito, porque efectivamente a mí también me parece, como a usted, que el Poder Legislativo respeta perfectamente el criterio del órgano judicial cuando simplemente restringe su discrecionalidad en la apreciación de lo que es delito o lo que no es delito. Esto no supone una desconfianza ni una falta de respeto hacia el Poder Judicial, supone simplemente apostar de una forma decidida por la protección de la víctima frente a la otra parte, y la otra parte no solamente es el agresor, el que causa el accidente, sino sobre todo la compañía aseguradora. Me ha gustado mucho su afirmación sobre que la solución es más juzgados y más jueces. Aquí lo venimos diciendo muchas veces en las comparecencias ante los responsables del Ministerio de Justicia.

Termino con una pregunta. Le parece a usted bien —a mí también— que la imprudencia menos grave sea una ley penal en blanco que remita al Código de la Circulación respecto a lo que son infracciones administrativas graves y he creído entender, por lo que dice usted o por lo que no dice, que le parece bien que la imprudencia leve en los accidentes de tráfico, aunque el resultado sea grave, permanezca en el limbo de la despenalización y, por tanto, se remita a la jurisdicción civil. Eso he creído entender.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bal.

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra su portavoz, la señora Telechea.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Gracias, señor Pérez, por su comparecencia y su explicación con tanta vehemencia. Con ello demuestra que usted lo vive y lo padece día a día. Voy a intentar ser breve.

Usted se ha centrado expresamente, supongo que como asesor jurídico, en el ámbito jurisdiccional, y entiendo que es una parte importante, que es por lo que estamos aquí, para una reforma del Código

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 12

Penal, pero yo creo que también hay una reflexión que tenemos que hacernos, y es qué pueden hacer las administraciones públicas para evitar esos accidentes. Es decir, tenemos que tener los mecanismos de justicia, de reparación y de compensación a todas las víctimas, eso es evidente, y tenemos que dotar a la ciudadanía del máximo de servicios y el máximo de herramientas para que puedan ver reparados sus perjuicios. Pero creo que lo que tenemos que hacer es intentar no llegar a ese punto, es decir, tenemos que intentar evitar esos accidentes. Yo creo que está bien una reforma del Código Penal, no solamente por lo que ha comentado el compañero, el señor Bal, sino porque también es una medida disuasoria, aparte de otras que ya ha comentado y no voy a reiterar, pero yo creo que tenemos que ir al otro lado, es decir, a intentar evitar que se produzcan esos accidentes. No sé qué opina usted al respecto sobre las administraciones públicas, que tenemos la responsabilidad de hacer campañas de formación; hay ciudades que son ejemplos en ese sentido y, por lo tanto, yo creo que debemos mirar hacia ellas y ver qué es lo que hacen bien esas administraciones públicas para evitar que se tenga que acudir a ese padecimiento, que no solamente es el padecimiento físico y emocional de las lesiones o haber perdido a un ser querido, sino también el padecimiento de todo el trámite jurisdiccional que se tiene que padecer, valga la redundancia, en la reparación de esos daños.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Telechea.

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra su portavoz, el señor Ortega Smith.

El señor **ORTEGA SMITH-MOLINA**: Muy buenas tardes.

Muchísimas gracias por su comparecencia y por su exposición. De entrada, tengo que decirle que no puedo compartir algunos de los criterios que usted ha desarrollado, y no puedo compartirlos porque la sentencia, a la que usted se ha referido y ha utilizado como guía expositiva, del Tribunal Supremo en modo alguno creo que llegue a la conclusión a la que usted ha llegado. Una cuestión es que la Sala segunda del Tribunal Supremo en esa sentencia haya indicado algo que, por cierto, desgraciadamente es bastante común en el legislador desde hace décadas, que es la mala técnica legislativa que lleva a la confusión, a términos indeterminados o, como ha utilizado, a expresiones alambicadas. En eso le daremos la razón al tribunal pero en modo alguno la sala ha dicho que eso suponga que para evitarlo, además de hacer una técnica legislativa adecuada, haya que suprimir un principio fundamental, que es el de la apreciación subjetiva y discrecional del órgano judicial, que no arbitraria —algo que hay que subrayar—, discrecional y no arbitraria del juez, que hace que cada caso, que cada supuesto, sea valorado conforme a los hechos y a las pruebas ante el magistrado. No puedo compartir con usted que en esa exposición de relación de sentencias que hayan sido desfavorables saque la conclusión de que el problema es que los jueces están ciegos ante evidencias y cometen gravísimas injusticias, como desproteger a las víctimas, que haberlas haylas, pero no puede ser ni mucho menos una regla general.

Lo último, con todo el respeto, con lo que no puedo estar de acuerdo es con esa afirmación velada que ha hecho usted de que más o menos hemos de entender que los jueces penales son unos vagos y que al final lo que quieren es quitarse asuntos de encima porque, claro, si estiman que hay causa penal, tienen que instruir. Claro. Mire, yo creo que los magistrados —también salvando deshonrosas excepciones— son trabajadores intachables, profesionales de primera que, además, buscan el fin de la justicia. Esto significa que en modo alguno van a dejar de instruir una causa si ven que hay causa penal, porque tan injusto es eso como si dijéramos que lo que ocurre es que los abogados queremos ir a la vía penal porque así no corremos el riesgo de costas ante posibles reclamaciones indemnizatorias desahoradas; o por ejemplo, que su compañía, por defender a las víctimas, lo único que quiere es ganar dinero y no que se haga justicia. Yo lo que le pregunto —y con eso termino— es en qué cree usted que gana en protección y en seguridad jurídica el sistema salvando a los jueces, apartando a los jueces de esa apreciación subjetiva que es necesaria en la valoración de cada caso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortega Smith.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA RUIZ**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero darle las gracias al ponente por su charla y pedirle que en la medida de lo posible nos deje la documentación o la haga llegar a la Mesa de la Comisión para que la podemos estudiar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 13

más detenidamente; asimismo quiero felicitar también a la asociación de la que es parte por la labor que hacen. Comparto la afirmación que ha hecho el ponente anterior de que España ha cambiado mucho y para bien, en el sentido de exigir a aquellas personas que no actúan con la debida prudencia conduciendo o a la hora de conducir las responsabilidades debidas por los males o por las consecuencias que sus actos imprudentes generan.

Dicho esto, me surgen varias preguntas. Me ha parecido entender que usted propondría —y le rogaría que me lo aclarase— la diferenciación entre los distintos supuestos que vienen especificados en el artículo 76, porque evidentemente no es lo mismo conducir un coche —no sé si todavía esto es una infracción administrativa— sin la ITV o sin el recambio de luces o sin el triángulo debido, que, como usted ha dicho, la causa en sí del accidente. Por tanto, me gustaría saber si serían partidarios de hacer esa diferenciación entre los supuestos que deberían acarrear una consecuencia para la persona que realiza esta conducción imprudente o si estarían más a favor de la exclusión siempre de aquellos supuestos que no traigan causa del accidente y que permitiría, de alguna manera, mantener una cierta apreciación o valoración del juez de lo que serían las circunstancias de cada uno de los hechos que se producen o de cada uno de los accidentes que se producen.

Sin tener nada que ver con esto, a lo mejor puede parecer una pregunta muy absurda, pero no puedo olvidar mi etapa como subdelegado del Gobierno, en la que visitaba muy a menudo el establecimiento penitenciario de Picassent. Entonces me pregunto si ustedes han reflexionado también sobre las medidas de política penitenciaria que podrían resultar de aplicación a aquellas personas que están condenadas por este tipo de delitos que a veces, según te comentan los propios funcionarios de prisiones, tienen un difícil encaje en los establecimientos penitenciarios. Sé que es una pregunta un tanto extraña, pero no puedo evitar hacérsela a usted como persona que ha dicho que trabaja en el día a día en esta cuestión.

Muchas gracias en nombre del Grupo Popular por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Santamaría.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Muchas gracias, señor Pérez Tirado. La verdad es que es llamativo poder llegar a ver cómo apenas existen juicios por imprudencia menos grave cuando usted nos ha colocado aquí, delante de nuestros ojos, cómo una vez y otra y otra y otra, una serie de víctimas, a pesar de que se producen infracciones graves según la ley de seguridad vial, no tienen derecho a esa justicia gratuita. Creo que aquí nadie está poniendo en duda, absolutamente nadie está poniendo en duda —yo no lo he entendido así— la labor de los jueces o la labor de los abogados o de cualquier servidor público. Yo creo que aquí lo que se está planteando es que ha habido un desvío en la interpretación de la ley y que los legisladores tenemos el derecho y también la obligación, por supuesto, de poder corregir ese desvío. Yo por lo menos no lo he entendido de otra forma.

También estamos viendo y comprobando —y usted lo ha visto y comprobado, nos lo ha explicado muy bien— cómo los despistes están fuera de responsabilidad penal, pero lo que sí es cierto es que esos despistes tienen consecuencias para la vida de las personas y, la verdad, es que además es importante recordar lo que vamos escuchando a lo largo de los meses en esta Cámara. Hace poco el fiscal de Seguridad Vial estuvo en la Comisión de Seguridad Vial y decía que las víctimas son invisibles porque, a diferencia de otros tipos de delitos, no acaba de verse un reproche moral a estos comportamientos en los siniestros viales. De todas estas reflexiones a mí me gustaría sacar un par de preguntas. ¿Por qué cree usted que esa coletilla de «apreciada la entidad» provoca que se archiven casi todos los casos? Y la segunda de ellas es si usted cree que con esta modificación que el Grupo Parlamentario Socialista ha traído al Congreso se puede mejorar la atención jurídica y moral de las víctimas. ¿Cree usted que mejorarían y por qué?

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora García López.

A continuación, tiene la palabra nuevamente, para contestar a las cuestiones que le han planteado los grupos, el señor Pérez Tirado.

El señor **PÉREZ TIRADO** (asesor jurídico de Stop Accidentes): Muchas gracias.

En relación con las preguntas que me han formulado, las cuestiones que se han planteado por parte de Ciudadanos, evidentemente estoy totalmente de acuerdo con que debe haber este trío de figuras: la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 14

leve, la menos grave y la grave. Por lo tanto, he dicho que tal y como lo hicieron me parece que es acertado. Evidentemente, hay accidentes que pueden producir un terrible resultado y pueden ser por un hecho absolutamente leve: una pequeña marcha atrás y una persona que en ese momento está pasando por detrás, la golpea, cae y se golpea. No, no, eso no podemos llevarlo a la esfera de lo penal. Por lo tanto, estoy de acuerdo en que hicieron bien en despenalizar el matiz leve, pero yo creo que —con todo respeto, lo tengo que repetir, así lo creo, y creo que lo dice la sentencia— se dejó de una forma en blanco que no da seguridad, que da incertidumbre, y se la está produciendo a todos: a los propios jueces, con hechos tan evidentes como este; a los ciudadanos, que cuando uno tiene un accidente y lo produce no sabe si realmente va a terminar siendo su caso un delito leve, o a lo mejor se encuentra un juez muy muy preocupado por la seguridad vial, porque un familiar suyo ha tenido un accidente y lo lleva a grave, y, en cambio, resulta que otro lo termina en leve. Creo que eso es inseguro, y, por lo tanto, ustedes como legisladores lo tienen que dar una vuelta y mejorar ese campo.

Sobre lo que me ha preguntado la representante de Esquerra Republicana, al menos en Stop Accidentes y en la asociación estamos muy contentos con lo que hace la Administración, diría que en todas las comunidades, en materia de seguridad vial. Yo paso mucho tiempo también en Cataluña, donde tengo uno de mis despachos, y se ha trabajado intensamente. Respecto a lo que ha dicho sobre la reparación, también en el año 2015 hicimos una ley de mejora de las indemnizaciones a las víctimas de los accidentes de tráfico, que entró en vigor el 1 de enero de 2016, que ha sido un gran avance, y que ahora, precisamente, en breve, se va a volver a modificar con un informe. Evidentemente, siempre se pueden hacer más cosas, pero creo que la Administración las está haciendo; se han mejorado las carreteras. Cuando hemos reducido la siniestralidad es por un conjunto de cosas: el carné por puntos, la modificación del Código Penal... Creo que se van haciendo cosas, pero —vuelvo a repetir— en este campo es una norma que veo en blanco, y que, de alguna forma, nos puede llevar al Civil, pues muchas veces alguien dice: ahí tenemos miedo de las costas. Pero es que realmente no es cuestión de volver a lo material, al dinero, a la indemnización, es simplemente: ¿esta persona que ha producido un terrible resultado merece un reproche penal o no? ¿Podemos nosotros ejercerlo porque nos dicen que hay un requisito de «perseguidad» y presentamos denuncia y nos archivan el 90-95%? Creo que es lo que hay que hacer, hay que mejorar.

Respecto a la pregunta del representante de VOX, quizás no nos hemos terminado de entender o yo no me he expresado bien y seguro que usted lo ha interpretado así, que los jueces son unos vagos ¡Válgame Dios!, yo no lo he dicho. Es más, alguien de mi familia a lo mejor está en ese mundo y, por lo tanto, no se me ocurriría en absoluto. No, no son unos vagos; son, creo, como usted, son trabajadores intachables, con demasiado trabajo, sin duda. Por eso he dicho que tienen que tener muchos más juzgados. Hoy, precisamente, la decana de los juzgados de Madrid ha publicado que necesita un 30% más de juzgados; eso es lo que realmente necesitan los jueces. Escuché a Antonio del Moral una frase muy interesante: Oiga, mire, eso de leve, menos grave o grave es como cuando tenemos tres patatas y decimos cuál es la grande, cuál es la pequeña y cuál es la mediana, y, a veces, es difícil, sobre todo si tienes un montón de patatas y las tienes que separar en cuáles son grandes, medianas, y pequeñas. Es muy difícil, y ustedes pueden ayudar a que se clarifique. Por lo tanto, no, no son vagos, son trabajadores intachables. Creo que se ganaría en seguridad jurídica —creo que esa ha sido la pregunta— si se hacen propuestas como la que se ha hecho en esa proposición de ley, que es una proposición y seguro que ustedes la pueden mejorar, pero creo que realmente es necesaria.

En cuanto a las preguntas que me ha formulado el Grupo Popular, creo que sí, que quizás yo me permito decir que hablar genéricamente del artículo 76 nos ha podido llevar, precisamente, a que ha empezado a correr la voz de: vaya animalada, ITV, no llevar la bombilla; o yo mismo, si no llevara las gafas en la conducción también cometería una infracción grave. Pero, oiga, ¿ha sido causa o no de producir un accidente? A lo mejor sí que es la causa, y si es la causa, merecería el reproche penal, pero quizás es bueno diferenciarlo. Por eso, apunto cuáles creo que realmente lo son. Hay una, por ejemplo, dentro del artículo 76, que es la letra m) Conducción negligente, pues eso también es muy amplio: ¿qué es conducción negligente? Pero creo que hay que ayudar, dar orientación. Creo que la propia sentencia la leemos de forma distinta, y es una forma respetable de leer, y viene a decir el pleno de la sala: «ordinariamente será necesario incoar diligencias, indagar y decidir mediante una motivación especial». Hombre, pues no sé si eso ayudaría a decirles: esto no se puede archivar rápidamente *ex ante*, a lo mejor tenemos que archivar casos *ex post*, es decir, después de haber hecho esto: incoar diligencias, indagar y decidir mediante una motivación especial, porque entonces las víctimas entenderían mejor por qué un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 15

caso termina. Evidentemente, tienen que ser aquellas infracciones del artículo 76 que tengan una relación causal, y eso debería quedar muy claro: infracciones con relación causal, con la producción del hecho.

Sobre la política penitenciaria, creo que también hemos avanzado mucho. Nosotros participamos en prisiones en cursos de reeducación, llevamos a víctimas en silla de ruedas y los propios reos se dan cuenta de que si esto lo hubieran sabido... Estamos dando también pasos; por ejemplo, incluso ustedes han decidido aquí poner una multa y poner una retirada de carnet. A lo mejor también se les puede ocurrir poner otras cosas a cambio de multas — aunque le vienen bien a la Administración—, se puede meter algún curso de reeducación, algunas obligaciones de trabajos sociales... Porque, sobre todo, hay que dar un mensaje: si cometes una infracción y produces determinados resultados lesivos, no te vas de rositas, aquí pasa algo, aunque sea algo pequeñito.

Por último, en relación con la última pregunta que me ha hecho sobre los datos, efectivamente, los datos nos los podría dar don Bartolomé, el fiscal de Seguridad Vial, con el que tengo una buena relación, pero no tiene datos de las imprudencias menos graves, porque no se pueden contar, porque hay las previas y hay los abreviados. Realmente, nos encontramos en una situación en la que seguro que podemos mejorar. En cuanto a la coetilla, yo creo que esa coetilla puede ser mal interpretada, con un desvío de la interpretación, que es lo que viene a decir la sentencia. Incluso ha habido un debate. Cuando dice: Apreciada la entidad esta, ha habido algunos que dicen que esta se refiere a la imprudencia menos grave, y otros dicen que esta se refiere a la infracción grave; tienes que valorarlo. Pues no sé, quizás luego intervendrán personas mucho más formadas en el Derecho que yo y que podrán explicar eso. Realmente, lo que todo el mundo tiene que reconocer es que es un concepto amplio, y todos queremos buscar seguridad, seguridad para todos, y se puede mejorar, indudablemente. Creo que esa proposición es un paso. También cuando entró la anterior reforma, recuerden que también en la imprudencia menos grave se decía: en todo caso, una infracción. Hombre, en todo caso, una infracción —una de las comparecientes creo que con acierto lo defendió—, en todo caso no puede ser, porque si tenemos tres infracciones habrá alguna discrecionalidad; ahora, ¿se la dejamos toda o se la regulamos un poco? Creo que ese es el mensaje. En las asociaciones de víctimas lo que sí vivimos en el día a día —y no porque sean vagos, en todo caso será porque tienen mucho trabajo; y las estadísticas las puedo asegurar, y podemos quedar cualquier día— es que el 90% de los casos, es decir, nueve de cada diez denuncias son archivadas. Ese es el mensaje que va a las víctimas y a la sociedad. Luego sí, recursos a la Audiencia; la Audiencia: sí, sí, esto es mejor. Pero, imagínese, que cuando el juez de Instrucción ha dicho que lo archiva y la audiencia le dice: no, no, que usted tiene que seguir imprudencia menos grave, hombre, es difícil que el que decidió archivar luego tenga que juzgar; parece que lo tiene bastante claro. Creo que deben mejorar ese proceso, y esa es la petición que, al menos, las asociaciones de víctimas, como Stop y todas las otras que yo he representado, le solicitamos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Pérez Tirado, por sus aportaciones, por aclarar algunas cuestiones y dar su opinión a los portavoces. Agradecemos, en nombre de la Comisión, su comparecencia y las aportaciones que ha hecho, que, seguramente, facilitarán mucho el trabajo de las diputadas y diputados de esta Comisión.

Quiero aclarar que toda la documentación que nos han facilitado algunos de los representantes de las asociaciones que van a comparecer, se les ha trasladado a todos ustedes y, por tanto, ya la tienen en el correo electrónico que facilitaron.

Interrumpimos, brevemente, la Comisión para poder despedir al señor Pérez Tirado. **(Pausa)**.

— DE LA SEÑORA VALMAÑA OCHAITA (PROFESORA TITULAR DE DERECHO PENAL DE LA UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA). (Número de expediente 219/000786).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego, por favor, que ocupen sus escaños. Vamos a retomar la Comisión para celebrar la comparecencia de doña Silvia Valmaña Ochaíta, profesora titular de Derecho Penal de la Universidad de Castilla-La Mancha. Señorías, por favor, les ruego que mantengamos el silencio oportuno para que podamos escuchar a la compareciente. Nuevamente, les recuerdo la acústica que tiene esta sala, que es muy particular, y que cualquier mínima conversación se escucha más de lo que ustedes piensan, generando un murmullo que es muy dificultoso para que la compareciente pueda mantener su relato, pero también para los servicios taquigráficos de la Cámara, que agradecerán sobremanera que, por favor, guarden silencio.

Sin más, señora Valmaña, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 16

La señora **VALMAÑA OCHAITA** (profesora titular de Derecho Penal de la Universidad de Castilla-La Mancha): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenas tardes. Quiero comenzar mi intervención agradeciendo al Grupo Popular su propuesta y a la presidenta de la Cámara su invitación para exponer algunas ideas, reflexiones y análisis en esta Comisión. Especialmente, me van a permitir que haga mención a mis queridos compañeros de otras legislaturas: a Jaime, a Marta, a Óscar Gamazo, a María Jesús Moro; de los otros grupos parlamentarios, que también tuve la suerte, la fortuna de compartir con ellos tiempo y espacio, a Luis. Tuve la suerte de aprender muchísimo de ellos.

Además, entenderán la especial emoción que supone para mí estar hoy aquí, intentando aportar una visión jurídica o una visión despojada de toda ideología que necesariamente debe acompañar a la labor del parlamentario, y limitarme exclusivamente a valorar aspectos técnicos de lo que esta reforma pretende. No significa que la contaminación ideológica sea mala; es buena, es consustancial a la labor que ustedes realizan. Sin embargo, no es la que hoy aquí quiero trasladar. No puedo evitar, por mi especial conocimiento de los antecedentes de esta proposición de ley, hacer alguna referencia a esos mismos antecedentes. Por lo tanto, quiero decir que pocas personas tienen más conocimiento o mayor sensibilidad de la que pueda tener yo sobre las dificultades tan enormes con las que sus señorías se enfrentan. Muchas veces, los juicios que realizamos desde la doctrina científica son injustos por atribuirles a todos en general y de forma no diferenciada una responsabilidad objetiva por el resultado de las leyes que aquí se aprueban, sin valorar y sin tener en cuenta otros elementos, cuando sé positivamente que el producto mejor o peor que sale de estas Cámaras es siempre objeto de la especial atención, del estudio y de la reflexión de sus señorías. Y ese producto lo es en un porcentaje muy elevado del resultado, pero no es todo el resultado porque, después, se producen otros elementos que confluyen, que concurren y que hacen que las leyes que aquí salen no salgan todo lo bien que se hubiera deseado o no se apliquen como hubiera gustado que se aplicaran. Sin embargo, el camino de la *mens legislatoris*, de cómo se plantea lo que el legislador se proponía a la concreta resolución judicial que resuelve un problema técnico, es complicado y no siempre matemático. Eso se lo digo a mis alumnos continuamente: el derecho penal no son matemáticas. Además, añado otra cosa: y no debe ser matemáticas. Nunca debe ser matemáticas porque en el derecho penal la materia no son los números, sino los hombres, los que cometen los delitos y los que padecen los delitos, los que cometen los delitos y también las víctimas.

Me preocupa que la propia exposición de motivos de esta ley introduzca desde el principio dos ideas. Se propone modificar —leo textualmente— el texto legal para eliminar que el juez o tribunal puedan subjetivamente apreciar la inexistencia de delito. Esto, señorías —se lo anticipo—, me parece terrible. Además, la segunda parte dice: «Se propone la reducción de la pena a un mes de multa en caso de provocarse por imprudencia menos grave lesiones que necesitan tratamiento médico o quirúrgico que no son invalidantes, pero sí irrelevantes». «Con esta reducción de la pena, la consecuencia es que no sea preceptivo estar asistido de abogado y procurador, y que el proceso se juzgue por un juez de Instrucción, pero sin menoscabo de todas las garantías para la víctima»; para la víctima y para el acusado, porque en los procedimientos fundamentalmente se tienen que establecer las garantías para el propio acusado. Es la esencia del proceso penal.

Voy a referirme muy brevemente a esta última cuestión. Me parece adecuada la reducción de la pena a un mes de multa en el caso de que se produzca esa lesión por una imprudencia menos grave, las lesiones del artículo 147.1 del Código Penal. Pero quiero aprovechar la oportunidad que se me brinda, aunque no es la parte nuclear de esta comparecencia, para reiterar mi opinión a sus señorías de que no cejen en buscar e instar al Gobierno a buscar mecanismos eficaces para el resarcimiento del daño de las víctimas que, al mismo tiempo, permitan despenalizar estas infracciones, retomando la intención manifestada con la reforma de 2015, pero aprendiendo de los problemas de la posible desprotección a las víctimas que se ocasionaron en su implantación. No se puede usar el derecho penal porque las compañías de seguros no respondan. Debemos intentar evitarlo a todo trance. Por lo tanto, quiero reiterar esta idea que tanto debatimos y que tan controvertida fue en su momento. El camino iniciado de reducir la pena a una pena de multa de un mes es un primer paso. Les pido que sigan avanzando en ese camino.

La cuestión nuclear —como decía— es la que tiene que ver con la consagración manifiesta, además, de una responsabilidad objetiva individual, que se establece por primera vez —y, sí, digo por primera vez— en el derecho español, en el derecho penal español. Y es una cuestión que plantea algunos gravísimos problemas que quiero señalar brevemente. En primer lugar, esta reforma del año 2019, en la que tuve la fortuna de participar con algunos de ustedes, supuso un cambio de paradigma muy importante en relación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 17

con la configuración de la imprudencia, y de alguna manera también supuso una revisión, una contrarreforma, dirían algunos, incluso, de la que se había efectuado en el año 2015. Esta reforma, la de 2015, supuso la desaparición de las faltas y, al no preverse sus correlativos delitos leves, se produjo la impunidad, la falta de sanción de conductas en las que esa imprudencia leve causaba resultado de muerte o lesiones. Pero se trata —lo ha dicho el ponente que me ha precedido en el uso de la palabra— de negligencias irrelevantes, que ni debían ser tenidas en cuentas entonces ni deben ser tenidas en cuenta ahora.

Pero esta contrarreforma, respecto de la anterior contrarreforma —es decir, la reforma de la reforma—, apenas ha permitido la aplicación generalizada de esta. Y tenemos, sí, una sentencia, no es la única, pero quizá sea la que de alguna manera determinó la consagración del cambio de paradigma, la sentencia 2020, que dice cosas muy interesantes en sus veinte páginas, y precisamente lo que dice es que está prohibido establecer una responsabilidad objetiva porque violaría flagrantemente los principios generales del derecho penal, el principio de culpabilidad concretamente, y, me atrevería a decir yo, los principios constitucionales.

Algunos de los que estamos aquí sabemos cuál fue el camino recorrido en la reforma de 2019 y me permito recordárselo. Sabemos cuál era el propósito inicial de aquella reforma y conocemos la oposición inicial, técnicamente bien argumentada y político-criminalmente consistente, incluso en lo no compartido, del Grupo Socialista y del Grupo Podemos. Lo argumentaron bien. Sabemos también en qué momento de la Ponencia, incluso en qué momento de la Comisión que aprobaba el informe de la Ponencia, se empezaron a introducir los cambios que nos han llevado hasta aquí, entre ellos, la propia posición del Grupo Socialista. Sabemos que nos pusimos un límite claro, conscientes de que estábamos dejándonos llevar por una exacerbación punitiva de estas conductas, y ese límite era que en la valoración de la imprudencia nunca podíamos traspasar la valoración *iuris et de iure*, que dejara sin efecto la valoración concreta de la acción del sujeto. Ese fue nuestro límite entonces, el de todos los grupos parlamentarios, y ese límite no debería ser ahora mismo el que se traspasase en esta reforma. Porque los elementos que configuran el deber de diligencia deben ser siempre objeto de revisión judicial. De lo contrario, estaríamos introduciendo las propias contradicciones en el texto de esta nueva proposición de ley que se plantea y el objetivo final que todos compartimos de proteger a las víctimas y atender de manera adecuada y proporcional las conductas socialmente inaceptables.

La sentencia aludida de 2020 sienta las bases de la interpretación y aplicación de la redacción vigente del Código Penal en materia de imprudencia, y cuya lectura, especialmente de los fundamentos cuarto, con una completa revisión histórica de la imprudencia en nuestra legislación; quinto, de exégesis de la reforma de 2019, y sexto, de aplicación de la norma administrativa referenciada en el artículo 76 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, hace la sentencia. Me permito decirles que, aunque veo que conocen sobradamente esta sentencia, insistan, por favor, en la lectura de estos fundamentos.

Extraigo brevísimamente algunos elementos del análisis de la vigente redacción de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia menos grave, que me parecen fundamentales y que son los que se pretende sustituir con la presente proposición de ley, como señala la propia sentencia. No se puede establecer —dicen los comentaristas de esta sentencia— un criterio automático en virtud del cual toda infracción grave de la normativa de tráfico equivalga al tipo de imprudencia menos grave, sino que es un criterio orientador que opera a modo de presunción legal, porque el precepto indica expresamente que dependerá siempre de la entidad de la infracción por el tribunal. Esta es la intención que tenía la ley de 2019 y que la sentencia de 2020 establece como límite absoluto. Y lo hace con los siguientes términos.

En primer lugar, la referencia a una infracción grave de las normas de tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial remite al artículo 76 del Real Decreto Ley 6/2015, y en su listado de infracciones graves esa relación es evidente.

En segundo lugar, dice la sentencia de 2020 que no es una definición única y excluyente de la imprudencia menos grave. Serán imprudencias menos graves, pero puede haber otras. Es solo una indicación orientadora; presenta alguna singular diferencia, en cuanto a que no ofrece como definitiva, a la introducida en el cambio de las imprudencias graves, respecto de las cuales la sentencia señala que sí existe una presunción legal de imprudencia grave, pero no ante una definición tan poco excluyente o totalizadora. Sobre ninguna de las dos existe esta definición. Es taxativa, respecto a la imprudencia grave, en el sentido de que no es conciliable con la ley, producido un resultado como consecuencia de estos delitos de riesgo, degradar la imprudencia de su máximo rango legal, salvo que podamos negar la imputación objetiva y determinar la producción del hecho. Pero, al margen de estos, caben otros supuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 18

de imprudencia grave. En el marco de la imprudencia menos grave, el inciso, en todo caso, que aparece en el texto que inspiró la enmienda desapareció.

En tercer lugar, la nueva caracterización de la imprudencia menos grave presenta un relevante matiz frente a la especificación de la imprudencia grave. La presencia de una infracción grave de tráfico, según la catalogación administrativa, empuja en principio al marco de la imprudencia menos grave y aleja de la imprudencia leve no punible. Ahora bien, esto no significa ni que no puedan existir otros casos de imprudencia menos grave ni que siempre que se dé una infracción grave de tráfico la imprudencia haya de ser calificada como menos grave. Sí, es cierto, hay un trabalenguas, pero se entiende perfectamente en qué términos se asienta o se establece la doctrina de la Sala Segunda del Tribunal Supremo y diferencia perfectamente las tres categorías.

¿Cuál es el problema entonces? El problema es cómo encuadramos en nuestro derecho una reforma que lo que pretende es sustituir toda esta doctrina, que puede ser perfectamente aplicada, por una imputación por el hecho, que es lo que viene a constituir esta reforma.

En el derecho penal, señorías, no cabe responsabilidad objetiva. Así lo recoge el principio de culpabilidad consagrado en la Constitución de forma indirecta y de forma explícita en el Código Penal. Pero es que, además, la doctrina constitucional es unánime en esto, porque este principio de culpabilidad lo considera —y cito textualmente— principio estructural básico del derecho penal y proscribire la responsabilidad objetiva en todas sus manifestaciones como derecho penal de autor, por la responsabilidad por el hecho, por el *versari in re illicita*. ¿Recuerdan las señorías que estudiaron la carrera de Derecho hace años lo que se debatía y se peleaba con el famoso *versari in re illicita*? Y si negáramos la virtualidad de que el que hubiera cometido un delito, no infracción administrativa, respondiera por todos los efectos de ese delito, lógicamente no podemos traer ahora ese *versari* medieval revisitado pero en su versión reglamentaria.

Señorías, no puedo dejar de pensar qué pensarían de esta reforma los grandes maestros del derecho penal, de los que he aprendido toda mi vida, los que aún pueden pronunciarse porque, afortunadamente, están entre nosotros y los que nos han dejado el legado de sus obras: Gimbernat, mi maestro García Valdés, Torío, Cerezo, Rodríguez Mourullo, Mir Puig, Luzón, Arroyo. Todos ellos han escrito abundantemente sobre esta materia. Hoy nos acompaña otro especialista, que tengo la suerte de conocer bien. Todos ellos son un referente en la defensa del derecho penal democrático y no puedo nombrar a todos y cada uno de ellos aquí hoy, porque la lista sería interminable, tantos como penalistas hay en la universidad española, de todas las ideologías, de todas las tendencias políticas. Esta propuesta es una vuelta de tuerca peligrosa; la conversión de la imprudencia en una responsabilidad objetiva no es solo intentada, sino proclamada en la exposición de motivos, es el objeto final de esta reforma y supone el establecimiento de una presunción que no admite prueba en contrario sobre un elemento subjetivo del injusto: la imprudencia. Incluso podríamos llevar al absurdo de la aplicación algunos casos que ya se han anticipado en la jurisprudencia y en la doctrina: conducir sin casco, cuestión que afecta a ciclistas y motoristas, o no disponer de sistemas de retención. Me dirán ustedes, con una argumentación lógica: Oiga, es que el límite a la responsabilidad objetiva es la imputación objetiva del resultado, como nueva teoría de la relación de causalidad. A lo que yo les respondo: Sí, señorías, pero la imputación objetiva opera en conductas socialmente aceptadas, e ir con un exceso de velocidad, aunque solo sea de un kilómetro por encima de lo que marca la ley, es una cuestión socialmente inaceptada, porque esa conducta socialmente inaceptada está registrada en un reglamento.

Podríamos llegar al exceso, al absurdo no deseado, no querido —lo han manifestado quienes me han precedido en el uso de la palabra de manera muy explícita—, pero resulta que del artículo 76 de la ley de seguridad vial solo siete de las treinta circunstancias relacionadas podrían, en algún caso, ser consideradas, si concurrieran el resto de los elementos, como imprudentes. En todos los demás casos absolutamente no, desde arrojar objetos a la vía —que no sé en qué puede incidir— a cualquier otro. Se debería atribuir la responsabilidad por el resultado de muerte o lesiones a quien atropelle a una persona sin llevar el casco puesto —he dicho— en la moto o en la bicicleta; por no llevar el cinturón de seguridad uno mismo en el accidente que cause lesiones o muerte a un tercero, o por conducir por una autopista si se trata de un vehículo que tiene prohibida la circulación. Sería atribuir automáticamente la responsabilidad para cualquier conductor que rebase en un solo kilómetro por hora la velocidad máxima establecida por la ley. ¿Y qué sucede en el caso de concurrencia de culpas? ¿Se castiga solo al que se ha visto físicamente menos afectado? ¿O se castiga a los dos? ¿Quién es en ese caso la víctima? Señorías, el derecho penal no puede depender exclusivamente de este tipo de valoraciones, que no son jurídicas.

Esta reforma afecta...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que termine.

La señora **VALMAÑA OCHAITA** (profesora titular de Derecho Penal de la Universidad de Castilla-La Mancha): Sí, termino ya. Muchas gracias.

La reforma afecta mucho más de lo que se pretende. Afecta al principio de culpabilidad, a la causalidad y a la imputación objetiva también; a la configuración de la imprudencia, no solo en los accidentes de tráfico, porque la imprudencia que se regula en el Código Penal afecta a todas las imprudencias, cualquiera que sea el resultado y el ámbito en el que se produzca. Y afecta porque convertimos una norma administrativa en el núcleo, en el elemento nuclear de la responsabilidad del sujeto.

Quiero recordar —y con esto ya concluyo, señor presidente— las palabras de Bartolomé Vargas, que ayudó muchísimo a esta Comisión —él y todo su equipo, que trabajaron de forma impecable— y ha ayudado muchísimo a que los accidentes de tráfico y la responsabilidad por los accidentes de tráfico en España sean una realidad. Entonces, en los trabajos de la Ponencia de 2019, Bartolomé Vargas nos hizo llegar un texto a todos los diputados que participábamos, y creo que cumplimos su mandato. Decía este texto: La existencia de infracciones relevantes de las normas de tráfico son elementos que ya los jueces y tribunales tienen en cuenta a la hora de calificar la imprudencia, pero no con carácter excluyente de otros elementos que sirvan para valorar el grado de la misma, como supondría la reforma. Introducir esa cláusula es volver al antiguo sistema del Código Penal y supondría la equiparación de la infracción de cualquier norma de tráfico —vuelve a aludir a no llevar el cinturón de seguridad, etcétera— que pueden no afectar a la causalidad de los hechos o sean del todo punto irrelevantes para la calificación de la imprudencia. No se permite al juez alternativa en la calificación si se introduce esta cláusula, porque se abre la posibilidad a sanciones penales en que no existe imprudencia alguna —atropello del peatón suicida por no llevar el conductor el cinturón de seguridad—. Esta síntesis de motivos —continúa Bartolomé Vargas— explicaría que admitir esta cláusula haría penalmente responsable a casi cualquier conductor que se viera involucrado en un accidente. El legítimo interés de la víctima...

El señor **PRESIDENTE**: Debe terminar ya. Le rogaría que termine ya.

La señora **VALMAÑA OCHAITA** (profesora titular de Derecho Penal de la Universidad de Castilla-La Mancha): ...no puede sustituir a la finalidad de la pena. Esto lo han repetido sus señorías hasta la saciedad, también las que impulsan esta proposición de ley. Les pido que reflexionen sobre el alcance de esta reforma y actúen en consecuencia.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Valmaña.

A continuación, por el Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Legarda.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, presidente, Y muchas gracias también a nuestra compareciente por la exposición que nos ha hecho.

Yo simplemente quiero formularle una pregunta con una breve reflexión inicial. El problema de la imprudencia lógicamente requiere estudiar las circunstancias del hecho y de la persona, y eso siempre tiene una valoración, porque es la temeraria o la ausencia de cuidado, pero eso es valorativo. Intentar objetivar anudando una responsabilidad penal por imprudencia a hechos, objetivamente, no deja de volver a la idea de la imprudencia con infracción de reglamento. Es una cuestión que con la reforma del Código Penal se superó, ya no hay la imprudencia porque siempre tiene un elemento valorativo y no está objetivada. Pero ciertamente hay un problema en la reforma de la XII Legislatura, que compartíamos en esta misma Comisión. Sí introdujimos en las graves una cierta objetivación de la responsabilidad, aunque con referencia no a reglamentos sino a tipos penales, pero la naturaleza de la cosa es la misma. Esta sería mi pregunta. Realmente, se vincula la grave al 379, que es el exceso de velocidad urbana o interurbana y conducir bajo los efectos de sustancias tóxicas, y ahí objetivamos en cierta medida la responsabilidad grave. Ahora no supone un trabajo de la misma naturaleza, aunque no es una disposición administrativa o una ley, sino que está autorreferenciado al mismo Código Penal, pero en el fondo la operación es la misma, es una objetivación pero por referencias a conductas penales. Entonces, mi pregunta es si puede hacer esa equiparación o no, o hay una razón para decir que la equiparación no es de la misma naturaleza.

Nada más y muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 20

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Legarda.

A continuación, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, el señor Bal.

El señor **BAL FRANCÉS**: Muchas gracias, presidente.

Le agradezco la comparecencia, por supuesto, como no puede ser de otra forma, y respetuosamente, como profesional del derecho penal durante muchos años de mi vida, discrepo de lo que acaba de decir usted. Discrepo absolutamente porque usted trata de decir que lo que es una simple norma penal en blanco, es decir, una norma que remite a otra administrativa para determinar cuál es la tipificación, para usted es una responsabilidad objetiva. El señor Legarda ha puesto unos ejemplos que precisamente yo tenía aquí apuntados, en los que se produce esa objetivación, en los que se produce esa remisión también a las normas administrativas, que efectivamente han sido convalidados o declarados perfectamente constitucionales por parte de nuestro Tribunal Constitucional, dentro de ese principio que usted establece —y que yo, por supuesto, comparto, como no puede ser de otra forma— que es el principio de culpabilidad imprescindible en cualquier reproche penal y por imperativo de lo que disponen los artículos 24 y 25 de la Constitución; efectivamente, el delito de alcoholemia bajo determinadas tasas, el delito de conducción temeraria de vehículos cuando se superan determinados límites de velocidad. Pero muchos otros también son leyes penales en blanco, el propio delito contra la Hacienda pública, que remite a una cuota tributaria defraudada durante un ejercicio por más de 120 000 euros; muchos otros. Esto no niega en absoluto la potestad judicial ni la discrecionalidad judicial. Usted misma, por otra parte, parece que viene a reconocerlo cuando dice: es que aquí hay que juzgar relaciones de causalidad entre la conducta y el resultado. ¡Claro!, como en todos los delitos. Es que aquí puede haber elementos objetivos que definen la conducta típica por referencia a otro ordenamiento o a una norma extrapenal. Pues normal, como en el resto del ordenamiento jurídico. Es que aquí puede haber condiciones objetivas de punibilidad. ¡Claro!, efectivamente. De verdad, en este sentido, no veo que exista ninguna limitación por parte del órgano jurisdiccional en la apreciación de acuerdo con las reglas de la sana crítica, apreciando conjuntamente todas las pruebas, valorando el conjunto de las pruebas de forma inmediata, los principios básicos de apreciación de la prueba de cualquier proceso penal y el principio de culpabilidad, que en el fondo es la imprudencia, dolo o culpa. Me agrada que diga que la culpabilidad es un elemento subjetivo del injusto, porque yo también pertenezco a estas escuelas penales y no a las meramente causalistas.

Desde luego, no entiendo la equiparación que hace usted respecto al principio canónico del *versari in re illicita*, que en nuestra doctrina, como bien sabe usted, ha llevado al estudio de la preterintencionalidad, al estudio de esa situación en la que alguien causa un daño superior a aquel que se pretendía causar o se encontraba dentro del ámbito de su dolo.

Por último —también lo ha dicho el señor Legarda—, en la objetivación de la imprudencia podemos criticar si la objetivación que se realiza se hace de acuerdo con parámetros objetivos adecuados o no adecuados, pero la objetivación de la imprudencia en sí misma, cuando nos encontramos con un Código Penal que en su parte general no contiene definición alguna de los tres grados de imprudencia —grave, menos grave o leve, o incluso temeraria o profesional—, a mí me parece una garantía de seguridad.

Se remite usted a nuestros clásicos que hemos estudiado en la universidad, pero desde luego hoy yo me remito a Antonio del Moral y a Vicente Magro, magistrados de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, que tienen todos mis respetos y que precisamente han luchado mucho denunciando la indefensión en que quedan las víctimas. No comparto esas objeciones que realiza usted sobre la técnica penal que utiliza esta proposición de reforma de la ley orgánica.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bal.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, el señor Segura.

El señor **SEGURA JUST**: Señora Valmaña, tengo que felicitarle por su intervención, porque se nota que usted es una jurista de raza, se nota.

Siempre que estudio una reforma legislativa me fijo mucho en el preámbulo, porque el preámbulo es el espíritu de la ley, es lo que luego rige y guía la reforma en sí misma. Decía Aristóteles que, cuando se parte de premisas falsas, las conclusiones que se hacen posteriormente siempre son malas, porque el fundamento inicial es falso. En este preámbulo he visto, por ejemplo, seis premisas falsas. Una dice que las víctimas tienen la sensación de indefensión en muchos juzgados de instrucción. Yo soy abogado con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 21

treinta años de ejercicio y, cuando llevo a una víctima a un juzgado, no percibo que tenga sensación de indefensión, porque el juez está velando por sus derechos. Ese concepto ya es falso.

Otra. Se dictan autos de archivo —estoy leyéndolo literalmente lo que pone en el preámbulo del intento de reforma de la ley— con imprudencias graves cuando se producen atropellos que no causan muerte. Bueno, pues está la vía civil, que tampoco pasa nada. En la vía civil existen todas las garantías jurídicas, las mismas que existen en la vía penal, o sea, la víctima está equiparada en derechos y en obligaciones tanto en lo civil como en lo penal. Claro, sería tremendamente injusto llevar a la vía penal a todos los conductores que han cometido un error. Si un conductor sale de su casa y un ciclista de esos que son mensajeros, que ahora van muy deprisa, le pega sin querer, sin dolo, lo roza y el ciclista cae al suelo y se pega una rascada, ese conductor no tiene que ir a la vía penal; que el ciclista vaya a la vía civil y el conductor le indemnice. Un señor, una señora, un chico joven o una chica no tienen que verse sometidos a un proceso penal porque se hayan despistado o porque se les haya cruzado el ciclista.

En el preámbulo también se dice que se producen resoluciones de sobreseimiento libre sin una mínima instrucción que aclare la gravedad de la imprudencia. Vamos a ver, los jueces investigan por naturaleza porque es su forma de actuar y su profesionalidad, y si un juez no investiga, habrá que tomar medidas a nivel disciplinario contra él. Luego, siempre están las garantías de los recursos, pero yo tengo que creer en los jueces, en su profesionalidad. Cuando llevo temas de accidentes de tráfico, sé que el juez de instrucción instruye, con lo cual, está investigando.

Otra perla del preámbulo. Dice que son prácticamente inexistentes las incoaciones de procedimientos por delitos leves de imprudencia menos grave, pero derivan en un juicio por delito leve y también en un juicio civil. Quizá tenemos que examinar que esa es su correspondencia jurídica, tampoco pasa nada, no todo en la vida tiene que estar penalizado, porque entonces nos convertiremos en un Estado policial. Insisto —lo he dicho antes—: todas las garantías de la víctima en la vida civil y en la vía penal.

Otra perla del preámbulo. Existe una devaluación de la respuesta penal frente a siniestros viales y desprotección de las víctimas. Yo entiendo que la ley se aplica siempre en la justa medida. Hay respuesta penal cuando tiene que haber respuesta penal —la ley actual ya contempla esto—, pero, cuando no tiene que haber respuesta penal, no hay respuesta penal, hay respuesta civil y no pasa absolutamente nada.

La última perla —esta ya casi me hace caer del asiento cuando la leo— dice que en algunas provincias no se celebra ningún tipo de juicio por delito leve por imprudencia menos grave. Usted sabe que VOX está en contra del sistema autonómico, pues ahora me entero de que hay jueces autonomistas o autonómicos. Hay jueces que en una comunidad dictan una resolución y en otra comunidad dictan lo contrario. Evidentemente, esto es una falacia que no hay que tener en cuenta.

Simplemente, vuelvo a felicitarle a usted. Ha calificado de terrible este intento de reforma y ha dado una lista de grandes juristas que estarían horrorizados con este intento de reforma, pues los dos modestos juristas que estamos aquí, en esta sala, también nos ponemos a la cola de todos esos juristas y jurisconsultos españoles que están en contra de esta reforma. Los que están en la tumba se tirarían de los pelos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura.

A continuación, por el Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Profesora Valmaña, querida Silvia, bienvenida de nuevo al Congreso, ha sido un auténtico placer escucharla, escuchar sus enriquecedoras reflexiones. Esta contrarreforma de la ley de 2019, de la que fue componente y que bien conoce, supone un aumento de la respuesta penal y de la penalidad ante conductas de riesgos no tolerables en el tráfico vial. Se trataba de mejorar la protección de todas las víctimas y de todas las personas usuarias de la red viaria.

Señora Valmaña, ¿comparte la desacertada crítica que se hace hacia los jueces en la exposición de motivos de esta vuelta de tuerca peligrosa, conforme la ha definido? Ha señalado que no le parece mal la reducción de la pena propuesta en la contrarreforma planteada, y sobre esto le quiero preguntar que, por muy loable que sea pretender simplificar el proceso, ¿tiene sentido que la rebaja penal propuesta se sustente únicamente en simplificar el proceso, en el que no se requiere ni abogado ni procurador, conforme nos dicen en el último inciso de la exposición de motivos? ¿Comparte la forma en la que se pretende legislar, metiendo el asunto a martillazos en el tipo de procedimiento que les interesa? ¿Comparte también, como el fiscal de Sala de Seguridad Vial, señor Vargas, que es necesario establecer un simplificado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 22

trámite procesal, configurado como especialidad de procedimiento monitorio, para agilizar los procesos y dar más garantías a las víctimas? Es de lo que se trata, porque hemos escuchado al anterior compareciente, que hacía mucha referencia al reproche penal, que las víctimas y las familias desean y buscan, pero el reproche penal en algún caso es la pena de multa de un solo mes. ¿Debe el legislador convertir o debemos los legisladores convertir los instrumentos penales en instrumentos de agilización de procesos y a los juzgados de instrucción en herramientas automáticas de tramitación de siniestros, que es de lo que va esta propuesta?

Quiero subrayar o destacar de su intervención algo que también ha destacado el anterior compareciente. No todas las conductas descritas en el artículo 76 de la ley de tráfico son reveladoras de conducción peligrosa, pero si se hace esa referencia sistemática, todas serán tenidas en consideración. Asimismo, quiero destacar que en los accidentes de tráfico se pueden producir situaciones de concurrencia de culpas e imprudencias, entre las que se incluye en ocasiones la actuación imprudente de la propia víctima, de la persona que ha fallecido, el que sufre las principales lesiones.

En caso de prosperar esta contrarreforma, ¿estaremos menoscabando las garantías de las personas que se vean involucradas en un accidente de tráfico, creando una auténtica indefensión entre la ciudadanía? Tanto usted como el anterior compareciente han hecho referencia a la sentencia 421/2020, que en su fundamento jurídico quinto señala y descarta una dependencia absoluta de la calificación penal de la imprudencia respecto a la catalogación administrativa, que califica de menos precisa y más de brocha gorda, y ante esto —y ya finalizando, presidente—, señora Valmaña, aunque ha quedado nítidamente claro en su exposición, le quiero preguntar expresamente si considera que esta contrarreforma, sustentada en el populismo punitivo, es contraria a la Constitución y, por tanto, si cabría, en caso de prosperar, un planteamiento de inconstitucionalidad.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Gamazo.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, su portavoz, el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Valmaña, por su intervención, en la que menos mal que no iba a haber carga ideológica; creo que sí ha habido un poquito de carga ideológica.

No debemos olvidar, señorías, que los despistes y las distracciones al volante se consideran mayoritariamente carentes de responsabilidad penal, pero tienen consecuencias para las víctimas; el 99% de los casos quedan impunes o se archivan. Por todo ello, señora Valmaña, le voy a realizar las siguientes preguntas. ¿No cree usted que esta iniciativa da respuesta a una demanda histórica y prioritaria para los más vulnerables? ¿No cree usted que por un desvío en la norma, una frase que introdujo usted, los despistes se consideran leves y carentes de responsabilidad penal cuando no deberían quedar impunes? ¿Qué medidas o modificaciones realizaría usted para mejorar y garantizar la protección de los más vulnerables? Y, por último y para terminar, ¿qué le diría usted a los familiares de las víctimas o heridos que han visto cómo sus causas quedan impunes o se archivan? ¿Le parece justo esto?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Senderos.

A continuación, para poder responder a las preguntas que se le han formulado, tiene la palabra la señora Valmaña. Le ruego, por favor, que se ajuste al tiempo, sin dejar de contestar, evidentemente, a lo que se le plantea porque es el objetivo de su comparecencia, pero, por favor, en la medida de lo posible le ruego que se ajuste a las preguntas que le hacen para así podernos ajustar al tiempo. Tiene la palabra.

La señora **VALMAÑA OCHAITA** (profesora titular de Derecho Penal de la Universidad de Castilla-La Mancha): Gracias. Intentaré por todos los medios ser muy breve.

Voy a contestar telegráficamente al señor Legarda y al señor Bal, que han coincidido en lo fundamental. La diferencia es que la objetivización que se hace de la imprudencia grave no es tal. Es verdad que el tipo del 379 establece como delito de riesgo, es decir, en los elementos objetivos del tipo, una objetivización, pero eso no tiene nada que ver con la automática clasificación como de dolo o imprudencia a la hora de realizar esta conducta. Una persona que se ha intoxicado de manera accidental, no sabida, y cuyos efectos comienzan durante la conducción, no respondería porque no hay dolo o culpa. En todo caso, esa objetivización se refiere a los elementos objetivos del tipo y no a elementos subjetivos. Además, se trata

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 23

de un delito de riesgo y no de resultado. Y en cuanto al resto de los delitos que suponen normas penales en blanco, esas normas penales en blanco en ningún caso sustituyen el elemento subjetivo del tipo sino que se refieren a la configuración objetiva del delito.

Agradezco al Grupo Parlamentario VOX sus palabras.

El Partido Popular me ha formulado preguntas muy concretas. En cuanto a la reducción de la pena, que es la nuclear y fundamental, yo creo que todo lo que sea minorar el rigor penal y la despenalización es bueno en esta materia, evidentemente. Continúo con la respuesta. No es acertado utilizar los instrumentos penales para resolver problemas extrapenales. Ni los problemas procesales de agilización de los procedimientos ni la resolución de las causas civiles en materia de seguro de automóviles deberían llevarse instrumentalizando el derecho penal porque eso es la perversión del sistema. Desde luego, no comparto la crítica hacia los jueces, que en sus sentencias, que son muy cuestionadas por la doctrina científica —mucho más probablemente de lo que hacen sus señorías—, sin embargo, siempre mantenemos el criterio de que las opiniones en derecho no son matemáticas y, por tanto, no son tajantes ni absolutas, ni las de los jueces ni tampoco las de los que criticamos las resoluciones judiciales. Y sí, creo que esta reforma estaría entrando en el peligroso terreno de la inconstitucionalidad porque supone la vulneración del principio de culpabilidad.

En cuanto a las preguntas que me plantea el Grupo Socialista, evidentemente, trabajamos mucho, codo con codo, los compañeros del Grupo Socialista, de Podemos, de Ciudadanos y del Grupo Popular en aquella reforma, y sí que es cierto que intenté, no siempre con éxito, matizar el rigor de la exacerbación de la pena, pero el hecho de que no se incluyera esa previsión que ustedes ahora reclaman, lo único que hizo fue garantizar que esa reforma, mejor o peor, se ajustaba a los parámetros constitucionales, algo en lo que estuvimos de acuerdo todos los grupos parlamentarios, incluido el de su señoría.

Por lo que se refiere a lo que le diría a las víctimas, todo mi entendimiento, toda mi compasión porque todos somos víctimas, pero que tampoco se le olvide a su señoría que también todos podemos ser autores y que incluso muchas de las víctimas, con esta regulación, se convertirían automáticamente en autores.

Muchas gracias, señor presidente. Creo que me he ajustado al tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Valmaña, ciertamente, en esta ocasión se ha ajustado al tiempo; de hecho, no lo ha agotado, con lo cual ha compensado la primera intervención, si me permite la broma.

Señora Valmaña, muchísimas gracias por su intervención, por la exposición que nos ha hecho y por contestar a las preguntas que los portavoces le han realizado.

Suspendemos brevemente la sesión para poder despedir a la señora Valmaña, a la que agradecemos en nombre de la Comisión su participación en la misma. Muchas gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DEMETRIO CRESPO (CATEDRÁTICO DE DERECHO PENAL DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS DE LA UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA). (Número de expediente 219/000787).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, retomamos la sesión con la comparecencia de don Eduardo Demetrio Crespo, catedrático de Derecho Penal de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad de Castilla-La Mancha, al que daremos la palabra para que pueda hacer su exposición.

Señor Demetrio, cuando quiera.

El señor **DEMETRIO CRESPO** (catedrático de Derecho Penal de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad de Castilla-La Mancha): Buenas tardes.

Quiero empezar agradeciendo la oportunidad que se me brinda de dirigirme a ustedes en la tarde de hoy; es un honor. Mi objetivo sería, en la medida de lo posible, dar mi opinión sobre los aspectos técnicos de la reforma en orden a que pueda servir para una eventual mejora. Lo hago desde el más absoluto respeto a todas las posiciones. Debo decir, en primer lugar, que he aprendido mucho de los ponentes que me han precedido en el uso de la palabra y teniendo muy presentes, en primera línea, los principios básicos del Estado constitucional de derecho, el derecho penal del Estado constitucional de derecho y también, por supuesto, el gravísimo problema que está detrás y al que se han referido los anteriores comparecientes. Para hacerlo, me he propuesto distribuir estos quince minutos dando unas notas, en primer lugar, acerca del delito imprudente porque me parece que puede ayudarnos a intentar ver en clave técnica qué aspectos tal vez se podrían mejorar. En segundo lugar, haciendo alguna reflexión sobre la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 24

reforma que antecede a esta, dado que, ya lo anticipo, yo no la veo como una contrarreforma, sino como un paso más. En tercer lugar, exponiendo algunos extractos de la jurisprudencia reciente del Tribunal Supremo acerca de cuál es la situación y, por último, valorando la proposición de ley para la reforma del Código Penal que se presenta, fijándome sobre todo en la exposición de motivos y en las consecuencias a las que la concepción que se desprende de su redacción podría conducir.

En primer lugar, unas notas sobre el delito imprudente. No se trata de entrar en una consideración dogmática profunda del delito imprudente, pero sí de hacer algunas distinciones que creo que nos pueden ayudar, puesto que aquí se trata de un problema de técnica legislativa. Es fundamental observar que el delito imprudente no consiste en la mera causación de un resultado lesivo, sino en una acción voluntaria, valorable como contraria al cuidado debido; justamente una acción de riesgo con relación al resultado que cae dentro de la prohibición, de tal manera que el resultado en el delito imprudente implica, desde el punto de vista objetivo, distinguir entre las circunstancias objetivas de la acción contraria al deber de cuidado, por un lado, y, por otro, el resultado que se produce como consecuencia. El elemento de la voluntad hay que tenerlo muy en cuenta; también entra en escena igualmente de forma clara cuando la conducta imprudente constituye, por ejemplo, un delito doloso de peligrosidad abstracta, como puede ser un delito de transgresión de las reglas de tráfico. En el delito imprudente tenemos ese elemento coincidente, que es un injusto de la acción, consistente en una acción voluntaria contraria a la prohibición, pero a eso hay que añadir un injusto mediato que se imputa al autor, justamente porque se valora el resultado de una acción contraria al cuidado debido con relación a dicho resultado.

Respecto de la posición del resultado, y desechada la posición que lo concibe como mera condición objetiva de punibilidad, en el delito imprudente está claro que hay que establecer la relación entre la conducta que vulnera el deber de cuidado con el resultado que es consecuencia de esa vulneración, mediante lo que se llama relación con la infracción del deber. Para que eso sea posible, hace falta que sea objetivamente previsible *ex ante*, lo que guarda relación con la contrariedad al cuidado debido, es decir, se trata de demostrar que, en el caso concreto, el carácter arriesgado de la acción o probabilidad determinada *ex ante* de que la acción podía llevar a un resultado como el acaecido se puede verificar. Por tanto, es fundamental respecto del delito imprudente tener en cuenta que no es suficiente la propiedad de riesgo por sí misma, sino que la contrariedad al cuidado debido se precisa, en el caso concreto, a la luz y a la vista de los múltiples riesgos que inevitablemente se producen en la vida social y para lo que hay que tener en cuenta y contemplar todas las reglas de comportamiento jurídico y las demás de naturaleza social.

Desde el punto de vista de la autoría, en los delitos imprudentes de resultado, como determina por ejemplo el profesor Luzón Peña, la determinación objetiva del hecho mediante la conducta es clave. Supone que la conducta marca y fija forzosamente el curso del hecho —cito literalmente a Luzón Peña— a la producción del resultado típico; es decisiva, decide sobre el sí y el cómo del curso del acontecimiento, y por ello determina objetiva y positivamente el hecho típico. Esa cualidad o circunstancia —la determinación objetiva del hecho— es la misma base objetiva que, cuando hay dolo, permite hablar de dominio del hecho.

Segundo punto en relación con los antecedentes de la reforma de 2019, de la que trae causa la actual —por eso yo no la veo como una contrarreforma—, y que ha sido valorada en algunos puntos de técnica legislativa negativamente, tanto por la doctrina como por el propio Tribunal Supremo. Se dice lo siguiente al respecto en los manuales de parte especial: por un lado, la determinación de determinados supuestos como imprudencia grave por disposición expresa de la ley, así como la interpretación auténtica de la imprudencia menos grave, ha sido enjuiciado por la doctrina como previsiones innecesarias y perturbadoras: innecesarias porque la mayoría de los supuestos de esta clase ya eran objeto del tratamiento apuntado por parte de la jurisprudencia y perturbadoras porque contienen un riesgo de una aplicación automatizada que oculte que en algunos supuestos excepcionales el resultado muerte finalmente producido no puede ser objetivamente imputable a esa conducta peligrosa. Dice, por ejemplo, el profesor Muñoz Conde, en la 23.^a edición del Derecho Penal, parte especial, que esta cláusula viene a identificar peligrosamente el ilícito penal con el administrativo, dejando a la apreciación de las circunstancias del caso, tan esencial en el delito imprudente, el poco margen que le otorga el inciso final, es decir, justamente la cláusula que se quiere abolir, apreciada la entidad de esta por el juez o tribunal. En consecuencia, la presencia de una infracción administrativa grave solo puede ser tenida en cuenta como un indicio de imprudencia menos grave, indicio que puede ser contrarrestado por otros en el caso concreto, dando paso a una imprudencia leve atípica. Continúa el profesor Muñoz Conde diciendo lo siguiente: Será

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 25

necesario entonces que pueda establecerse una conexión entre la conducta que infringe la normativa administrativa y la provocación de la muerte y que pueda apreciarse dicha entidad en la infracción. De lo contrario, podría llegarse al absurdo de castigar como homicidio por imprudencia menos grave una conducta que no suponga más que un descuido o que constituya una infracción no relacionada con el resultado muerte, poniendo una serie de ejemplos.

En cuanto a la jurisprudencia, también se ha manifestado en esta línea en las dos sentencias, una que ha sido reiteradamente citada, del Tribunal Supremo, 421/2020, de 22 de julio, y otra, 284/2021, de 30 de marzo, donde se señala lo siguiente: Estas reformas introducidas en 2019 no suponen que no puedan existir otros casos de imprudencia menos grave ni que siempre que concurra una infracción grave de tráfico la imprudencia haya de ser calificada de menos grave. Esto significa, extractando el fundamento de derecho 3.2 de la sentencia última citada del año 2021, lo siguiente: Uno. Pueden imaginarse supuestos no incluidos en el artículo 76 de la ley de seguridad vial en que estemos ante una imprudencia menos grave, así como supuestos de infracción muy grave del artículo 77 que no alcancen el nivel de gravedad a efectos penales exigido por los artículos 142 y 152. También son imaginables supuestos en que se constate la presencia de una infracción grave y no estemos ante una imprudencia menos grave, bien porque tenga magnitud suficiente para colmar el concepto penal de imprudencia grave o, en sentido contrario, porque la imprudencia no desborde los linderos de la imprudencia leve. El juez o tribunal no queda convertido en esclavo de la catalogación administrativa. La presencia de una infracción grave supone una presunción de imprudencia menos grave que emplaza a incoar diligencias para esclarecer los hechos y determinar la magnitud de la negligencia, pero el juez podría llegar a excluirla por factores varios no susceptibles de ser reducidos a un listado. No es admisible —dice literalmente— otra interpretación que la de dejar esa escapatoria al arbitrio judicial, descartando una dependencia absoluta de la calificación penal de la imprudencia respecto de la catalogación administrativa, menos precisa y más de brocha gorda. Un absoluto automatismo es rechazable.

También hay un párrafo en el fundamento de derecho 3.3, página 19 de la sentencia, cuya lectura recomiendo expresamente por resaltar la sentencia los principios que se pueden vulnerar de manera irremediable, como la proporcionalidad, la seguridad jurídica y la culpabilidad, en caso de acudir como técnica legislativa a la administrativización del derecho penal como fórmula taumatúrgica a la que encomendarse. Dice: Pretender objetivizar las distintas categorías de imprudencia supone prescindir de la propia naturaleza de la acción negligente. No tengo tiempo para exponer cuáles serían los criterios de distinción que la jurisprudencia y la propia doctrina han considerado que deben tenerse en cuenta para distinguir entre un tipo de imprudencia y otra.

En cuanto a la reforma del año 2021 y, como digo, siendo muy respetuoso con el problema que está detrás y con todo lo que se ha expuesto, ahí se dice lo siguiente: El objetivo sería —dice literalmente— eliminar que el juez o tribunal pueda subjetivamente apreciar la inexistencia de delito. Si las lesiones son relevantes o se causa la muerte, que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción considerada como grave por la ley de seguridad vial. Esto podría conducir, desde el punto de vista de la técnica legislativa, a dos consecuencias que creo que son indeseables en el derecho penal del Estado constitucional de derecho. Una, la identificación del ilícito administrativo con el penal es una desaconsejable línea en la que se ha situado el legislador ya en reformas anteriores de los delitos contra la seguridad vial, convirtiendo delitos concebidos en la práctica de los tribunales, en principio, como de peligrosidad concreta —es decir, una peligrosidad *ex ante* que debe verificarse en el caso concreto— en delitos de peligrosidad abstracta de aplicación automática y objetivizada, lo cual ha conducido en no pocos casos a situar al tribunal en una disyuntiva: ante la imposibilidad de identificar los criterios de lesividad del bien jurídico, han terminado absolviendo.

En la regulación que se quiere implementar, en la medida en que se trata de vincular la infracción de la regulación administrativa con un delito imprudente resultado, se va todavía más allá, eliminando el único resorte que, como veíamos, confería al juez un estrecho margen para valorar si se trata en verdad de una imprudencia menos grave. La consecuencia más grave, sin embargo, sería si se diera la lectura de que se está introduciendo responsabilidad objetiva por el resultado. Siempre y cuando se entienda que jueces y tribunales deben establecer una conexión entre la conducta que infringe la normativa administrativa y la producción de la muerte o las lesiones, lo que parecería lógico para evitar las consecuencias absurdas a las que antes nos referíamos, y también en virtud del propio principio de legalidad, hay que tener en cuenta la cláusula 'siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial', lo que significaría que el requisito imprescindible

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 26

es que se observen las reglas que derivan de la teoría de la imputación objetiva en términos de relación de riesgo, lo que en realidad tornaría la reforma, en el mejor de los casos, tal vez en innecesaria, toda vez que esta comprobación debe hacerse por el juez o tribunal en todos los casos. Ahora bien, si lo que se pretende es que, constatada una infracción grave, sea cual sea esta, habiéndose producido un resultado de muerte o lesiones, tenga en todos los casos la consecuencia de que el juez o tribunal aprecie un delito de homicidio o lesiones imprudentes, entonces esto significaría no solo saltar por los aires las reglas que permiten excluir del ámbito de la tipicidad objetiva aquellos casos en los cuales el resultado no guarda relación con la peligrosidad *ex ante* de la conducta, sino también vulnerar una pieza fundamental del derecho penal democrático cual es la responsabilidad subjetiva. Ello parece deducirse claramente de la exposición de motivos cuando se dice que se trata de evitar que el juez o tribunal pueda subjetivamente apreciar la inexistencia de delito cuando las lesiones son relevantes o se causa la muerte; que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción considerada como grave por la ley de seguridad vial. El legislador debe saber —y termino— que los jueces y tribunales no aprecian subjetivamente la existencia de delitos, sino que aplican una serie de reglas lógicas que proporciona la teoría del delito, ajustándose a principios de rango constitucional de acuerdo con los cuales se conforma el derecho penal del Estado de Derecho. Pues bien, uno de ellos, básico, es el principio de responsabilidad subjetiva, según el cual el sujeto no responde en ningún caso de manera automática por la causación de resultados, sino solo cuando estos son causados de manera dolosa o imprudente.

Muchísimas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Demetrio.

A continuación, serán los portavoces quienes tomen la palabra. En este caso, en nombre del Grupo Vasco, lo hará el señor Legarda. Tiene su señoría la palabra.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias también a nuestro compareciente por la exposición que ha realizado.

Recordando el debate de toma en consideración y las distintas aportaciones que allí se fueron vertiendo, me parece que se está abordando un problema a través de una reforma del Código Penal, pero —es mi opinión personal, así lo expuse en la toma en consideración— haciendo un cierto, entre comillas, «estropicio», en el propio Código Penal en la valoración de la imprudencia, sobre todo porque, ya lo hemos dicho, se objetiva de alguna manera, y entonces la ponderación de las circunstancias del hecho y de la personalidad del autor, al no haber una definición penal, quedan a criterios jurisprudenciales, que no son arbitrarios pero que hay una serie de doctrina. El recuerdo que yo tengo y lo que he hablado es que esto surge sobre todo por la indefensión de las víctimas, que se tienen que enfrentar con las compañías de seguros en el ámbito civil. Desde mi punto de vista, ese es el problema de fondo, y lo que se quiere es recuperar la vía penal porque tiene una mejor defensa, sobre todo porque interviene la fiscalía. Si ese realmente fuera el problema, aquellos resultados lesivos de muerte o lesiones consecuencia de la conducción de vehículos o ciclomotor que caen por responsabilidad extracontractual en el Código Civil y no en el ámbito penal, igual la solución más fácil sería que interviniera el fiscal en los procesos civiles de responsabilidad. Así no sería necesario tocar el Código Penal. Y si lo que intuyo fuera realmente el problema de fondo, que es establecer mecanismos que amparen a las víctimas, que al final no pueden competir con las compañías pues los tratos supongo que son muy desequilibrados por la posición de las partes, igual esa sería la solución al problema que queremos abordar. Por otra vía, pero podría solucionar el problema. Mi pregunta sería si usted comparte esta percepción que tengo de las cosas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Legarda.

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, el señor Bal.

El señor **BAL FRANCÉS**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias al compareciente por su exposición, que ha sido muy técnica. Yo, igual, simplemente voy a reiterarme en relación con las consideraciones que he hecho a la anterior compareciente. Viendo que no existe, en mi opinión, esa valoración que hacen respecto a una imputación objetiva por el resultado, pues aquí yo no veo una imputación objetiva por el resultado, desde esa perspectiva, de lo que se trata es simplemente de objetivizar la valoración del elemento subjetivo del tipo o del elemento de la culpabilidad en función de las escuelas penales a las que cada uno pertenezcamos. Pero es eso simplemente, es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 27

decir, es una técnica que además en nuestro ordenamiento jurídico no es ajena a la regulación de la parte especial del Código Penal. Los ejemplos que hemos puesto anteriormente se refieren, por ejemplo, a la conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas, o a la conducción temeraria cuando se conduce por encima de un determinado margen objetivo en relación con la limitación de velocidad concreta que se encuentra establecida en la vía por la que estamos circulando. Las condiciones objetivas de punibilidad son, por otra parte, frecuentes en nuestro ordenamiento jurídico, como ocurre en el delito contra la Hacienda pública, que remite a la ley tributaria para la determinación de la cuota.

Por otra parte, además, veo que esto es algo muy propio de los penalistas —no se lo digo a usted, no me lo tome a mal, pero es muy propio de los que nos hemos dedicado al derecho penal—, el coger un tipo penal y quedarnos en él, analizando y exprimiendo el tipo penal en cuestión y la palabra que emplea, perdiendo muchas veces de vista la parte general y las reglas procesales de enjuiciamiento de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, abstrayéndonos de que estamos obligados a una interpretación sistemática de las normas.

No existe una definición en la parte general de nuestro derecho, cosa que yo, por cierto, critiqué desde el primer momento en la reforma del año 2015, cuando de repente al legislador le dio por despenalizar una serie de cuestiones en virtud de una valoración discrecional bastante subjetiva y muy poco segura en relación con cada uno de los jueces y de su particular y subjetiva valoración entre la imprudencia grave, la menos grave y la leve. ¿Cómo haces esto en la parte especial del Código Penal sin introducir siquiera un criterio aproximativo u orientativo de valoración de las reglas que necesitamos para poder valorar estos distintos tres grados de imprudencia, cuando llevamos toda la vida, desde el derecho romano, con la culpa lata, la culpa leve y la culpa levísima, discutiendo sobre los distintos grados de la imprudencia? Esto a mí me pareció una absoluta irresponsabilidad por parte del legislador en aquel momento, y me parece que esta reforma viene a corregir ese defecto.

Con todo el respeto, en cuanto a su opinión, no veo esta imputación objetiva por el resultado. Creo que dentro de este marco general de apreciación de las circunstancias concretas del caso y, por ejemplo, respecto al análisis de la existencia o no de la relación de causalidad o de la infracción objetiva del deber de cuidado, tiene el juez elementos más que de sobra para poder adaptar su juicio al caso concreto y poder entender que el asunto es penal o que, por el contrario, es civil. Por tanto, agradeciéndole y disfrutando mucho de la exposición que acaba usted de hacer, me permito mantener esta opinión, simplemente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Bal.

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA JUST**: Nos encontramos aquí con una Proposición de Ley Orgánica para modificar el Código Penal, pero si estudiamos el asunto, vemos que solamente se pretenden reformar dos artículos, el 142 y el 152, en un tema importante como es desposeer a los jueces de la aplicación de la justicia, que no es un tema baladí, y luego hay un tema residual, que es bajar la pena de tres meses a un mes en caso de imprudencia leve. Vamos a ver, yo entiendo que es excesivo hacer una ley orgánica para modificar tan pocos artículos. La última reforma del Código Penal por ley orgánica modificó muchos artículos, pero hacer una ley orgánica para solamente modificar dos artículos, siendo uno de ellos una cosa totalmente irrelevante como es una rebaja de la pena, es como matar un mosquito con un cañonazo, y no lo vemos necesario.

La reforma del artículo 142 pretende que el juez no pueda apreciar la existencia de delito de muerte y lesiones. Nosotros entendemos que esto es una atrocidad jurídica, porque lo que se está haciendo es limitar la capacidad discrecional de los jueces, y de una forma velada se está dudando de su profesionalidad. Con lo cual, esto nosotros lo consideramos grave, porque en esta reforma subyace una sospecha hacia los jueces que, por lo que sea —aquí se ha dicho algún calificativo, que si no quieren trabajar, que son negligentes—, se quitan de encima los temas. Esto es falso, lo he comentado antes e insisto ahora, porque cuando hay un muerto de una forma violenta en un juzgado por un accidente de tráfico, sea de lo que sea, ese juzgado esa mañana se paraliza por ese asunto y el juez se lo toma muy en serio, porque tiene un cadáver encima de la mesa.

Esta reforma lo que pretende es convertir a los jueces en meros autómatas sometidos a un corsé legal, es lo que yo llamo justicia robótica; o sea, el juez ya no tiene capacidad de actuación, es la ley la que actúa. Entonces, si este tipo de reformas siguen así, podríamos jubilar a todos los jueces de España

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 28

y que la ley lo decida todo. ¿Para qué necesitamos jueces si todo está en la ley? Este es un futuro que espero que sea muy lejano, pero, claro, el Partido Socialista va por este camino. Con lo cual, lo que se pretende es evitar que se archiven imprudencias menos graves cuando se produzcan lesiones o muerte, que los jueces —pone el preámbulo de la ley— por rutina consideran leves, y lo remitan a la vía civil. A ver, insisto, me extraña mucho que un juez considere una muerte como un asunto menos grave y lo remita a la vía civil. El juez cuando hay una muerte, quiere instruir y quiere juzgar. Evidentemente, estamos ante un homicidio, pues el artículo 142 del Código Penal se refiere a un homicidio. A mí, si le digo la verdad, me gusta que los jueces decidan sobre homicidios, porque son las personas capacitadas y facultadas para ello. Insisto, los jueces no se toman los homicidios y las muertes a la ligera, porque son personas humanas y son conscientes de un daño que ha habido a una víctima, ya sea lesiones o muerte, y lo quieren reparar, y para eso tiene el instrumento de la ley.

Entonces, decía una cosa muy sencilla. VOX es un partido que está relacionado íntimamente con España, y España es la filosofía griega, el derecho romano y los principios del humanismo cristiano. Nosotros anteponeamos al hombre por encima de todo. El Partido Socialista, que tiene sus raíces en el materialismo marxista, no tiene confianza en el ser humano, en el hombre y en la mujer, y por eso constantemente hacen leyes para impedir acciones del ser humano, para impedir acciones del hombre, y en el fondo lo que están haciendo es limitar libertades, y aquí lo que están haciendo es limitar las libertades de un juez, que no deja de ser un hombre.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Jerez.

El señor **JEREZ JUAN**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Demetrio. Muchísimas gracias por su comparecencia y su exposición técnicojurídica, que estoy absolutamente convencido de que no solo nos ha ilustrado mucho, sino que será de gran utilidad para los portavoces y los grupos parlamentarios a la hora de continuar con la tramitación de esta ley.

Creo que vamos a pasar de la apreciación por parte del juez en la valoración de la imprudencia menos grave a considerar, en cualquier caso y siempre, la imprudencia menos grave. Considero que esta circunstancia es susceptible, y lo ha dicho el anterior compareciente, de contradecir criterios doctrinales del Tribunal Supremo recogidos en una sentencia, y usted ha invocado otros autores que también apuntan en esa misma línea. Dice el Tribunal Supremo que no puede imponerse un criterio automático que conduzca a la imprudencia menos grave siempre. Y dice el Tribunal Supremo que no se puede otorgar una respuesta objetiva a la imprudencia porque viola —y así también lo ha apuntado— el principio de culpabilidad. Por lo tanto y en este sentido, yo le quiero hacer dos preguntas que son absolutamente previsibles con arreglo a la exposición que le he hecho. En primer lugar, ¿está usted de acuerdo —entiendo que sí— con las apreciaciones que contempla el Tribunal Supremo en relación con la sentencia invocada? Y, en segundo lugar, y recogiendo la pregunta que ha hecho un compañero al anterior compareciente, ¿usted considera que hay motivos suficientes como para poder invocar, con relativo éxito, un recurso de inconstitucionalidad en relación con la contrarreforma o la reforma que usted considera en este caso?

Por otro lado, en relación con esta misma cuestión, quería también poner el acento en la exposición de motivos que refleja perfectamente lo que se pretende, pero yo creo que lo hace de manera totalmente errónea, equivocada. No sé si lo hace intencionadamente, pero la verdad es que, posiblemente, en lugar de poner más el acento sobre las víctimas, pone el acento y cuestiona nuestro sistema judicial y, en concreto, cuestiona a los jueces y magistrados.

En la anterior intervención el portavoz de VOX lo ha relatado muy bien. Hay seis cuestiones que llaman muchísimo la atención, pero yo me limitaré a invocar dos. Dice: «Son prácticamente inexistentes las incoaciones directas de procedimientos por delitos leves de imprudencia menos grave, con el riesgo que supone de devaluación de la respuesta penal». Y continúa diciendo: «llegando al punto de que en algunas provincias no se ha llegado a celebrar juicio alguno». Da la sensación de que aquí lo que estamos haciendo es promover una reforma porque, precisamente, no hay procedimientos que acaben con condena imputando un delito al causante, en este caso, aunque sea por imprudencia menos grave. Da la sensación de que lo que estamos haciendo aquí es intentar que se produzcan sentencias, en lugar de respetar la decisión del juez en relación con la motivación y la justificación que se desprende de un auto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 29

o que se desprende en una sentencia. Porque hay que tener en cuenta y hay que tener presente que los jueces motivan sus autos y los jueces motivan las sentencias. Por lo tanto, ¿qué estamos haciendo con estas afirmaciones en esta exposición de motivos? Estamos cuestionando, precisamente, que la motivación y la justificación que ellos invocan en los autos y en las sentencias no son correctas. Por lo tanto, estamos cuestionando la justicia en sí misma. Veo que el presidente me está advirtiéndome de que me he pasado de tiempo.

En cualquier caso, le hago esas preguntas y le agradezco su presencia y los argumentos que nos ha dado en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Jerez.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Tizón.

La señora **TIZÓN VÁZQUEZ**: Gracias, presidente.

Señor Demetrio, le agradezco su presencia aquí y su exposición, especialmente acerca de la imprudencia y del delito imprudente. Pero aquí tenemos que partir de una problemática más generalizada, no solo de ese aspecto, sino que todos llegamos a la conclusión de que con la modificación del año 2019 se pretendió mejorar la seguridad jurídica en nuestro sistema penal, pero ya existían una serie de problemas para estas víctimas que venían de la reforma del año 2015. Es decir, se dirigía toda esta siniestralidad vial por imprudencia menos grave a la vía civil, con la consecuencia para los perjudicados de más retraso, mayores costes, inexistencia de transacción y sin un reconocimiento forense. Además, se añade otro problema que también atajamos aquí, el de los apartados segundo de los artículos 142 y 152 del Código Penal, cuando hablamos de la cita: «apreciada la entidad de esta por el juez o tribunal». Bien, la praxis de la judicialización de la siniestralidad ha demostrado que este inciso da más posibilidades de archivo de autos *a limine* con indicios de imprudencia grave que las que el legislador quiso realmente ubicar con esa mención. Así lo consideramos, como es el caso, por ejemplo, de atropellos o al dictado indiscriminado de resoluciones de sobreseimiento libre, sin una mínima instrucción, lo que lleva a estas víctimas a lidiar con las aseguradoras, tal como decían otros portavoces. Realmente, nosotros creemos que hay que buscar una solución. Las víctimas no pueden quedar desamparadas al albor de un procedimiento siempre de carácter civil, muy costoso y con una exigua capacidad de resarcimiento.

Usted citaba la Sentencia del Tribunal Supremo 421/2020, de 22 de julio, de la que querría hacer referencia, precisamente, a unas citas que creo que provocan un antes y un después. Cito textualmente: «La presencia de una infracción grave supone una presunción de imprudencia menos grave. Emplaza, en principio, a incoar diligencias para esclarecer los hechos y delimitar la magnitud de la negligencia. [...] Una infracción grave de tráfico constituye una presunción, un criterio orientativo, de que, *prima facie*, estaremos ante una imprudencia menos grave. Para desactivar esa especie de presunción, salvo casos muy claros [...] ordinariamente será necesario incoar diligencias, indagar y decidir mediante una motivación especial». Está claro que esto no se estaba cumpliendo. Creemos en lo acertado de esta proposición de ley orgánica a fin de poner coto y resolver este problema. Creemos que es precisa la eliminación del archivo directo, derivando de la de la denuncia la vía civil, si es caso de muerte en accidente de tráfico cuando concorra infracción grave del artículo 66 y denunciando que concurre imprudencia menos grave. También creemos que es preciso ajustar la pena de multa a la imprudencia menos grave para casos de lesiones del 152 y, por supuesto, como hablábamos, objetivar la imprudencia menos grave, haciendo referencia precisamente a ese listado de infracciones del artículo 76, sin dejar atrás tampoco las ventajas del informe forense, que no me quería olvidar de él. Creemos que no se puede implantar esa sensación de impunidad al volante que muchas veces trae el archivo de estos procedimientos. Es urgente, además, que se respete el Estatuto de los Derechos de las Víctimas, que merecen toda la atención jurídica y moral debida. No se puede basar todo tampoco en el principio de *ultima ratio* del derecho penal. Además, no teniendo en cuenta lo que ha dicho el señor portavoz de VOX, no se debe permitir que el juez o tribunal pueda, subjetivamente, apreciar la inexistencia de delitos. Sin duda, el contenido de esta proposición creemos que es una opción de política legislativa saludable para evitar esa situación de indefensión en la que, por las causas referidas, se encuentran muchas víctimas.

Por último, le hago una pregunta. Si la propia Fiscalía de Seguridad Vial reconoce esta situación, si es una demanda prioritaria para plataformas o colectivos como puede ser la Mesa Española de la Bicicleta, si así lo denuncia la abogacía especializada y si el propio Tribunal Supremo, en una sentencia como la que he referido, así dicta doctrina, ¿cuál sería su alternativa o sus medidas alternativas al respecto?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Tizón.

A continuación, para que pueda contestar a las preguntas que han planteado los portavoces, sí le pido, de la manera más escueta que le pueda ser posible, pero pudiendo dar respuesta a los portavoces porque para eso ha sido convocado a esta Comisión, le doy la palabra.

El señor **DEMETRIO CRESPO** (catedrático de Derecho Penal de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad de Castilla-La Mancha): Muchísimas gracias.

¿De cuánto tiempo dispongo para responder? Un mínimo porque son muchísimas preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: El más breve posible, por favor.

Tenemos establecido que cinco minutos. Si lo puede hacer en menos tiempo, se lo agradeceré pero, evidentemente, no le voy a cortar para que pueda contestar porque el fin que tiene la Comisión es poderles escuchar y que nos puedan ilustrar.

El señor **DEMETRIO CRESPO** (catedrático de Derecho Penal de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad de Castilla-La Mancha): Muchísimas gracias.

En primer lugar, muchísimas gracias por todas las observaciones y cuestiones que han planteado; todas, sin duda, interesantísimas. Yo, como buen académico, intento ajustarme a los tiempos que me dan, por eso pongo el temporizador siempre. Empiezo pidiendo disculpas por lo acelerado de mi exposición, pero si quería decir lo mínimo que tenía que decir tenía que ir a toda prisa. Lo siento muchísimo.

Respecto a las cuestiones, intentaré ir por orden sin dejarme ninguna. El señor Legarda incidía en una cuestión clave en esta materia que no podemos perder de vista: el problema de las aseguradoras y el problema resarcitorio en los delitos contra la seguridad vial y en los delitos derivados, en general, del tráfico, sean estos de muerte o lesiones. El problema es que cuando esta cuestión resarcitoria, este problema de enfrentamiento de las víctimas de delitos contra la seguridad vial o producidos en el tráfico viario, se traslada al derecho penal. Se le pide demasiado al derecho penal y, al final, las costuras del derecho penal saltan por los aires. Esta es una cuestión clave que hay que tener en cuenta: el derecho penal no puede servir para resolver los problemas de tipo resarcitorio para el que habrá que armarse jurídicamente en otros terrenos. Muchísimas gracias.

En cuanto a las observaciones del señor Bal, también, muchísimas gracias. Simplemente haré un par de observaciones. Cuando nosotros hablamos de la teoría de la imputación objetiva por el resultado, estamos refiriéndonos a algo que la propia norma establece cuando dice que esos resultados de muerte o lesiones deben traer causa de la infracción de la normativa administrativa. Eso es una cosa que hay que verificar de acuerdo a los criterios de relación de riesgo que son propios del delito imprudente, y otra cosa es cuando nosotros decimos que se está hablando de una responsabilidad objetiva por el resultado en la propia exposición de motivos, que es otro punto diferente.

En cuanto a las condiciones objetivas de punibilidad —yo lo mencionaba en mi exposición—, la posición según la cual el resultado sea el delito doloso o el delito imprudente pueda constituir una condición objetiva de punibilidad por muchos motivos, que ahora no vamos a entrar en cuanto a la concepción de lo injusto, no resulta aceptable y mucho menos en el delito imprudente por motivos que brevemente señalé al principio. De tal manera que yo creo que cuando usted habla de imputación objetiva por el resultado como algo que se produce o no se produce, o que sea obvia o no se obvia, confundiéndolo con la responsabilidad objetiva por el resultado, son dos cosas completamente diferentes. Sí le doy la razón en una cosa y se la doy porque creo que es así. Toda esta cuestión de técnica legislativa trae causa de una reforma anterior, de Ley 1/2015, donde se procedió a despenalizar el homicidio y lesiones producidas por imprudencia leve, cosa que ha sido criticada por una buena parte la doctrina especializada en esta materia; o sea, que su intervención entraría en aspectos que creo que yo he intentado a toda prisa delimitar, pero requieren un debate mayor.

En cuanto al señor Segura, aquí se trata de alguna manera —confesadamente en la exposición de motivos de la proposición de ley de reforma— de impedir que el juez tenga la discrecionalidad de valorar si en el caso concreto estamos o no ante una imprudencia menos grave. Esto simplemente, por decirlo de alguna manera, como el propio Tribunal Supremo remarca, supone vulnerar la naturaleza misma del delito imprudente, que es algo que está muy sujeto, como decía al principio, al final del primer punto, a toda una serie de cuestiones que conciernen al caso concreto y que permiten al juez valorar si el resultado que se produce, ese concreto resultado, es o no objetivamente imputable a la conducta de acuerdo a la infracción del deber objetivo de cuidado en el caso concreto, con todos los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 31

parámetros que hay que tener en cuenta a los que no he podido hacer alusión porque no he tenido tiempo. Simplemente yo diría eso.

El señor Jerez ha preguntado si estoy de acuerdo con el Tribunal Supremo. Sí, yo he citado algunos extractos de la sentencia del 2021, que a su vez, no es contradictoria con la previa de 2020 que aquí se ha citado reiteradamente, sino que las dos van en la misma dirección. Lo he citado expresamente porque el ponente explícitamente señala cuáles son los principios básicos del derecho penal del Estado constitucional de derecho que se pueden ver vulnerados técnicamente por esa vía y, además ser, de alguna manera, con estas técnicas legislativas de las interpretaciones auténticas, etcétera, contraproducentes para los intereses mismos en los que la reforma se basa. O sea, que estoy de acuerdo.

En cuanto a un posible recurso de inconstitucionalidad, yo considero que como mínimo la exposición de motivos se tiene que modificar, porque no puede ser que en la exposición de motivos se diga que hay que impedir que los jueces subjetivamente determinen la inexistencia de un delito cuando objetivamente lo es porque concurre una infracción previa grave de la ley de seguridad vial. Eso creo que es inconcebible desde el punto de vista de los principios y de las reglas de la teoría del delito más básicas. O sea, que yo creo que eso habría que modificarlo. Perdonen que vaya tan deprisa.

Me queda solo responder al Grupo Parlamentario Socialista. Señora Tizón, el debate técnico, efectivamente, se ha producido respecto a esa cláusula. El precepto, que tengo aquí, dice: «apreciada la entidad de esta por el juez o tribunal». Desde el punto de vista gramatical, cuando dice apreciada la entidad de esta, se está refiriendo a la infracción grave de las normas sobre tráfico, etcétera. ¿Qué es lo que señala la doctrina y jurisprudencia? Precisamente lo que estamos intentando reiterar. No podemos incurrir en el automatismo de que porque concorra una infracción grave del artículo 76 de la ley de seguridad vial —sea cual sea esta, pongamos por caso que es una que no tiene nada que ver—, el juez tuviera que interpretar esta cláusula como algo vinculante a la hora de considerar que es una imprudencia menos grave. Porque el problema no es de los jueces, el problema es que a los jueces les ha puesto el legislador desde 2015 en el brete de haber abolido el homicidio y las lesiones por imprudencia leve, y toda vez que lo ha abolido, quiere decir que hay un espacio en el que se pueden producir homicidios y lesiones por imprudencia leve que son atípicas y que van a la vía civil. Esto lo ha decidido el legislador y, por lo tanto, los jueces tienen que hacer una interpretación —por eso antes he citado la doctrina y la propia jurisprudencia del Supremo— que sea acorde con los principios constitucionales. La doctrina dice que al menos quedó ahí esa cláusula a la que los jueces pueden agarrarse para evitar consecuencias absurdas e interpretaciones absurdas que no tendrían ningún sentido y que el segundo compareciente de Stop Accidentes también ha resaltado. Es decir, no tendría sentido pensar que una infracción, cualquiera del 76, puede conducir al juez a tener que interpretar que estamos ante un supuesto de imprudencia menos grave. Además, por eso empecé con unas reflexiones generales sobre el delito imprudente, porque hay que comprender cuál es la naturaleza de este tipo de delito para ver por qué estamos discutiendo esta cuestión de técnica legislativa.

En cuanto a los párrafos que ha citado de la sentencia Tribunal Supremo —yo los tengo citados también en mi dictamen—, son perfectamente coherentes con lo que estamos diciendo aquí. Es decir, precisamente lo que hay ahí es un indicio que el juez debe valorar y que le debe llevar a incoar una causa en su caso y, luego, eventualmente compensarlo con otros que puedan llevarle a la conclusión contraria. O sea, que no hay ahí contradicción y de lo que se trata es de buscar una solución al problema real de una manera técnicamente adecuada y, sobre todo, no poniendo en la exposición de motivos que los jueces valoran subjetivamente, como si fuera algo que es una pura arbitrariedad, la inexistencia de delitos.

Muchísimas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Demetrio, por su comparecencia y por ilustrarnos en esta tarde. En nombre de la Comisión, queremos agradecer su participación.

Interrumpimos brevemente la sesión de esta Comisión para poder despedir al señor Demetrio y después continuar con el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR MEDINA CRESPO (ABOGADO ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS, PRESIDENTE DE HONOR DE LA ASOCIACIÓN DE ABOGADOS ESPECIALIZADOS EN RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO). (Número de expediente 219/000788).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego, por favor, que ocupen los escaños, que vamos a retomar la Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 32

Continuamos, en este caso, con la comparecencia de don Mariano Medina Crespo, abogado especialista en responsabilidad civil y seguros y presidente de honor de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro.

Tiene la palabra, señor Medina.

El señor **MEDINA CRESPO** (abogado especialista en responsabilidad civil y seguros y presidente de honor de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro): Buenas tardes.

Voy a tratar de ser rápido y, a ser posible, no agotar el tiempo, si soy capaz de hacerlo.

Primero, quiero hacer una aclaración. Yo acudo aquí porque me propuso el Grupo VOX. Tengo que decir que no se me dio ninguna instrucción, solo se me dijo de qué se trataba la cosa. Por lo tanto, tengo que cantar una alabanza en favor del grupo por el hecho de que, en ningún momento, haya sido mediatizado, hasta tal punto de que soy tan libre, tan libre, que la posición que sostengo no es la del Grupo VOX, porque yo estoy de acuerdo con el planteamiento de la proposición de ley que ha formulado el Grupo Socialista, como mal menor, ante la tragedia que supone la situación actual de inhibición judicial en materia de imprudencia de tráfico, inhibición judicial absoluta.

Yo tengo setenta y siete años, este año hago mi 50.º aniversario en el ejercicio de la profesión. Soy abogado que defiende perjudicados y aseguradoras; soy ambiguo, defiendo a unos y a otros. Soy libre, soy abogado libre, aunque no lo fui en su momento, porque trabajé en una compañía de seguros de defensa jurídica, en la que tuve la suerte de entrar porque mi padre me metió. Yo, a los ocho años, hacía guardias para que sacaran del calabozo del juzgado de guardia a los conductores que tenían un accidente en Madrid con sangre, porque siempre que había un accidente con sangre al conductor se le metía en el calabozo, y si no se presentaba una fianza, no salía; sin oírle, sin preguntarle qué había pasado. Había sangre y, por tanto, se presumía que era un delincuente. Así empezó la historia y ahora hemos llegado al extremo contrario.

Realmente no estoy feliz de haber oído todas las intervenciones anteriores, porque he llegado a creer que existe el delito de imprudencia menos grave. Es que no existe, no existe el delito de imprudencia menos grave. Yo llevo más de diez años en los no he visto un juicio oral por imprudencia. No existe desde hace años, antes de las últimas reformas. Solo había juicios de faltas y delitos por alcoholemia, por conducción temeraria, pero por accidentes, no, y lo que hizo la última reforma fue confirmar a los jueces lo que estaban haciendo ellos. Los jueces tramitaban muchos juicios de faltas; semáforos que se saltaran, imprudencias enormes, eran todos juicios de faltas, pero, técnicamente, formalmente, eran imprudencias simples, y como eran imprudencias simples, cuando se hace la reforma dicen: ¡Ay! Nos quitamos las imprudencias simples, están despenalizadas. Es decir, nos quitamos todo lo que hacíamos, y todo lo que hacíamos es que resolvían en juicios de faltas asuntos que correspondían a verdaderos delitos de imprudencia temeraria o de imprudencia menos grave.

Voy a contarles simplemente el último asunto con el que he cerrado ya mi despacho profesional. Un señor mayor se compra un coche automático. No ha conducido nunca un coche automático. Se sube a bordo de él, se pone en marcha y pierde el control. Sale de donde está aparcado el coche, atraviesa una calle entera, invade una acera, recorre los metritos que hay de la acera hasta el inmueble próximo y atropella a una señora y le siega una pierna, ¡le siega una pierna entera!, y le deja la otra que se le salvó de milagro en La Paz. A los pocos días el marido me preguntaba: ¿Y qué va a pasar con el conductor? Le dije: Nada. Esto no tiene importancia, esto es una imprudencia simple. Esto es una imprudencia leve, esto está despenalizado. No obstante, cuando su mujer pueda, con su silla de ruedas, que se vaya a la comisaría, que vaya a la calle Imperial y haga la denuncia. De todas formas, yo no me voy a molestar en buscar la denuncia, ni me voy a molestar en ir al juzgado al que haya correspondido, porque lo van a decretar archivado, y digo decretar, no dictar un auto; digo dictar un decreto de sobreseimiento. Son todos decretos de sobreseimiento, todos sin motivar, todos anticonstitucionales y sin notificar a los interesados. Yo no sé en qué juzgado está, a qué juzgado fue eso, ni lo sé ni me he molestado en saberlo, porque yo no estaba dispuesto a luchar para defender lo que todo el mundo sabe, y es que esa negligencia de ese conductor no era leve. Podía no ser grave, ¿pero que era menos grave como mínimo? Sin ninguna duda, ¡sin ninguna duda! ¿Y por qué lo habrá sobreseído libremente el juzgado? Sin leerlo, ¡sin leerlo!, lo han sobreseído. Y ahora el papel del fiscal, Bartolomé. ¿Qué hacen los fiscales? ¿Tampoco se les notifica a ellos el auto, el decreto de sobreseimiento libre? ¿Tampoco se les notifica? Claro que se les notifica, y lo consienten. Por lo tanto, no quiero oír —y tengo una enorme amistad personal con Bartolomé Vargas— que los fiscales están preocupados por las víctimas y por el derecho penal, no lo quiero oír. Y esto es así.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 33

La reforma que propone la proposición de ley es simplemente una reacción frente a esta situación, frente a esta situación de abandono, de abdicación judicial en el enjuiciamiento de los hechos. Esa es la pura verdad. ¡No hay juicios orales! Eso de: En una provincia no ha habido juicios orales... ¡No hay en ninguna! ¡En ninguna hay juicios orales por imprudencia, hombre! ¡Pero qué es esto! Llevo años sin ver juicios orales, y me he hinchado de tener juicios orales en la Audiencia Provincial, en los juzgados de lo Penal, en los juzgados de Instrucción, cuando conocían, instruían y resolvían ellos. En la Sala Segunda del Tribunal Supremo me he hinchado de vistas. Todo eso se acabó. Se acabó. Y las víctimas sufren la falta de procedimientos penales por hechos delictivos. Yo no me meto con el hecho de que la imprudencia simple esté despenalizada, lo decidió el legislador, lo malo es que bajo el aura de las imprudencias simples se meten las menos graves y las graves, ¡con negligencia! —en su sentido etimológico, con *nec legentia*, sin leer—, ¡sin leer ni siquiera los atestados!, atestados que ni existen, porque no se hacen tampoco, y si se hacen, se cobran.

Para terminar con esto, también tengo que decir lo siguiente. La proposición de ley del Grupo Socialista, con ese inciso final que se pretende suprimir, ni quita ni pone, ni da ni quita. Si es que sería innecesario. Es un pleonasma jurídico, es una redundancia decir que el juez tiene que apreciar. Pues, naturalmente, el juez tiene que apreciar todo siempre, tiene que apreciar siempre. Por lo tanto, es un indiferente jurídico mantener esa fórmula final. Ojo, pero cumple una función de psicología judicial, y es que hay un instinto de lectura rápida que consiste en saltarte la parte intermedia y leer la final, y los jueces solo leen que eso lo deciden ellos, y lo deciden de antemano —*in limine litis*—, ¡sin leer los atestados! Es incomprensible que el asunto de esta señora que yo digo no se haya tramitado como imprudencia menos grave. Y al final, ¿qué sucede? Que se degrada el estupendísimo principio de intervención mínima en lo penal, del que soy firmemente defensor. Pero se degrada porque no es un principio de intervención mínima, es principio de intervención nula, ¡de intervención nula! Y, si acaso, también principio de intervención mínima laboral, ¡laboral!, ¡principio de intervención mínima laboral!

Tengo aquí una frase que casualmente anoche me encontré en mi madrugada de lectura, que dice lo siguiente —es muy actual—: Conviene que las leyes abarquen cuanto puedan abarcar, dejando a los jueces lo menos posible, porque, atendiendo al mucho tiempo que se invierte —¡mucho tiempo que se invierte!— en confeccionar una ley —hoy lo estoy viendo— y el brevísimo que se emplea en juzgar, es más difícil que los jueces acierten en la administración de lo justo, sobre todo porque la mente del legislador se fija en casos generales y futuros y, en cambio, el juez juzga sobre hechos actuales y concretos en donde sucede —¡en donde sucede!— que en sus simpatías o antipatías se ve envuelta también su propia utilidad. Y esto lo decía Aristóteles. Esto lo decía Aristóteles. Seguimos en lo mismo, ¡en su utilidad!, porque un juez de Madrid que hacía dos días a la semana juicios de faltas y tenía que dictar veinte o treinta sentencias sobre juicios de faltas en una semana, ahora no hace ningún juicio de faltas, no dicta ninguna sentencia y no parece que le haya aumentado mucho el trabajo con la despenalización radical de las imprudencias lesivas.

Creo que no he agotado el tiempo. He procurado simplemente justificar por qué nace correctamente esta proposición de ley, y con mi edad expreso mi radical escepticismo a que seamos capaces de hacer alguna vez las cosas bien.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Medina.

A continuación, tomarán la palabra los portavoces. En nombre del Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Bal.

Tiene su señoría la palabra.

El señor **BAL FRANCÉS**: Quiero empezar por decirle, de verdad, esto que decimos en los juicios, que es: a definitivas. Espero que cuando tenga su edad me pueda expresar con tanta libertad como usted. Aquí, hoy, en la Comisión, estamos viendo dos formas de entender el derecho. Una, intelectual, la de los cátedros, profesores y quienes utilizan de una forma un tanto sofisticada los argumentos —muy respetable, por otra parte, a la hora de poder interpretar las normas de la parte especial del derecho penal—, y otra forma, que es su visión y la de algún otro compareciente también, que es la visión de los que llevamos la toga puesta, la de los que nos encontramos en el juzgado todos los días y nos enfrentamos a miles de problemas, que vemos que los jueces están saturados, que no hay manera, que deciden no ya los jueces, sino los secretarios judiciales directamente inadmitir una pretensión sin notificársela siquiera a la persona que puede tener un interés legítimo en esa pretensión, sin ninguna posibilidad de recurrir. Y cuando uno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 34

hace el esfuerzo de intentar averiguar e indagar, después de luchar contra viento y marea para que le dejen ver unos autos —siempre y cuando no se encuentre indispuesto o de baja el o la oficial correspondiente—, y pretende recurrir, le dicen que no se moleste, que vaya a otra cosa, que vaya a la vía civil o que se pague su pericial de indemnización de daños corporales, que vale un ojo de la cara si te pones en manos de un médico experto, que tenga la especialidad en valoración de daños corporales, no en manos de un médico generalista, cuyo dictamen no va a ser tenido en cuenta por ninguna aseguradora, que pretenderá al final ir a juicio porque va a utilizar sus propios peritos precisamente para combatir esa pericia de parte que no tiene suficiente sustento. En fin, como le digo, yo también he sufrido esa situación. Yo mismo he sido víctima de un accidente de tráfico y me he peleado mucho en los juzgados. En este sentido, le agradezco sinceramente su libertad, su sinceridad, su aplomo y su vehemencia en la exposición que nos acaba de hacer.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Bal.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Telechea.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Únicamente quiero agradecer la comparecencia.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Pagès.

El señor **PAGÈS I MASSÓ**: Igualmente, intervengo para agradecer la comparecencia, la sinceridad y el privilegio de escuchar toda una vida de experiencias sobre esta cuestión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pagès.

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, toma la palabra su portavoz, el señor Ortega.

El señor **ORTEGA SMITH-MOLINA**: Gracias por su intervención y por la claridad de su exposición.

Cualquiera que le haya escuchado atentamente, como lo he hecho yo, habrá llegado a una conclusión: el señor compareciente quiere que la ley garantice la intervención del juez o del tribunal porque considera que hay mayores garantías en esa intervención para las víctimas y que, por tanto, no podemos permitir que ningún juez o magistrado, por la razón que sea, porque no tiene tiempo o porque, como alguno ha sugerido, es un vago, pueda dejar de instruir e investigar y, por tanto, de juzgar el caso que tiene entre manos. Pero es que, señor compareciente, eso es precisamente lo contrario de la proposición de ley. Si lo que la proposición de ley no quiere es que el magistrado intervenga; quiere que se limite a ser un autómatas, que se limite a ejercer un papel de testaferrero o de amanuense, si se me permite la expresión, convirtiendo en delito lo que tal vez él, si instruyera, si juzgara, si apreciara —como dice actualmente la ley que se quiere derogar—, no consideraría como tal.

Pero es que el trasfondo va mucho más allá de la conclusión sobre la resolución de unos asuntos u otros, es que esta proposición de ley no va a mejorar la situación de las víctimas. En nuestra humilde opinión, las va a desamparar, porque va a intentar encajonar todos los supuestos de hecho en un mismo resultado, cuando cada hecho ha de ser juzgado, valorado y apreciado por el magistrado o el tribunal. Además, a nuestro modesto entender, conculca, como ya se ha dicho aquí por algún compareciente, principios fundamentales de la Constitución, como el principio de la seguridad jurídica, como el principio de la no indefensión o como el principio de la presunción de inocencia, porque hablamos de las víctimas, pero —también se ha dicho aquí— cualquiera de los presuntos autores mañana puede ser presunta víctima y cualquiera de las presuntas víctimas también puede convertirse en autor. ¿Esto qué significa? Que lo que debe hacer el legislador es dar las herramientas al juez para que pueda instruir. Yo le propongo —permítame la licencia en público, señor compareciente— lo siguiente: ¿Y si la reforma, en vez de decir que el juez no debe apreciar si hay o no entidad en el hecho, dijera: el juez o tribunal habrá de instruir y fundamentar después o bien el archivo o bien la incoación penal? ¿No estaríamos garantizando esa intervención del juez y, por tanto, protegiendo más a las víctimas, en vez de disponer, como propone el Grupo Socialista, la manera en que el juez ha de actuar sí o sí sin esa capacidad de instruir?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 35

Yo estoy con usted —con eso termino, señor presidente— en que no se puede aceptar de ninguna manera, es inaceptable para un sistema que cree en el derecho que un caso flagrante como el que usted ha explicado quede sin una incoación y sin una resolución judicial debidamente motivada, como no se acepta ningún archivo que no tenga esa resolución y esa motivación, pero precisamente eso no lo garantiza la proposición de ley.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortega.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Jerez.

El señor **JEREZ JUAN**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor compareciente, por estar esta tarde en esta sesión.

Debo empezar diciendo que no compartimos la mayor con usted. Nosotros somos un grupo parlamentario que creemos en el Estado de derecho (**el señor Medina Crespo: Y yo también**) y lo que no vamos a hacer bajo ningún concepto es considerar aceptable que los jueces se inhiban absolutamente en los casos que tienen en sus manos objeto de instrucción. No compartimos la insinuación de que los jueces hacen dejación de funciones y no creemos que la intervención de los jueces en el ámbito judicial sea nula, como usted ha afirmado en esta casa. Que sepa que esta casa es la casa de todos, esta casa es la casa de la libertad. Por tanto, entiendo perfectamente que venga usted a decir las cosas aquí en libertad, solo faltaría que no lo hiciera. Por tanto, considero también que nadie le tiene que decir aquí lo que usted tiene que venir a decir. Eso está fuera de lugar, se entiende por sí solo.

Gracias por contarnos todas sus experiencias, de las que tomamos nota. Ya sabemos cuál es su opinión. Creo que arranca de la negación del propio sistema judicial, cosa que, insisto, nosotros no compartimos, y lo que le voy a decir es en lo que creemos nosotros. Nosotros creemos en lo que dice la doctrina del Tribunal Supremo, que estoy absolutamente convencido de que usted conoce y habrá escuchado aquí en repetidas ocasiones si ha tenido la oportunidad de estar en esta sala. ¿Y qué dice la doctrina del Tribunal Supremo? Que no se puede imponer un criterio automático que conduzca a la imprudencia menos grave siempre. ¿Y qué dice la doctrina del Tribunal Supremo? Que no se puede otorgar una respuesta objetiva a la imprudencia, porque viola el principio de culpabilidad.

Muchas gracias por venir. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Jerez.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Soto.

El señor **SOTO BURILLO**: Muchísimas gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señor Medina, por su exposición y por la defensa que ha hecho usted de esta proposición de ley. Casi le diría que no hay más preguntas, señoría, como se dice también en el argot judicial, pero he visto que, por su experiencia en el día a día, conoce muy bien la materia en torno a la cual estamos debatiendo.

Usted ha hablado de una situación de inhibición judicial absoluta, de nula intervención, y me gustaría hacerle dos preguntas. ¿Usted cree que con esta proposición de ley se daría más seguridad a la víctima y a todas las personas que se puedan verse implicadas en este tipo de asuntos, en materias relacionadas con la imprudencia de conducción de vehículos a motor? Por otro lado, me gustaría que nos manifestase —si pudiese, concentrándolo en treinta segundos, aunque quizás sea una petición excesiva—, en ese lenguaje tan claro, tan accesible y tan sencillo con el que usted ha hablado, la necesidad de esta ley.

Nada más y muchas gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Soto.

A continuación, nuevamente tiene la palabra el señor Medina para contestar a las cuestiones que le han planteado. De igual manera, le rogaría que, en lo posible, fuera breve.

El señor **MEDINA CRESPO** (abogado especialista en responsabilidad civil y seguros, presidente de honor de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro): Voy a tratar de ser muy sintético.

Penúltima pregunta: ¿Cree usted que con la aprobación de la proposición de ley se va a conseguir lo que tendría que conseguirse? No, porque como ya he dicho —no es una cosa que diga ahora novedosamente—, ese inciso final que se quiere quitar ni quita ni pone. El artículo está bien. Se quite, se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 36

mantenga o no se ponga da igual, porque el juez, de suyo, tiene que apreciar las situaciones, y eso no lo tiene que decir cada una de las normas dentro del Código Penal. ¿Por qué lo dice en esta y en otras no? Por eso expresaba en la parte final de mi intervención mi escepticismo por edad y por saber que no se va a conseguir nada, no se va a conseguir nada.

Muy bien lo de las creencias, pero váyase a los juzgados, pregunte cuántos juicios ha habido por imprudencias menos graves y que le contesten, y siga usted creyendo que siguen funcionando bien.

El precepto, tal y como está hoy y quitándole el inciso final, no está imponiendo el juez autómatas, porque la norma dice que se considerará imprudencia grave aquella que sea consecuencia de una infracción grave de la Ley de Seguridad Vial, repito, que sea consecuencia. Al decir eso, ahí está el requisito de la causalidad. Hay un ejemplo de uno de los intervinientes que, en la fase previa a este acto, hablaba del pobre conductor que es atropellado por un peatón y al que, si se quita la frase final, resulta que van a procesar o a inculpar por un delito de imprudencia menos grave. No, hombre, no; eso se sobreesee libremente oyendo a las partes e instruyendo un poquito, y se sobreesee porque no hay imprudencia ni leve, ¡ni leve! Por tanto, no hagamos caricatura de las proposiciones que se hacen.

Aquí hay una cosa que no entiendo: que el juez motive. Sí, bien, es una cosa muy buena poner que el juez motive, que razone, que no dicte decretos; lo podemos poner en los siete mil o en los cuarenta mil artículos que el Legislativo hace. Ahora, lo que sí es verdad es que no motiva, que no dicta autos motivados; como mucho, ¡como mucho!, se trae en el ordenador uno que hizo un juez de Tenerife, que dedica tres páginas para que todos se las copien; lo han dejado colocar porque ya da hasta pavor y pudor utilizar el ordenador. Es decir, la idea de que el juez motiva... Pues claro, pero es que lo dice la Constitución.

Una de las maravillas —lo digo como abogado— de la Constitución española fue el artículo 120, porque en España, antes de la democracia, no solo no se motivaban las sentencias, sino que estaba prohibido hacerlo —repito: estaba prohibido hacerlo—. Hay sentencias de la Sala segunda del Supremo dictadas ya con la Constitución que seguían diciendo que no se motivaban, que las razones por las que el juez establecía la pena y la indemnización tenían que quedar en el sagrado corazón de la honradez del juez. Pero claro que hay que motivar. Y cuando se recurren los autos muchas audiencias dan la razón al recurrente, pero hay que esperar seis meses y, luego, te lo resuelve el juez de abajo, el juez al que le has impugnado el auto. Entonces, remato con una frase de Aristóteles de lo que decía de los jueces, y Aristóteles no es sospechoso de ser muy parcial.

No sé si he dejado algo sin contestar, creo que no.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Medina. Gracias por su comparecencia, por ilustrar con su contestación a los diputados. Seguramente les será útil para poder llevar a cabo la modificación que se está planteando. Muchísimas gracias en nombre de toda la Comisión por su participación.

Interrumpimos brevemente la Comisión para poder despedir al señor Medina. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR BASTIDA FREIJEDO (CATEDRÁTICO EMÉRITO DE DERECHO CONSTITUCIONAL DE LA UNIVERSIDAD DE OVIEDO, MIEMBRO DE LA MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA). (Número de expediente 219/000789).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, les ruego que ocupen sus escaños porque vamos a continuar con las comparecencias. **(Rumores)**. Señorías, por favor, quienes quieran conversar abandonen la sala. Es tarde y quedan comparecencias por celebrar. Les ruego, por favor, que no hagamos esperar más tiempo a los comparecientes que todavía restan para exponernos sus intervenciones.

Retomamos la Comisión con la comparecencia de don Francisco Bastida Freijedo, catedrático emérito de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo. Dado que ya está el señor Bastida preparado, le doy paso. Tiene quince minutos para expresar su opinión acerca de la norma que nos trae a esta Comisión. Le ruego que se ajuste al tiempo lo más que pueda.

Muchísimas gracias. Tiene la palabra.

El señor **BASTIDA FREIJEDO** (catedrático emérito de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo): Muchas gracias por la invitación para comparecer ante esta Comisión. Ya se han dicho muchas cosas e intentaré no incidir en las mismas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 37

La valoración que puedo hacer de esta proposición de reforma del Código Penal es positiva. Creo que es una reforma necesaria, aunque mejorable tanto en su exposición de motivos como en el texto mismo, que creo podría tener una mejor técnica legislativa.

Cuando se habla de la imprudencia siempre el problema es cómo calibrar el incumplimiento del deber de cuidado, esa desatención que se dice que puede ser grave, menos grave o leve. La cuestión está en dilucidar esta y, sobre todo, la imprudencia menos grave, porque es muy problemática, ya que es una categoría, como ha dicho el Tribunal Supremo, de fronteras difusas, tanto por arriba como por abajo. En 2015, como se ha recordado aquí, solo se criminalizaron en esa reforma del Código Penal las imprudencias graves y todas las demás quedan fuera del Código Penal. El argumento dado en su día fue sustantivo, porque se decía que la sanción penal tenía que ser la última ratio, pero no hay que desconocer que también había un argumento procesal, pues se decía que había que descongestionar el trabajo de los juzgados. Por tanto, ahora que se está criticando lo contrario, habría que decir que la reforma de 2015 también obedeció a esa idea. Justamente en esa reforma del 2015 se introduce de manera excepcional la categoría de imprudencia menos grave precisamente y solo en estos dos artículos que ahora son objeto de la reforma, el 142 y el 152, en su apartado 2.

¿Cuál ha sido la evolución en la consideración de imprudencia grave y menos grave? En el 2015, cuando se introduce esta reforma, se le da un amplio margen de apreciación al juez o al tribunal y ningún criterio para saber cuándo hay una imprudencia grave o menos grave. La tendencia en la práctica ha sido considerar muchas veces la imprudencia grave al volante —aquí solo estamos hablando de cuestiones de imprudencias al volante—, y en esas situaciones la imprudencia grave se convertía en menos grave y la menos grave en leve con el argumento de que ya se repararía en la vía civil el daño que se pudiera haber causado. Así que, en el 2019, cuatro años más tarde, la finalidad de la reforma —esto hay que tenerlo muy en cuenta— fue reducir el margen de apreciación de los jueces, porque no se les había dado ningún criterio y, por tanto, había una libertad grande a la hora de juzgar. ¿Y cómo se reduce en 2019 ese margen de apreciación? Estableciendo presunciones. Se estableció una presunción de imprudencia grave, como se ha señalado aquí, cuando en la conducción concurren circunstancias previstas en el artículo 379 del Código Penal, como rebasar umbrales importantes de exceso de velocidad o consumo de alcohol y drogas. También se hace una presunción para las imprudencias menos graves. Se dice que se reputará imprudencia menos grave cuando no sea calificada de grave siempre que el hecho sea consecuencia —por tanto, se establece un nexo causal; aquí se ha intentado ridiculizar este precepto, pero aquí ya hay un nexo causal— de una infracción grave de la ley de tráfico, y se añadió al final «apreciada la entidad de esta por el juez o tribunal». ¿Cuáles son las razones que hay para suprimir esta frase? Se introdujo esta frase en la reforma de 2019, a última hora, con el argumento de que era necesario evitar un automatismo entre la comisión de una infracción administrativa grave de la ley de tráfico causante de muerte o de lesiones y la calificación de estos hechos como un delito de imprudencia menos grave. Así pues, en ese tipo penal lo que comienza siendo una presunción de imprudencia menos grave acaba interpretándose como un mero criterio orientativo para el juez o el tribunal. ¿Cuál es la consecuencia? Que esta facultad del juez para apreciar esta entidad de la infracción administrativa grave se ha utilizado para calificar como leve la imprudencia en estos supuestos de infracción grave de la ley de tráfico. Esta consecuencia la dan por buena tanto la Fiscalía como el propio Tribunal Supremo, como hemos visto aquí en sentencias que se han citado.

Así que se preguntarán por qué después de solo tres años de modificar en 2019 el Código Penal se quiere reformar el delito de imprudencia menos grave. La respuesta es porque en 2022 hemos comprobado que hemos regresado a 2015. Esa es la respuesta: hemos regresado a 2015. La praxis judicial se ha aprovechado de esta frase, de esta coletilla, de este resquicio legal, para rebajar la imprudencia menos grave a imprudencia leve, y por eso la razón de esta reforma. Este apartado 2 del 142 y del 152 podría tener una interpretación correcta, porque, si la reforma de 2019 pretendía corregir una mala praxis judicial fijando en qué casos concretos la imprudencia ha de ser calificada como menos grave y si para ello estableció un tipo penal con esa presunción de que una infracción grave de la ley de tráfico con resultado de muerte o de lesiones debe calificarse como imprudencia menos grave, lo lógico sería interpretar que la facultad que se le atribuye al juez en esa coletilla final de apreciar la entidad de la infracción administrativa lo es para que concluya si la imprudencia fue menos grave o incluso grave, pero en ningún caso imprudencia leve. Esa sería la interpretación correcta.

Así que habría que suprimir las contradicciones a las que nos han llevado estas otras interpretaciones. Es absurdo que en un mismo tipo penal el legislador establezca una presunción para que determinados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 38

hechos sean calificables por el juez, como mínimo, como imprudencia menos grave y al final autorice al juez para que pueda calificar esos mismos hechos como imprudencia leve. La imprudencia comporta una desatención del deber de cuidado, y el legislador para las imprudencias menos graves ya fijó ese grado de desatención punible, y lo ha referido a las infracciones graves de la ley. No es el Gobierno el que ha hecho esa calificación, la hace el legislador, la han hecho ustedes en la ley de tráfico; es una ley de tráfico que establece esas infracciones graves. Por tanto, valorada ya por el legislador, es absurdo que se llame al juez ahora para que valore la entidad de esa infracción. Esa entidad ya está valorada por el propio legislador, y no cabe que se utilice esa coletilla final para que pueda decirse que la infracción fue grave pero no tanto. No, si la infracción es grave, es grave. Es absurdo calibrar algo que ya ha calibrado el legislador. Así que si algún sentido tiene esa frase final es que el legislador llama al juez para que valore si la infracción grave fue de tal entidad que la acción u omisión deba calificarse como imprudencia grave en vez de menos grave, pero no como leve.

Si se suprime esta coletilla final, ¿cuál es el margen de actuación del juez en el caso de imprudencia menos grave? Pues sigue teniendo un margen importante. Primero, debe verificar si los hechos, la muerte o las lesiones importantes han sido consecuencia de una infracción grave de la ley de tráfico. Por tanto, aparte de establecer el nexo causal entre la acción y el resultado lesivo, debe dilucidar si la acción constituye una infracción grave de la ley de tráfico. El listado de infracciones permite en algunos supuestos un amplio margen de apreciación, como se ha destacado aquí, cuando una de las infracciones es una conducción negligente. Pero la mayoría de las infracciones que establece el legislador en la ley de tráfico ofrece poco o nulo margen, como respetar la luz roja de un semáforo, no respetar la señal de *stop*, no respetar la señal de ceda el paso o incumplir las normas de cambio de dirección o de sentido. Así que si un conductor, supuestamente, no respeta un ceda el paso y como consecuencia choca con un motorista y este muere, el juez podrá determinar si respetó o no el ceda el paso, si pasó por el ceda el paso pero venía la moto a una velocidad tan exagerada que es culpa del motorista, no del conductor que pasó en el ceda el paso porque era la norma de confianza que tenía para hacerlo. Pero si concluye el juez que no se respetó el ceda el paso no puede fallar afirmando que la desatención no fue tan importante porque fue un mero descuido y que, en consecuencia, no constituye una imprudencia menos grave, sino leve; eso no lo puede hacer.

A mi juicio, lo que sucede es que hay una banalización de la vida y de la integridad física y moral de las víctimas en accidentes de tráfico. Y esto, aparte de un resarcimiento económico del daño, necesita un reproche penal. Porque no estamos hablando de una imprudencia menos grave cometida por un peatón, estamos hablando de una acción u omisión al volante cometida por una persona que tiene un superior conocimiento del deber de cuidado, porque lleva entre sus manos una máquina de riesgo y, precisamente por eso, ha obtenido un permiso de conducir que le acredita ese conocimiento especial del deber de cuidado. Además, señorías, hay algo muy importante, y es que no estamos aquí hablando de un delito contra la seguridad vial que consiste en una conducción temeraria que pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, sino que estamos hablando de un delito contra la vida y de un delito contra la integridad de las personas y, por tanto, de un delito de lesiones. O sea, que el concreto peligro de la seguridad vial se ha materializado en un homicidio y en un delito de lesiones, y eso creemos que merece un reproche penal.

Se banaliza tanto el resultado de muerte o de lesiones importantes como consecuencia de una imprudencia menos grave al volante que la retirada del permiso de conducir se le plantea al juez como una opción y no como una privación automática del permiso de conducir. Eso es lo que se establece ahora ya en esta redacción. Téngase en cuenta que en delitos contra la seguridad vial donde el peligro es potencial, en los tres artículos de delitos contra la seguridad vial, la privación del permiso de conducir es automática y que aquí, a pesar de que haya habido una infracción grave de la ley de tráfico y de que como consecuencia de esa infracción haya muerto una persona o se le han causado graves traumatismos, el juez tiene la posibilidad de no privarle del carné de conducir.

Concluyo. A mi juicio, creo que hay una empatía social y una empatía del legislador y de los jueces con el conductor procesado por imprudencia. Como se ha dicho aquí antes, todos nos vemos, porque todos o la mayoría tenemos permiso de conducir, como el conductor despistado que comete una infracción grave de tráfico, con la mala suerte de que mata a alguien o le lesiona gravemente y el juez le trata, al conductor procesado, como víctima del Código Penal. Parece que él es la víctima y se olvida de la verdadera víctima, y dice: bueno, ya tendrá su reparación económica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 39

Yo creo que es importante que haya un reproche penal también cuando hay una infracción grave de la ley de tráfico y, como consecuencia, un nexo causal con un resultado tan tremendo como puede ser la muerte o lesiones importantes.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Bastida.

A continuación, toman la palabra los portavoces. En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Bal.

El señor **BAL FRANCÉS**: Intervengo solo para agradecerle la comparecencia. Suscribo plenamente sus opiniones. Como hemos dicho ya y habrá escuchado en anteriores comparecencias, no se trata de una técnica legislativa distinta a la de otros preceptos del Código Penal que usted ha citado. En nuestra opinión, también existe suficiente margen de discrecionalidad y apreciación por parte del órgano jurisdiccional para poder realizar la valoración del resto de los elementos de la teoría del delito, de la tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad y punibilidad, que son característicos del análisis judicial, además de la aplicación de las normas procesales sobre valoración conjunta de la prueba, valoración inmediata, valoración de acuerdo con las reglas de la sana crítica. Así que no me queda simplemente nada más que felicitarle por su aportación y darle las gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Bal.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Plural, el señor Pagès.

El señor **PAGÈS I MASSÓ**: Únicamente para agradecer su comparecencia.

Nada más. Muchas gracias, de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pagès.

En nombre del Grupo Republicano, su portavoz, la señora Telechea, tiene la palabra.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Gracias, presidente.

Simplemente intervengo también para agradecer su comparecencia aquí esta tarde y sus explicaciones tan detalladas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Telechea.

En nombre del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Ortega Smith.

El señor **ORTEGA SMITH-MOLINA**: Muchas gracias, presidente.

Muchísimas gracias por su comparecencia. De entrada, hay una cuestión con la que no puedo estar de acuerdo, porque, además, entiendo que excede del ámbito de su intervención como catedrático de Derecho Constitucional y entra en el ámbito, muy legítimo, de su opinión como ciudadano, como podemos tenerla cualquiera de nosotros, y es cuando dice que, a su entender, existe una empatía con el conductor. Esa empatía que, según ha manifestado usted, pueden tener los jueces, incluso los legisladores o la sociedad, y que lo que se reclama es un reproche penal contra el causante de una muerte por imprudencia o de unas lesiones. No puedo estar de acuerdo porque creo que es precisamente al revés. Lo que existe es una empatía con la víctima, no una empatía con el conductor, y mucho menos con el conductor que haya podido cometer un acto que podría haber evitado. Lo que ocurre es que, al final, los conductores, sean jueces, legisladores o ciudadanos de a pie, pueden ser susceptibles de convertirse en víctimas, porque sean atropellados en la calle o cuando practican, por ejemplo, el deporte del ciclismo.

Por tanto, yo creo que la cuestión que se está debatiendo aquí, en esta proposición de ley, no va de empatías, porque si hay que tener empatía es precisamente con la víctima, que de manera inocente se ha visto privada de su vida o privada de su integridad física. Aquí, la cuestión que nos planteamos, al margen de los diferentes matices u opiniones que hemos dado desde otra visión con otros comparecientes, es la cuestión del Constitucional. Nuestro grupo tiene serias dudas de la constitucionalidad de este artículo, porque entendemos que quedaría vulnerado —ya lo he manifestado en otra intervención anterior— un principio constitucional que usted conoce perfectamente, el del artículo 24, el de la no indefensión de un acusado, o ese derecho a la presunción de inocencia. Porque dentro del principio de culpabilidad tiene que estar, precisamente, esa valoración, apreciación o motivación que ha de tener el juez a la hora de considerar si nos encontramos ante un ilícito penal o, por el contrario, considera que ha de irse a dirmir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 40

responsabilidades civiles o de otro tipo donde corresponda, principios que también podríamos ver afectados —no me alargó más— en el artículo 9 con el principio de la seguridad jurídica o, si se me apura, el principio de legalidad, por entender que no podemos dejar que una norma administrativa, como es la ley de seguridad vial, esté condicionando de manera automática una aplicación o un resultado de una norma penal, ley orgánica, con las condiciones especiales que tiene para su aprobación.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortega.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, la señora Moro.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas noches ya. Muchas gracias al compareciente por su intervención.

Estoy segura de que el señor Bal, que antes ha sido tan duro con los académicos, diciendo que estamos en la inopia, etcétera, seguro que no lo piensa del compareciente. **(El señor Bal Francés: ¡Ni de ti, María Jesús!)**. Ha mantenido su opinión en una comparecencia. Igual que a veces el juez no nos gusta cuando motiva, pero motiva, otras veces nos gusta cuando motiva. Creo que esto ha estado latiendo esta tarde, y no se trata de eso.

Me gustaría decir también que quienes estuvimos en 2019 en larguísimas sesiones, con mucha gente, en público y en privado —algunos están aquí y otros no están; Ana iba a venir, pero no ha venido—, sabemos que la principal motivación —después se fueron incorporando otras— o el objetivo prioritario era modificar el Código Penal en materia de omisión del deber de socorro, porque tanto la regulación como la interpretación jurisprudencial respecto al abandono en el lugar del accidente, cuando resultaba muerto, no estaban determinando una protección, lo que desde luego sí parecía que merecía un reproche social y moral y no se estaba trasladando a la concepción clásica y suficientemente desarrollada de la omisión del deber de socorro. Y después concurren otras cosas.

Por tanto, lo que hay que tener en cuenta es qué se nos dijo, qué se ha planteado en cada momento y qué se nos está diciendo claramente hoy aquí y se ha sacado en algunas consideraciones. He llegado a oír esta tarde que lo importante no es la indemnización, decía el segundo compareciente. Bueno, pues a nosotros se nos ha dicho que sí, que se buscaba un procedimiento más ágil para poder alcanzar antes la indemnización y que se buscaba el que hubiera una facilidad para —también se ha dicho antes de pasada— los informes de valoración del daño causado. Mi grupo ha insistido hasta la saciedad en que hay que modificar aspectos civiles y conseguir esos objetivos que son los que realmente persiguen las víctimas. Es curioso, además, que se proponga esta reforma —no sé qué le parece a usted— y se rebaje la pena, cuando todo lo que se pedía en los años 2018 y 2019 era elevar la pena. Además, en la tarde de hoy, en algunas comparecencias, se ha dicho que lo que sucede es tan grave que la víctima queda desprotegida. ¿Por qué, entonces, se rebaja la pena? ¿Por qué, entonces, no comparece el abogado para garantizar el derecho a la defensa? ¿Cómo lo ve usted? Efectivamente, me uno a la pregunta de si usted ve que, tal cual está la proposición de ley, sería inconstitucional. ¿No habría un reparo de inconstitucionalidad? ¿Cómo podemos resolver algún problema sin que tengamos que ratificar esta propuesta de modificación? Porque mucho de lo que yo he oído esta tarde noche apela a volver a reformar, de manera muy extensa, lo que se reformó en el año 2015. ¿Lo que queremos es volver a una situación anterior a la reforma del 2015? Entonces, esta reforma no lo resuelve. ¿Cómo podemos mejorar? Usted ha dicho que hay que mejorar la exposición de motivos. Es obvio, hay que mejorar la exposición de motivos. Son intolerables las afirmaciones, pero ¿cómo se pueden modificar para mejorar esos artículos del Código Penal si queremos un objetivo como el que se dice aquí que se persigue, aunque todos sepamos que no es el que se persigue, porque nos lo han dicho en privado? ¿Y por qué no plantear una reforma civil adecuada, como ha insistido mi grupo en tantas ocasiones? Me gustaría conocer su opinión.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Moro.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Soto.

El señor **SOTO BURILLO**: Muchísimas gracias, señor presidente. Señor Bastida, muchísimas gracias por su comparecencia, quiero felicitarle por su exposición y también agradecerle su valoración de la ley. Ha hecho usted una valoración positiva, conocemos sus aportaciones y el Grupo Parlamentario Socialista

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 41

las valorará en la tramitación parlamentaria de dicha ley. A lo largo de la tarde hemos podido escuchar las afirmaciones de diferentes grupos cuestionando la constitucionalidad de esta proposición de ley. Nos gustaría conocer su criterio acerca de ese cuestionamiento sobre la constitucionalidad de esta proposición de ley.

Nada más. Le felicito por su exposición y le agradezco su comparecencia. Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Soto.

El señor Bastida tiene ahora la oportunidad de poder responder a las preguntas que le han planteado. Le agradeceríamos que, en la medida de lo posible, fuera concreto y breve. Tiene la palabra.

El señor **BASTIDA FREIJEDO** (catedrático emérito de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo, miembro de la Mesa Española de la Bicicleta): Muchas gracias.

Me refería a la empatía, y es un análisis que hago no como constitucionalista, evidentemente, sino como ciudadano que se pone en la piel de otro y tiene esa empatía, exactamente igual que tenemos empatía ahora con los ucranianos y no la tenemos con los de Siria, cuyas casas quedaron igual de derruidas, pero vemos que podemos ponernos en su pellejo fácilmente y, entonces, tenemos esa empatía. Aquí también tenemos una empatía, porque nosotros podemos pensar, también el juez, que puede pasarnos que, por un despiste con una infracción grave, matemos a otra persona. Pero rebajar esa importancia, porque le puede pasar a cualquier persona, no quita para que merezca un reproche penal. Evidentemente, hay que proteger los derechos de defensa del acusado. Pero, de esa sentencia que se ha mencionado aquí tantas veces de 2020 y que, desde luego, hace un análisis doctrinal importante, yo discrepo enormemente, y creo que es el ejemplo práctico de por qué es necesaria esta reforma. Se trata de un señor que hace un giro a la izquierda para entrar en un cuartel en Ceuta en una línea continua. La línea es continua, pone el intermitente, sin pararse cruza esa línea continua, viene un motorista de frente y mata al motorista. Si se analiza la sentencia se ve cómo toda la argumentación se basa en intentar exculpar al conductor del coche que ha cometido una infracción grave, ni siquiera ha parado. ¿Cuáles son los argumentos que se dan en los hechos? Se dice: bueno, es que había una línea continua, pero más adelante había una línea discontinua, y no está claro que si girase en esa línea discontinua pudiera entrar bien al cuartel y, además, tenía el intermitente, así que algo de atención puso. En cambio, en cuanto a la víctima todo son sospechas, en el sentido de que a lo mejor iba mal. Se dice: no se sabe a qué velocidad iba, pero a lo mejor iba a más de 50 kilómetros por hora. Pero ¿dónde está la inocencia de la víctima? El Tribunal Supremo incluso dice: es posible que haya infringido el código de circulación porque obliga a ir por la derecha, pero se encontró con un obstáculo y, entonces, para esquivarlo se metió a la izquierda, en el carril de la izquierda, y eso pudo despistarle. ¡Hombre, no se va a estrellar contra un obstáculo que encuentra! Si hay un obstáculo a la derecha, pues tendrá que ir a la izquierda. Dicen: la luz trasera estaba encendida. Es que, claro, ¿cómo va a estar encendida la luz delantera si se ha empotrado contra el coche? O sea, son todo sospechas contra la víctima para ver si hay una concurrencia de culpas. El resultado es que el juez de Instrucción califica eso como imprudencia grave. La Audiencia absuelve, dice que es una imprudencia, pero es leve, y, por tanto, le absuelve con todos los pronunciamientos. Y el Tribunal Supremo dice: bueno, es imprudencia menos grave, no es grave, pero tampoco es leve; imprudencia menos grave. Tenemos ahí en ese circuito procesal los tres supuestos, pero siempre con un aire de querer buscar la culpa en la víctima y, por contra, exculpando al autor de la imprudencia. A eso me refiero, cuando hay más empatía en ese caso.

En cuando a la constitucionalidad, que es realmente mi especialidad, yo creo que esto es perfectamente constitucional; si no, habría que decir que el apartado 1 del artículo 142 y del 152 es inconstitucional, porque no le deja margen en ese automatismo al juez. Se dice: si usted iba a tanta velocidad y sobrepasa un umbral determinado de alcohol, eso, sí o sí, es imprudencia grave. Entonces, no cabe que el juez ande ahí calibrando. Si, además, es lo que se ha echado de menos y, por eso, se hizo en 2019, porque en 2015 se dijo que solo había imprudencia grave y no se le da ningún criterio al juez para que diga lo que es imprudencia grave. Entonces, para que no esté haciendo equilibrios jurisprudenciales, pues dicen: en determinados supuestos, esto, sí o sí, es imprudencia grave. Y aquí lo que se dice es: esto, sí o sí, si se infringe la ley de tráfico con una infracción grave y como consecuencia muerte o lesiones, sí o sí, es imprudencia menos grave, salvo que, calibrando usted la infracción, sea imprudencia grave. Eso es lo que dice el artículo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 42

En cuanto al reproche penal, que la víctima siempre quiere la indemnización, la vía civil. Yo creo que no; he hablado con Ana González —creo que se llamaba— y dijo que lamentaba que no hubiera un reproche penal por esas conductas. En general, ustedes, como legisladores, como representantes de la ciudadanía, ante un hecho de una infracción grave que, como consecuencia, causa la muerte o causa lesiones graves, creo que deben entender que tiene que haber un reproche penal, pero si ustedes consideran que no tiene que haber reproche penal, pues supriman la imprudencia menos grave y que solo quede la grave para todo. Yo creo, sinceramente, que no hay inconstitucionalidad en este tipo penal.

Concluyo. En cuanto a la rebaja de la pena, la rebaja de la pena la ha pedido el informe de la Fiscalía. El informe de la Fiscalía dice que debe diferenciarse la pena y que debería rebajarse. Está en el informe. Y luego, en cuanto a la mejora, yo creo que mejoraría esta redacción del apartado 2 del 142 y del 152 si se hiciese un paralelismo de las formas. ¿Cómo se hace la presunción en el apartado 1? Pues hagamos de la misma manera la presunción en el apartado 2, simplemente poniendo las mismas palabras —«en todo caso», etcétera—, pero en vez de remitirnos al 379 del Código Penal, nos remitimos a las infracciones graves de la ley de tráfico.

Gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Bastida. En nombre de la Comisión le agradecemos su exposición y también las aclaraciones que ha hecho a los distintos portavoces.

Interrumpimos brevemente la Comisión para poder despedir al señor Bastida y dar paso al siguiente compareciente. Muchísimas gracias. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR LAMIEL VILLARÓ (DEPARTAMENT D'INTERIOR DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. DIRECTOR DEL SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT). (Número de expediente 212/002150).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia de don Ramón Lamiel Villaró, director del Servicio Catalán de Tráfico, dependiente del Departamento de Interior de la Generalitat de Catalunya.

Muchísimas gracias, señor Lamiel. Disculpe el retraso. Sin más dilación le damos la palabra para que pueda hacer su intervención. Le rogaría que se ajustara al tiempo establecido de quince minutos porque, como bien sabe, vamos con cierto retraso. Tiene la palabra.

El señor **LAMIEL VILLARÓ** (Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya. Director del Servei Català de Trànsit.): Muchas gracias, presidente. Señorías, buenas tardes, buenas noches ya prácticamente.

Seguramente voy a hacer una intervención muy diferente a las que se han venido haciendo durante esta tarde. Quisiera empezar dando algunas cifras para poner en contexto también esta reforma del Código Penal que se pretende discutir y que se propone a debate. Voy a dar cifras de accidentalidad referidas a Cataluña, pero creo que son extrapolables —y las hemos compartido también con el director general de Tráfico— al conjunto del Estado. ¿Qué está pasando en estos tres primeros meses del año? La accidentalidad, tanto en 2021 como en estos tres primeros meses del año, ha venido muy marcada por la pandemia, y los siniestros, indudablemente, también han venido muy marcados por la pandemia. ¿Qué ha estado pasando durante la pandemia? Después de una ola pandémica ha venido una ola de siniestros; ha sido un mecanismo de relojería, ha sido muy sincrónico. Después de la ola pandémica ha venido una ola de accidentes y una ola de siniestros y de víctimas, que es lo más trágico. ¿Por qué decimos esto? Hay algunos datos que lo avalan; los datos, por ejemplo, de este mes de enero y este mes de febrero. El mes de enero tuvimos un incremento del 50 % de víctimas mortales respecto a 2019, fue un mes muy malo, y en el mes de febrero el incremento fue del 30 %. Nos comparamos con el 2019 porque durante el 2021 había confinamientos municipales en Cataluña y es difícil la comparativa de cifras. Pero en el mes de marzo ha habido una disminución del 63 % de las víctimas mortales. Esto da un balance global de una reducción respecto a 2019 de un 8 % de víctimas mortales. Hemos tenido dos meses muy malos donde tuvimos que poner las luces de alarma para poder implantar políticas de choque para reducir esta siniestralidad. ¿Por qué digo que esta ola de accidentes y de siniestros sigue a la ola pandémica? Porque en el mes de diciembre hubo una ola pandémica y luego viene el desconfinamiento, esta descomprensión, este incremento de movilidad. La movilidad no es causa de la siniestralidad, pero sí que marca una correlación con la siniestralidad. Las causas son otras y me voy a referir a algunas de ellas. Por lo tanto, hemos tenido un trimestre difícil. Se ha conseguido reducir, pero es un trimestre difícil. En conjunto, en lo que serían las víctimas en general, víctimas leves, víctimas graves o víctimas mortales, podemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 43

establecer que ha habido una reducción de un 20%; de toda esta gama de víctimas había una reducción del 20%, excepto de víctimas mortales, que ha sido de un 8% este trimestre. Pero, como decimos, esto es una buena mala noticia. Es una buena noticia por la reducción, pero es una mala noticia, porque detrás de estas cifras hay personas, víctimas mortales y familias, que están sufriendo estos siniestros de manera muy grave.

¿Qué ha estado pasando con los colectivos vulnerables, que se han mencionado en algunas de las intervenciones? Los colectivos vulnerables, ya en el 2021, pero viene siendo también un porcentaje de referencia, son el 50% de las víctimas mortales habitualmente en el conjunto de siniestros de un año. En este trimestre del año no hemos llegado al 50%, pero sí que hay un notable incremento de víctimas mortales en colectivos vulnerables, excepto en motoristas que, por primera vez, hay un leve descenso de víctimas mortales. Los colectivos vulnerables también incluyen a los motoristas, ciclistas y peatones; y nos preocupa, como nos preocupaba también en el año 2021 el incremento de atropellos de peatones. Hay un incremento de atropellos de peatones muy importante, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas. En vías urbanas, especialmente en las travesías, esas carreteras que cruzan los municipios. Por lo tanto, las víctimas mortales en colectivos vulnerables nos preocupan y nos ocupan. En cuanto a ciclistas, que se ha mencionado en alguna ocasión en esta sala, estamos igual en el año 2019, en 2021 y en 2022, dos víctimas mortales en este trimestre; y, en cuanto a peatones, que decía anteriormente, y mencionaba que se han disparado las cifras y nos preocupan enormemente, en el 2021 tuvimos quince atropellos de peatones en vías interurbanas y, en este 2022, en estos tres primeros meses, ya tenemos siete atropellos de peatones en víctimas mortales.

Para ser también breve y no extenderme excesivamente, quiero decir que, aparte de tener esta huella de la pandemia en la siniestralidad, también lo que notamos es que es una siniestralidad muy dispersa y que necesita de una estrategia dinámica para afrontar estos siniestros y estas víctimas mortales. Por ejemplo, una batería de actuaciones, como la presencia policial en diferentes focos donde se puede producir accidentalidad, después de estudios pormenorizados que hacemos nosotros con las autoridades policiales y las policías locales; también el uso de inteligencia artificial para combatir uno de los problemas más importantes que tenemos, el 23% de las causas concurrentes de accidentalidad de víctimas mortales es la distracción y el uso del teléfono móvil como distracción. Por tanto, es muy importante este elemento. Ahí vamos a utilizar elementos de inteligencia artificial para poder combatir este fenómeno y poder sancionarlo. Esto sería el eje de la siniestralidad, la actuación policial, el control, estas medidas preventivas, antes de llegar a lo que serían estas modificaciones del Código Penal o la adaptación con el Código Penal.

Hay otro elemento que me gustaría destacar y que creemos que es de importancia, que es la formación en materia de seguridad vial. Seguramente muchos de nosotros y nosotras hemos tenido solo una única formación cuando obtuvimos el permiso de conducir, pero a lo largo de nuestra vida no hemos tenido la posibilidad de tener más formación y las cosas han cambiado muchísimo. Como decía aquel, los tiempos están cambiando. Por ejemplo, todo el tema de ayudas técnicas de los vehículos. Nadie nos ha enseñado excesivamente cómo funcionan ni cómo van, pero a lo largo de la vida como conductor o conductora deberíamos tener una formación vial para poder afrontar los nuevos retos y para poder afrontar una conducción más responsable. Por lo tanto, querría destacar la formación como un eje indispensable en las políticas de prevención antes de acudir al Código Penal. También querría destacar, dentro de la formación, unos cursos que realizamos como Servicio Catalán de Tráfico, que son los cursos para obtener el permiso de conducción cuando se han perdido todos los puntos o se ha perdido el permiso; ahí hay algunos datos. Hemos hecho un estudio longitudinal muy interesante. En 2017 analizamos las catorce mil personas que acudieron a estos cursos. Lo que hicimos fue analizar las sanciones que les llevaron a esos cursos y las sanciones que cometieron estas personas en los dos años posteriores, es decir, en este estudio longitudinal analizamos el antes y el después del curso y vimos las reincidencias. Obtuvimos que el 56% de los asistentes a estos cursos, algunos de ellos penados, volvieron a reincidir; solo el 44% no reincidieron en los dos años posteriores. Podríamos dar muchos más datos, pero tampoco me voy a extender excesivamente respecto a este estudio sobre los cursos de recuperación del permiso de conducción por puntos. ¿A qué nos ha llevado eso? Nos ha llevado a repensar esta formación y estos cursos, porque lo que queremos es aumentar la tasa de conductores que no reinciden y que, por lo tanto, recuperan el permiso pero continúan manteniendo una conducción segura.

No me voy a extender más, pero sí querría mencionar que en todos estos temas de seguridad vial existe un sesgo de género; lo hemos ido viendo a lo largo del análisis de diferentes temas vinculados a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 44

siniestralidad, pero también a la seguridad vial. Por ejemplo, quiero mencionar que en estos cursos de recuperación del permiso por puntos el 50% de las mujeres no reinciden ni cometen infracciones en los siguientes dos años al curso y, en cambio, en el caso de los hombres, el porcentaje es del 36%; la tasa de no reincidencia en mujeres es mucho más elevada que la de los hombres.

Quiero mencionar también otro tipo de elemento y ventana de oportunidad para la formación continua del conductor y de la conductora a lo largo de su vida, que son los centros médicos y los momentos en que se renueva el permiso de conducir. Nosotros creemos —lo hemos estado trabajando— que estos centros deberían ser elementos y centros de formación continua para valorar las capacidades y la reserva cognitiva de las personas, pero también las habilidades y potenciarlas para una conducción más segura y responsable y para conseguir esta responsabilidad compartida en la vía pública.

Finalmente —claro está—, están las sanciones penales. Nosotros deberíamos tener, como gestores de tráfico, como autoridades de tráfico, toda una batería de elementos y herramientas. Una de ellas va a ser el Código Penal y esta modificación que se propone. A nosotros siempre nos van a encontrar al lado de las víctimas, es obvio que sí. Quizás no vamos a entrar en el debate jurídico, pero para nosotros, si esta reforma compensa y da más garantías a las víctimas, va a ser un paso importante. No va a ser el único paso, pero sí el último, la última ratio. Debe haber otras políticas como las que he mencionado anteriormente —en las que no he tenido tiempo de profundizar—, que son las básicas en seguridad vial, pero también está el recurso del derecho penal, el recurso de las sanciones penales. Por lo tanto, valoramos positivamente que estas modificaciones vayan a compensar y a resarcir a las víctimas, pero también nos gustaría mencionar otro aspecto. Se habla mucho de la víctima en el siniestro, de cómo compensarla, pero deberíamos hacer un esfuerzo, como autoridades de tráfico, por poner en marcha servicios de atención a las víctimas de tráfico. En Cataluña ya tenemos un servicio de atención a las víctimas de tráfico, lo hemos hablado también con el director general en algunas ocasiones. En los últimos diez años hemos atendido a cuatro mil personas. Celebramos este año el décimo aniversario de este servicio. Atendemos a las víctimas y a las familias con víctimas mortales, pero vamos a dar un paso más. En esta atención, que es orientación, atención psicológica, etcétera, vamos a dar un paso más, que es avanzar en dar un servicio a los heridos graves en accidentes de tráfico para que puedan recuperar su autonomía y tener una vida lo más independiente posible; les vamos a atender tanto a ellos como a sus familias y a su entorno social.

Lo dejo aquí a la espera de las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Lamiel. Le agradecemos la consideración que ha tenido, que creo que es compartida.

A continuación, es el turno de los portavoces. Por parte del Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Bal.

El señor **BAL FRANCÉS**: Simplemente quiero darle las gracias por su comparecencia. Coincido con usted, efectivamente, en que en este punto, en este tipo de reformas, no se trata quizá tanto de estar de un lado o del otro, simplemente de no dejar desprotegido a nadie que esté sufriendo esa situación de desprotección, esa situación de falta de tutela efectiva, porque al final el Estado no protege a estas personas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Bal.

En nombre del Grupo Plural, tiene la palabra el señor Pagès.

El señor **PAGÈS I MASSÓ**: Únicamente quiero agradecer al señor Lamiel su intervención y también la perspectiva que ha dado de cómo afrontar los problemas de tráfico desde su departamento.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

La señora Telechea, en nombre del Grupo Republicano, tiene la palabra.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Gracias, presidente.

Quiero agradecer la comparecencia del señor Lamiel esta tarde aquí, en el Congreso de los Diputados, en esta Comisión de Justicia. Creemos que es importante también poner de manifiesto todo ese sistema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 45

de prevención —que yo creo que en algunas de las intervenciones que ha habido esta tarde ya lo he puesto de relieve—, no solamente tenemos que ir a la reforma constante del Código Penal, que quiero recordar que es de los más punitivos de Europa, sino que, además, creo que las administraciones públicas tienen esa responsabilidad de atender la prevención de todos los accidentes que pueda haber y, en este caso, de los ciclistas. Son muy importantes y muy relevantes todas las políticas públicas que se puedan llevar a cabo para esa prevención. En ese sentido, reitero mi agradecimiento por su comparecencia.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Telechea.

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA JUST**: *Molt de gust a parlar amb vostè.*

Le agradezco su comparecencia, pero yo me voy a salir un poquito del tema, más que nada porque usted se ha limitado a explicar cuestiones estadísticas sobre las que yo, si le tuviera que preguntar, no tengo nada que preguntarle porque las estadísticas no se pueden modificar, los números son los que son; con lo cual, preguntar sobre números es un poco absurdo.

Pongo en su conocimiento que el eje fundamental de esta reforma legislativa que se pretende es desposeer a los jueces de su capacidad discrecional para dirimir si una cosa es delito leve, es delito grave o es un simple procedimiento civil, con lo cual se inhiben y lo derivan a un procedimiento civil. Nosotros, el Grupo VOX, lo consideramos una invasión del Poder Legislativo sobre el Poder Judicial. El fundamento básico de la democracia es la separación de poderes, con lo cual, al Poder Judicial hay que dejarlo tranquilo y que actúe. Nunca el Legislativo tiene que limitar la capacidad de los jueces, porque, si abrimos este pastel, llegará un momento en que los jueces serán simples agentes del Estado o agentes del Legislativo, no tendrán ninguna capacidad para nada. VOX es un partido que confía mucho en los jueces, por eso vamos constantemente al Tribunal Constitucional para defender los derechos y las libertades de Cataluña, pero este tema de los jueces me recuerda un poco —y se lo digo a usted porque es militante de Esquerra Republicana de Catalunya— al *procés*. En el *procés* se demostró la importancia de los jueces, porque, mientras el poder político, el Gobierno que estaba ahí, no hizo absolutamente nada, los jueces fueron los que salvaron el sistema democrático y salvaron a Cataluña. Y, precisamente, esta señoría (**señalando al señor Ortega Smith-Molina**), compañero de escaño que tengo aquí a mi lado, mucho podría hablar de eso.

Con lo cual, insisto, por definición el Legislativo tiene que abstenerse siempre de limitar el Poder Judicial. Este es un principio básico y VOX es un partido de principios. Por tanto, insisto, los jueces tienen la obligación de salvar las libertades públicas y, en el caso de accidentes de tráfico, los jueces dirimen la capacidad y el contenido de los actos delictivos o no delictivos, al igual que son los jueces los que tienen que preservar la independencia y los derechos de las víctimas y también de los causantes del delito, porque a veces, como ha dicho un compareciente anteriormente, en accidentes de tráfico o en atropellos la víctima también causa lesiones a la otra parte. Por ejemplo, en los atropellos de un ciclista a un peatón donde los dos salen con lesiones. ¿Quién es víctima? ¿Quién es causante? ¿Quién no lo es? En definitiva, los jueces tienen la ecuanimidad, porque son los que sustentan la vara del equilibrio de la balanza de la justicia y son los que tienen que dirimir y no hacer una ley fría que establezca la tipificación jurídica de cada hecho simplemente porque lo dice la ley. En ese caso, tendríamos jueces en los tribunales de justicia con las manos atadas, que serían simples autómatas que tendrían que limitarse a coger el código normativo y aplicar la ley sin poder hacer absolutamente nada. Por eso, estamos en contra de este intento de reforma mediante ley orgánica.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor Lamiel, muchísimas gracias por esos datos estadísticos que nos ha dado, pero, según los datos de la DGT, entre el 1 de enero y el 5 de abril del año 2022 se han incrementado en quince personas más los fallecidos respecto a 2021, aunque respecto a 2019 han disminuido en tres personas. Por tanto, no coincide mucho con lo que usted nos ha dicho, pero no hay problema ninguno.

Usted ha mencionado una serie de cuestiones que evidentemente coadyuvan a eliminar o a disminuir todo el tema que se está abordando en este proyecto de ley orgánica, pero lo que se debate hoy es cuál

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 46

la postura de cada grupo y qué aportación puede hacer usted a este proyecto de ley. Yo quiero dejar claro que nosotros no estamos de acuerdo con este proyecto de ley orgánica de reforma de la ley de 2019. ¿Por qué? Porque apartar a los jueces de un debate sosegado para apreciar culpabilidades en un proceso en el cual se dirimen lesiones o muerte va totalmente en contra del principio constitucional de amparo de la justicia. Es una auténtica barbaridad. Como es otra auténtica barbaridad la crítica exacerbada que se hace en la exposición de motivos de este proyecto de ley a la actuación de los jueces, cuando dice que dejan caducar sin motivar. Es una auténtica atrocidad y barbaridad que quiebra los principios básicos de los que todavía creemos en la justicia, porque en esta sala parece que hay algunos que todavía no se han enterado de que la justicia existe para dirimir los conflictos. Lo que se debate en este proyecto de ley, como se ha dicho muchas veces, es la responsabilidad objetiva en vez del principio de culpabilidad, que es el fundamento y límite de la aplicación de la pena. Es así de claro, y no se puede objetivar el delito penal en una serie de infracciones graves previstas en la ley de seguridad vial sin la intervención del juez. No es automático ese traslado y, evidentemente, el juez no puede convertirse en un autómatas en ese traslado del campo administrativo al campo judicial.

Esta tarde aquí se han mencionado dos manuales —vamos a decirlo así— con los que hemos estado trabajando, que son la famosa sentencia de casación del Tribunal Supremo y también el dictamen del fiscal delegado de Seguridad Vial, que arropa y ampara la reforma que se hizo en el año 2019. En definitiva, eliminar a los jueces es una auténtica barbaridad y a eso nos remitimos. Le voy a plantear una pregunta relacionada con el proyecto de ley orgánica de modificación de la ley del año 2019 en el sentido de si está usted de acuerdo en apartar a los jueces, tal y como propone este proyecto de ley. ¿No cree que sería más justo y más objetivo que los jueces le ayudaran en esa función que usted ha realizado siempre protegiendo a los colectivos vulnerables —ciclistas, motociclistas y peatones—, tal y como he comprobado por su larga, dilatada y fructífera trayectoria en el ámbito tanto de la discapacidad como de la seguridad vial? Por último, quiero preguntarle también a usted, que es experto en seguridad vial, qué sucedería en caso de que no actúe el juez cuando hubiera concurrencia de culpas, cuando tanta culpa pueda tener el conductor como, por ejemplo, el peatón que se le ha echado encima.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Mateu.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, presidente.

Gracias, don Ramón, en nombre de mi grupo parlamentario, el Grupo Socialista, por su comparecencia en esta Comisión y por la exposición que nos ha hecho. Siguiendo un poco su trayectoria, he visto que está al frente del Servicio Catalán de Tráfico y su objetivo desde el principio siempre fue preservar la vida de las personas y evitar la siniestralidad. Ha llevado a cabo un plan de seguridad vial cuyo compromiso es reducir al 50 % las víctimas mortales en 2030 y la Visión Zero víctimas en 2050. En este sentido, centrándome no en la parte punitiva de la ley, sino en la parte preventiva a la que ha hecho antes alusión mi compañera de Esquerra, me gustaría que me comentase, si es posible, qué se ha hecho o qué se está haciendo en su territorio, Cataluña, con los colectivos vulnerables, puesto que de todos los accidentes mortales el 50 % son motoristas, ciclistas o peatones. Me gustaría que nos contase un poco eso y le reitero mi agradecimiento.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Pérez.

Para que pueda responder a las preguntas que le han planteado y, sugiriéndole nuevamente brevedad en el tiempo —se la agradeceríamos—, tiene la palabra el señor Lamiel.

El señor **LAMIEL VILLARÓ** (Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya. Director del Servei Català de Trànsit): Señorías, he asistido durante toda la sesión a los debates que ha habido con los anteriores comparecientes, que son doctos y muy especialistas en la materia del derecho penal. Me van a perdonar, pero no soy un especialista en derecho penal. Yo creo que puedo aportar otra visión, un foco diferente, un marco para saber exactamente dónde está la pieza de derecho penal y cómo puede actuar el derecho penal para conseguir esta reducción de siniestralidad. Ya sé que mi aportación al debate sobre esta modificación del derecho penal es limitada, pero entiendo perfectamente la discusión que ha habido esta tarde. Me une una buena relación al señor Bartolomé Vargas y comparto muchos de sus criterios. Yo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 47

creo que con esto puedo responder a su pregunta. Hemos tenido ocasión de hablar extensamente con Bartolomé, hemos compartido los criterios y creo que compartimos ciertas ideas al respecto. En cuanto a esta modificación, también compartimos con Bartolomé algunas de las propuestas o de las ideas subyacentes a la modificación. Creo que con esto respondo.

En cuanto a las políticas de reducción de siniestralidad de colectivos vulnerables, efectivamente, nosotros hemos aprobado hace ya más de ocho meses un plan de seguridad vial donde nos marcábamos una reducción del 15% de las víctimas mortales para estos tres próximos años. Esa parece una cifra fácil de conseguir, pero es muy complejo conseguirla. Siempre pensando que detrás de cualquier siniestro hay una víctima y hay una tragedia y siempre pensando que cualquier reducción es una buena noticia, es muy complicado conseguir esta reducción. ¿Qué hemos planteado en este plan? Pues, una batería de propuestas y, especialmente, unos objetivos determinados para colectivos vulnerables. Nos ha preocupado y nos sigue preocupando muchísimo el incremento de víctimas mortales en motoristas, que es uno de los colectivos incluidos dentro del ámbito de vulnerables. Básicamente, existe una doble vulnerabilidad: vulnerabilidad ante el otro vehículo que puede lesionar a quien conduce este vehículo y vulnerabilidad porque la persona es el chasis de este vehículo, tanto si es motorista como si es ciclista o peatón. Por tanto, nos ha preocupado muchísimo el tema de los motoristas, nos está preocupando y nos ocupa el tema de los ciclistas y también vamos a lanzar una campaña para los peatones frente a estos atropellos. Lo he dicho muy de pasada y creo que no he puesto suficiente énfasis, pero este año ya llevamos siete víctimas mortales de peatones atropellados cuando el total del año 2021 fue de quince, o sea, llevamos ya la mitad en tres meses. Hay una relajación pospandémica, una falta de hábito y una falta de conciencia que provocan unos siniestros que no eran habituales anteriormente.

En cuanto a prevención en motos, ha funcionado muy bien la formación, unas formaciones que se llaman Formación 3.0 y que hacemos con los fabricantes de motos. Son formaciones que hacemos en carretera mediante las que reconducimos hábitos: grabamos a los motoristas para que conozcan sus actitudes y para que las puedan reconducir. También estamos trabajando en mejoras de las infraestructuras de las vías. En este caso, hemos hecho alguna apuesta por pinturas y señalizaciones para conducir la trazada de las motos y reducir los siniestros en motos. Esto en cuanto a motos, pero podríamos hablar más. También vamos a perseguir las conductas inadecuadas en moto. Vamos a poner en marcha esta primeravera dos motos sin logotipar, dos motos espía, para poder introducirnos dentro de estos grupos. Esta semana se ha detenido a veinte motoristas que formaban parte de un grupo organizado de actitudes absolutamente deleznable en la carretera. Vamos a trabajar en todas estas estrategias, es decir, formación, pero también control.

En cuanto a ciclistas, hemos hablado también con los colectivos y vamos a ver qué más podemos hacer para asegurar la responsabilidad compartida en la carretera. Tenemos algunas ideas, pero queremos compartirlas. Vamos a poner en marcha una experiencia de unas pruebas de aviso de que en un túnel puede encontrarse el conductor a un ciclista, para ver si estos sistemas pueden dar más seguridad, porque estamos avisando al conductor de que puede encontrar ciclistas. Esto puede ser de interés para reducir esta siniestralidad.

En cuanto a peatones, vamos a lanzar una campaña. Especialmente, nos preocupan los atropellos en autopista y vamos a lanzar una campaña en autopista.

Para finalizar, cuando he hablado de estos cursos que damos para recuperar el permiso de conducir por puntos, es muy interesante ese estudio que he mencionado muy deprisa porque no tengo tiempo de profundizar, un estudio longitudinal antes del curso y después del curso. Estos estudios longitudinales pueden ser también de interés para estas reformas del Código Penal para ver cómo funciona esta medida ejemplarizante en el código y cómo puede funcionar a lo largo de los años como mecanismo de reinserción. Creo que estos estudios longitudinales son interesantes para cualquier medida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lamiel, muchísimas gracias por su intervención y por sus aportaciones. En nombre de la Comisión, muchísimas gracias.

Interrumpimos brevemente para poder despedir al señor Lamiel y dar paso al siguiente compareciente.
(Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 48

— DEL SEÑOR GARCÍA BURRIEL (PORTAVOZ DE LA COORDINADORA CATALANA DE USUARIOS DE BICICLETA). (Número de expediente 219/000790).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de la Comisión, que reanudamos con la comparecencia de don Albert García Burriel, portavoz de la Coordinadora Catalana de Usuarios de Bicicleta. Como ven, nos va a hacer la exposición acompañada de unas diapositivas que nos irá comentando.

Señor García, tiene la palabra.

El señor **GARCÍA BURRIEL** (Portavoz de la Coordinadora Catalana de Usuarios de Bicicleta): Buenas noches, señorías.

Lo primero quiero agradecer a Junts por habernos dejado participar a los que somos usuarios y usuarias de la bicicleta. Nosotros representamos a todo el colectivo, no solo a ciclistas de carretera profesionales, sino a las personas que se mueven en bicicleta. He preparado una exposición para la que me dijeron que tenía unos veinte minutos largos o así (**risas**), pero, para que esto sea más llevadero, se la van a enviar por correo electrónico a cada uno de ustedes y yo les voy a resumir lo que pedimos con las diapositivas. Así, con el cansancio que llevan, creo que va a ser mucho más directo el mensaje. **(Apoya su intervención en una presentación digital)**.

Tenemos un problema muy grave. Nos comparamos con Europa y nos damos cuenta —se han hecho muchos estudios— de que en los países europeos más avanzados cuantas más bicicletas hay en las vías menos accidentes hay. ¿Qué nos encontramos en España? Que cuantas más bicicletas hay más accidentes. ¿A qué lo achacamos? A que los conductores no nos respetan. Una de las conclusiones a la que hemos llegado después de todos estos años es que esto es así porque al final la mayoría de las veces la ley otorga impunidad. Si tú sabes que no te va a pasar nada por lo que estás haciendo pues conduces de esa manera. ¿Qué pasa en otros países? Aquí lo vemos muy claro. Gran Bretaña: catorce años por matar a una persona en accidente de tráfico, tres años si es un despiste y ya hace años que se están planteando que sea cadena perpetua. Por solo atropellar a un ciclista sin matarlo, la persona que lo atropelló fue condenada a veintidós meses de prisión, a la retirada del carné durante tres años, a hacer un nuevo examen de conducir, a la indemnización de la aseguradora y a un recargo económico por parte de la persona conductora. Estas son cosas que pasan en nuestro entorno. Si vamos a países que a lo mejor pensamos que no tienen tanta democracia, en Marruecos la pena por homicidio imprudente cometido como consecuencia de un accidente de circulación es de prisión de tres meses a cinco años, duplicándose la pena por conducir con exceso de velocidad o bajo los efectos del alcohol o las drogas. Los ejemplos europeos están por encima y hasta este muchas veces está por encima del español.

Nosotros nos hemos dado cuenta de que, tal y como está el Código Penal en este país, al final quien la hace no la paga. Es de lo que se ha estado hablando aquí toda la tarde y, por eso, no me voy a extender mucho más en esto. Naciones Unidas dice que va a ser el quinto problema en el mundo en 2030 a menos que se tomen medidas inmediatas. Si no tomamos ahora medidas inmediatas para que quien atropella, quien mata, quien comete una imprudencia muy grave, tenga unas consecuencias, no vamos a conseguir avanzar. Mucho ruido y pocas nueces. Como he dicho, no somos juristas, somos asociaciones independientes. Oímos por todos los sitios que la ley de tráfico se endurece y que van a poner más multas, pero al final, cuando pasa algo tan grave como que maten a una persona, el Código Penal es leve. Entonces, por mucho que la ley de tráfico vaya poniendo el susto en la mente de todas las personas, resulta que la sociedad se acostumbra a que no pase nada.

Se han hecho estudios y se sabe desde hace mucho tiempo que hay muchas personas que son agresivas al volante. Nosotros, que sufrimos mucha de esta agresividad, pensamos que hemos de empezar a plantearnos que existe la violencia al volante. No voy a hablar ya de accidentes, pero esto sí que se lo voy a leer: Los ciclistas que circulamos con pleno derecho nos sentimos agredidos y en peligro cuando constantemente los conductores de vehículos de motor nos adelantan sin respetar el metro y medio. Es lo mismo que recibir una bofetada tras otra, es muy similar a la violencia de género, cuando después de muchas palizas, un día llega la que te provoca la muerte. Cuando estamos en la carretera, es habitual oír vociferar a conductores que desatienden la conducción para increpar al ciclista al adelantarlo con improperios como: ¡Sal de ahí, que harás que te mate! No sé a qué les recuerda esto.

En relación con el metro y medio, ¿cómo puede ser que la infracción que provoca la mayoría de las muertes de ciclistas en las carreteras de este país esté tipificada como grave en el reglamento y en la ley de tráfico, pero solo cueste 200 euros matarte o adelantar rozándote y poniendo en peligro tu vida? No está ni equiparado ni equilibrado lo que hace el conductor al cometer una infracción con el resultado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 49

Aquí hay unos cuantos datos sobre lo que pasa —ya tienen ustedes un montón—, pero me voy a centrar un poco más en lo que pasa socialmente, en cómo utilizamos el lenguaje. La utilización de las palabras adecuadas o el significado real y el significado utilizado socialmente es muy importante en el objeto de la propuesta de modificación del Código Penal. Las infracciones cometidas en un siniestro con consecuencia de muerte utilizando un vehículo de motor o ciclomotor se consideran penalmente como homicidios imprudentes, pero ¿qué se entiende coloquialmente por imprudencia? Socialmente, la imprudencia se entiende como un acto de inconsciencia de alguien que no sabe lo que hace y, en lo referente a la conducción de vehículos de motor, a una falta de voluntad de hacer mal. En cambio, en la definición jurídica, la imprudencia supone el incumplimiento consciente de una norma que conlleva implícita la culpabilidad. Los siniestros provocados —porque no son accidentes— por conductores de vehículos de motor o ciclomotores que cometen una infracción no se pueden considerar involuntarios. La sociedad está acostumbrada a relacionar los siniestros provocados por los conductores de vehículos de motor como accidentes, de forma que, al considerarse una acción involuntaria, la sociedad —y en su reflejo, la ley— es benévola ante estas conductas que mayoritariamente son ocasionadas por una infracción consciente del conductor. Aquí viene lo que se ha tratado muchísimo esta tarde y lo que vemos que pasa constantemente: el que la hace no la paga. Demasiadas veces vemos cómo en los juzgados también se aplica el concepto de imprudencia social y no judicial. Los descuidos —no lo vi, estaba ahí en medio, etcétera— que esgrimen los conductores que han matado a ciclistas son interpretados normalmente como atenuantes. Además, está la presión que ejercen las aseguradoras, advirtiendo del riesgo que tienen las víctimas a ser condenadas a pagar las costas, con la intención de no llegar a juicio y pactar una oferta muy por debajo del daño causado. Esto es lo que les pasa a muchas familias. Actualmente, la Federación Catalana de Ciclismo se está presentando en los juicios como acusación particular y en muchas ocasiones, después de muchísimo tiempo, los juicios no llegan a término porque se pacta una indemnización o lo que sea. Nosotros creemos que si alguien ha cometido una infracción se tiene que llegar hasta el final. No se puede decir: Como te he dado una indemnización, el juicio se acaba aquí.

La mayoría de los accidentes acaban en nada. ¿Podemos entender que un vehículo no es un medio adecuado para provocar la muerte cuando en una calle normal de una ciudad un coche ha dado un montón de vueltas de campana y podría haber matado a un montón de personas? En un lugar en el que se debe ir a 30 kilómetros por hora, ¿cómo podemos decir que ha sido un descuido, que no ha pasado nada o que ha sido un accidente? Desgraciadamente, hemos de educar y convencer a los conductores de vehículos a motor de que llevan un arma. Es un arma que puede matar y hemos de conducir conscientemente. Nosotros decimos que se les debería de retirar el carné de conducir y, cuando se acabe la pena, se tendrían que volver a examinar, porque estas personas realmente han demostrado que no saben las normas. Y, si eres un conductor profesional y has matado a alguien cometiendo una infracción grave, quizá no tendrías que dedicarle nunca más a ello. Quizá tendríamos incluso que quitarle el vehículo a esa persona. ¿Por qué? Porque ya nos hemos encontrado en muchas ocasiones con casos como este de Valencia de hace años que formó gran revuelo, en el que una persona a la que le habían quitado el carné por conducir drogada y bebida a la siguiente semana volvió a coger el coche —porque, si no la paran en un control, nadie se entera— y mató a un montón de ciclistas. Entonces, hay un artículo que permitiría que se pudiera aprender el hecho con el que se ha hecho el delito.

Se ha nombrado diversas veces a Anna, que hizo su campaña «Por una ley justa», pero, desgraciadamente, en octubre de este año a una chica que iba con su bicicleta en Girona la atropellaron, la mataron, la dejaron tirada y el conductor —que, gracias a unos testigos, fue detenido y dio una altísima tasa de alcoholemia— está en su casa. No se ha aplicado toda esta reforma. ¿No podemos entender que una persona que huye en la carretera y deja a una persona muriéndose también va a huir si le decimos que va a ir a la cárcel? ¿Por qué no lo ponemos ya preventivamente? Es una persona que huye y hemos de ser más estrictos con las personas que hacen esas cosas voluntariamente. Recordemos: las personas que conducen un vehículo a motor se han sacado un permiso, saben las normas y, si las incumplen, lo hacen voluntariamente. Cuando una persona va por la autopista a 150 kilómetros por hora no es porque el coche se ha puesto solo, sino porque ha apretado el acelerador y lo sabe. Cuando adelanta a un ciclista sin respetar el metro y medio, lo hace a sabiendas, voluntariamente. Nunca es involuntariamente.

Desgraciadamente, volvemos otra vez a un caso similar. Se hacen muchas campañas, pero las campañas al final no sirven de nada. ¿Por qué? Porque no hay penas. Hace dos semanas atropellaron a tres ciclistas en una carretera de Cataluña muy frecuentada por ciclistas y que estaba señalizada, porque con una campaña que tenemos que se llama «Carreteras compartidas» ponemos estas señales que ven

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 50

aquí: Atención ciclistas, 1,5 m. Este conductor, que pasaba regularmente por esta carretera, que esta vez triplicaba la tasa de alcoholemia y seguramente se quería escapar de algún control, atropelló a estos ciclistas y los mató. ¿Qué pasa? Que nunca le habían multado, porque nunca o casi nunca se ponen sanciones por adelantar mal a los ciclistas a pesar de que desde los años noventa —yo ya estuve cuando se hizo esa intervención para cambiar la ley por primera vez— se debería multar a los conductores que no pasan al otro carril para adelantar a un ciclista. Lo dice la ley claramente: una parte del coche ha de pasar al otro carril, aparte de reducir la velocidad y de pasar a un metro y medio. Léanse la ley si son conductores. **(El señor Santamaría Ruiz: Eso es ahora.—Rumores).** No, no, desde los años noventa. Ahora, cuando hay más de un carril por sentido, se ha de pasar completamente al otro carril. Desde los años noventa es muy fácil sancionar a un conductor que adelanta mal a un ciclista. Póngase una cámara. Nosotros lo hemos hecho con cámaras particulares y hemos hecho denuncias voluntarias. Pongan una cámara en una rotonda y todo el que no pase una parte del vehículo como mínimo al otro carril no ha respetado la normativa al adelantar.

Igual que la Administración hace campañas, nosotros, como colectivo, también estamos haciéndolas. La última que hemos hecho se llama «Bicicleta blanca = Stop Accidents» y la protagoniza Ot Pi, que es un célebre campeón de *bike trial*. Ahora, que ha dejado de competir, viste de blanco y va con una bicicleta blanca. Es el símbolo de la campaña y hemos hecho unos videos demostrativos en el que se introduce en una especie de videojuego, donde tiene diversas vidas y le van pasando cosas. Nuestro mensaje es: En los videojuegos tenemos muchas vidas, pero en la carretera solo una; respétanos. Esto ha tenido mucha repercusión en los medios y hasta se han hecho actuaciones como la de *Got Talent*. La persona que está en el sofá en casa viendo un anuncio de la DGT a lo mejor hace *zapping*, pero cuando está viendo un espectáculo lo sigue mirando y cuando el ciclista salta un metro y medio y dice que lo hace para que respeten a los ciclistas hemos hecho llegar al mensaje.

Hay una cosa que rápidamente les quiero decir, y es que el tratamiento que hace el periodismo de las noticias sobre accidentes de tráfico también es lamentable. Unos ejemplos: «Brutal choque en cadena por la niebla». «La niebla causa un múltiple accidente». «Un ciclista ha fallecido esta mañana tras ser atropellado por un camión en la M-305. Aún no se conocen las exactas circunstancias del atropello». ¿Ven qué dice la ley aquí, no? En caso de niebla, se debe reducir la velocidad. ¿La niebla tiene culpa de algún siniestro? No, es el conductor el que sigue conduciendo igual aunque haya niebla. ¿Por qué no dicen, cuando se produce un accidente con ciclistas, que es evidente que no se ha respetado el metro y medio? Nunca lo dicen. En cambio, se espera a que el juez dictamine porque ha habido una pelea con resultado de muerte. En este caso, lo explican todo, hasta lo que dicen los vecinos y demás. Si siguiéramos el criterio periodístico que se usa en los siniestros de tráfico, el artículo sería algo así: «Una vivienda ocupada es la causa de la muerte de un hombre, ya que un objeto punzante se le ha clavado en el pecho causándole la muerte». O sea, como les ha comentado anteriormente el catedrático de Derecho Constitucional, la prensa siempre perdonando al que ha cometido la infracción.

Aquí tenemos la última diapositiva, y acabo. Miren, ya ha quedado claro que es necesario cambiar el Código Penal para revertir el desequilibrio actual ante la gravedad y repercusión de los delitos contra la seguridad vial y la pena que se atribuye al culpable del delito. Creemos que es imprescindible reeducar a los conductores de vehículos de motor para que sean plenamente conscientes de que la conducción ha de ser una acción responsable y consciente. El conocimiento de que las consecuencias de las infracciones tienen graves repercusiones permite salvar vidas. Reflexionen, señorías, en sus manos está acabar con este desequilibrio y con el estatus de superioridad y la falta de respeto por la vida ajena que se evidencia en nuestras carreteras. Perder esta oportunidad les convierte —y permítanme que lo diga sin mala fe— en cómplices de la impunidad de los delincuentes que causan a diario muertes en nuestras vías. Piensen, señorías, a partir de ahora, al conducir su vehículo de motor, que detrás de cada curva puede circular un ciclista y que se ha de pasar sí o sí al otro carril para adelantar, aparte de dejar el metro y medio. Ahora lo saben, en caso de un atropello, no sería un accidente, sino un siniestro, y el acto no sería involuntario. Recuerden que no conducimos solos en la carretera, aunque estemos encerrados en el habitáculo de nuestro vehículo de motor y nos sintamos seguros. Somos responsables de que nuestras acciones garanticen la seguridad de los demás usuarios de la vía, sobre todo de los más débiles, y ustedes, señorías, son responsables y tienen la obligación moral de cambiar la ley para que las penas por incumplir las normas de tráfico se equiparen al mal realizado y, de una vez por todas, se haga justicia.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 51

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor García.

A continuación, los portavoces tomarán la palabra. En este caso, por parte de Ciudadanos, el señor Bal tiene la palabra.

El señor **BAL FRANCÉS**: Simplemente, quiero agradecerle la comparecencia. No haré ninguna pregunta.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Plural, el señor Pagès tiene la palabra.

El señor **PAGÈS I MASSÓ**: Muchas gracias, señor Albert García. Ha venido aquí a representar a los usuarios, a todo el colectivo de la bicicleta; a la bicicleta deportiva, de la que usted ha sido profesional, a la bicicleta urbana y a la bicicleta que todos usamos para disfrutar de la naturaleza y trasladarnos por las ciudades. La idea fuerza que creo que usted ha transmitido aquí es que cuantas más bicicletas, mejor. Esto es Europa. Esto es el futuro. Estas son las sociedades avanzadas.

También creo que hay una cuestión importante que usted ha puesto encima de la mesa, y es que, en materia de accidentes con bicicletas y con otros vehículos que no sean de motor en las vías públicas, hay un principio que se tiene que revertir, porque quien la hace, no la paga. Es una lástima que se haya ido el señor Bal, porque precisamente él la ha defendido. Es una visión del derecho práctica, aunque parece que había otra visión del derecho teórica. Este no es el debate, si derecho práctico o derecho teórico; el problema es que hay una cuestión encima de la mesa que es la problemática de los accidentes y que quien la hace no la paga, y esto se tiene que revertir y se tiene que solucionar.

La conclusión que saca Junts de su intervención es que debe haber un cambio de mentalidad con respecto al uso de los vehículos de motor y con respecto a la visión que se tiene del uso de las bicicletas. El mundo no es un mundo de conductores, es un mundo de personas que circulan, y esto tiene que llegar a la sociedad y también a las salas y a los tribunales.

Sin más, agradezco su intervención, que, insisto, representa a los usuarios de la bicicleta y, desde este punto de vista, la encontramos muy interesante.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pagès.

En nombre del Grupo Republicano, su portavoz, la señora Telechea, tiene la palabra.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Gracias, presidente.

Simplemente, agradezco su comparecencia aquí esta tarde. Tampoco voy a formular ninguna pregunta.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario VOX, el señor Segura tiene la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Buenas tardes, noches ya.

Me ha gustado su intervención, quizás porque yo soy ciclista y sentimos empatía entre nosotros porque somos presuntas víctimas. Tengo que reconocer que yo hago ciclismo en carretera y te las juegas. Amigos míos se pasan a la *mountain bike* para ir por la montaña, porque no tienen valor de salir a una carretera. Claro, es que te la estás jugando. Hay que tener en cuenta que te adelantan cientos de miles de coches. Yo salgo por ahí, por la zona de la Cerdanya —usted, que es catalán como yo, imagino que la conocerá— y es una zona con mucho tráfico, con mucho veraneante. Recuerdo que una vez me adelantaron muchísimos coches y ninguno me hizo nada, pero pasó una ambulancia y fue la que estuvo a punto de tirarme al arcén. Pensarían: como vamos vacíos, vamos a coger a este ciclista provocando un accidente. Es un chiste, pero quiero contar que esto me pasó a mí.

Cuando un ciclista es impactado por un coche la lesión que sufre suele ser grave, si no es la muerte. Comprendo su preocupación. Si dicen que en la moto la carrocería es el ser humano, en la bicicleta lo es doblemente. Entonces, ustedes tienen la preocupación, que yo comparto, de que estas personas que causan estos accidentes luego quedan en libertad. A ver, sí y no. Los ciclistas salen temprano por la mañana y hay una hora muy crítica, que es cuando personas que han tomado alcohol o drogas salen de las discotecas y, claro, no tienen ningún control conduciendo y se producen estos accidentes. Yo conozco varios casos de accidentes con causa mortal, porque como abogado los he llevado y por otras referencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 52

de otros compañeros, por una alcoholemia detectada después y/o porque la persona se ha dado a la fuga y el juez ordena ingreso en prisión en términos generales. O sea, que por este aspecto ustedes estén tranquilos. También le diré una cosa —y tiene usted razón—: el Código Penal español es un Código Penal *light*, es flojísimo en Derecho comparado. Derecho comparado es comparar nuestra legislación con la del resto de países del mundo.

Por cierto, en VOX nos proponemos endurecer el Código Penal español, sobre todo los delitos contra la vida —que este es uno de ellos—, los delitos contra la libertad sexual y los delitos intrafamiliares. Somos el único grupo de este Parlamento que quiere aumentar las penas por estos delitos, y en eso estamos de acuerdo usted y yo. Por lo menos, para el colectivo de ciclistas, de mujeres maltratadas, de hijos maltratados, de padres maltratados, somos los únicos que quieren aumentar las penas y estamos a favor de estos colectivos.

El Código Penal español se caracteriza porque tiene multas muy grandes pero penas muy pequeñas. Da la sensación de que pagando la gente se resarce, y esto pasa a veces con los ciclistas, porque se paga una multa importante, se paga la responsabilidad civil, y el causante de la muerte o de las lesiones graves se va de rositas.

Ya veo que el presidente me está mirando con ojos de cariño (**risas**). Me parece que voy a dejar la intervención ya. Simplemente, le agradezco su intervención y estamos muy de acuerdo con lo que ha dicho usted.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, su portavoz, el señor Mateu, tiene la palabra.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Sí, señor presidente.

Llevamos ya muchas horas de debate. Agradecemos al señor García Burriel su comparecencia, esa presentación tan asequible e inteligente. Además, la hemos entendido todos muy bien. También he de decirle que nosotros, el Grupo Popular, estamos siempre por la protección de los más débiles. En este supuesto de movilidad sostenible y seguridad vial hablamos de ciclistas, peatones y motociclistas. Ustedes están dentro de ese colectivo.

Por eso nosotros siempre nos hemos preocupado de que el que la haga tenga su reproche penal y que, luego, indemnice a la víctima de ese siniestro en el que se ha visto implicado. Por eso precisamente apoyamos la reforma del Código Penal en el año 2015 y la volvimos a apoyar en el año 2019, porque era una mejora evidente ya que intervenía la figura del juez para apreciar en el ámbito penal lo que no te da el catálogo administrativo de infracciones graves. Por eso nos oponemos frontalmente a la reforma que se pretende de la ley del año 2019 con la proposición de ley orgánica que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista. En definitiva, somos defensores del más débil, de la vida. Por eso, hemos de decirle que la figura del conductor culpable nunca va a quedar impune. Pero, claro, en siniestros con bicicletas puede haber tanto culpa por parte del ciclista como por parte del conductor del automóvil en ciertas ocasiones. Entonces, nosotros queremos ese equilibrio. ¿Y ese equilibrio quién lo proporciona? La figura del juez que ahora se pretende laminar, reduciéndolo a un objetivismo de carácter administrativo.

Usted ha mencionado —y lo digo fuera del guion— la cadena perpetua que pretenden en Gran Bretaña, en Inglaterra, con respecto a los accidentes que no han quedado resueltos. Figúrese usted aquí si usted propone la cadena perpetua cuando la prisión permanente revisable ha sido recurrida por el Partido Socialista y sus socios. O sea, que es prácticamente imposible.

Luego, la comparación que ha hecho usted asimilándolo a la violencia de género no la considero oportuna en este supuesto. Cada víctima es producto de una circunstancia y hay que respetar los campos —vamos a llamarlo, en este supuesto, compartimentos estanco de modo de fallecer o de modo que ser asesinado— y luego el Código Penal es el cajón de sastre donde se penaliza a todos los que han participado en la eliminación de la vida.

Muchas gracias, señor García Burriel, y de verdad que el Partido Popular está siempre dispuesto y entiende que el ciclismo es un modo de vida y, desde luego, es saludable y, sobre todo, genera una industria muy importante para España. Desde la más tierna infancia, los chavales tienen que ser instruidos en lo que significa la bicicleta para la seguridad vial y para el desarrollo de su propia personalidad.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 53

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mateu.

A continuación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor García.

Me voy a centrar en su intervención. No voy a entrar en debates estériles de propuestas negacionistas, como ha comentado antes el Grupo VOX. Para mi grupo la modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor es una prioridad y una necesidad. Señorías, en 2020 fallecieron 1370 personas en accidentes de tráfico y más de 94 500 resultaron heridas. De las fallecidas, el 50 % eran vulnerables: peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas, siendo la distracción el factor más frecuente en accidentes mortales. Por todo ello, señor García, le voy a realizar las siguientes preguntas: ¿no cree usted que la modificación de esta norma favorece a los usuarios de la bicicleta, entre otros? El 99 % de los accidentes por despiste o distracción quedan impunes. ¿Qué cree usted que se debería mejorar en este sentido? ¿Cómo valora el colectivo ciclista la modificación del Código Penal? Por último y para terminar, ¿qué le diría usted a los grupos que se oponen a la modificación de este Código Penal?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sendero.

Nuevamente, para poder responder a las preguntas que le han planteado —e insisto en la brevedad, que creo que todos le agradeceríamos—, señor García, tiene la palabra.

El señor **GARCÍA BURRIEL** (portavoz de la Coordinadora Catalana de Usuarios de Bicicleta): A nivel global, efectivamente, nosotros seguimos insistiendo en que nos sentimos agredidos en las vías públicas, aunque usted cuando vaya en bicicleta, a lo mejor, no se sienta agredido cuando le adelantan los vehículos a un palmo. Nosotros formamos parte de este colectivo hace muchísimos años. Desgraciadamente, hemos perdido a muchas personas y muchos de los abogados que defienden a las víctimas acaban no teniendo tanta suerte como usted, que parece que le van bien los juicios. En la mayoría de los casos pasa lo que se ha estado comentando en esta sala. En cuanto a lo que ahora nos han preguntado, como he hecho una lectura rápida de lo que teníamos, nosotros sí creemos que cuando se llega al juzgado, si se ha cometido una infracción grave que está clara, el juez no puede empezar a decir: Bueno, como yo también lo hago o como yo pienso que eso no es así... Hay que hacer ese cambio. Porque si no, como le he dicho al principio, para qué poner unas leyes de tráfico que son duras si luego el Código Penal no va por ahí.

Con respecto a las preguntas que me ha hecho en la última intervención el Grupo Socialista, creo que con esto, si no me equivoco, están contestadas, porque en lo que respecta a los ciclistas hay un aumento del número de muertos y hay muchos heridos que no se cuentan. Muchas de esas víctimas, como no acaban yendo a juicio, tampoco cuentan, por lo que las estadísticas no nos valen. Salgan ustedes a la carretera, cojan una bicicleta —eso lo podrán hacer en un país europeo a partir de los Pirineos— y no les pasará nada, como aquel que dice. Seguramente, la mayoría de ustedes, si no van normalmente en bicicleta, pues no lo harán en España, porque lo más fácil es acabar muerto de miedo o, como mucha gente, irse a la *mountain bike*, fuera de la carretera. Somos expulsados de un medio en el que tenemos derecho a circular, porque si yo quiero ir de una población a otra, tengo que ir por la vía de comunicación; no tengo que irme a hacer una excursión por la montaña.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor García Burriel, gracias por su comparecencia en nombre de la Comisión.

Vamos a interrumpir brevemente la sesión para poder despedir al señor García Burriel y dar paso al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR DELEGADO TERRITORIAL DE MADRID DEL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS (BADILLO ARIAS). (Número de expediente 212/002151).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, ocupen sus escaños, tenemos ya al compareciente y, más allá de que todos tengamos ganas de terminar dadas las horas, creo que el compareciente se merece también que podamos escucharle sin dilatar mucho más el tiempo.

Continuamos con la comparecencia de don José Antonio Badillo Arias, delegado territorial de Madrid del Consorcio de Compensación de Seguros, que conoce el proceder porque ha estado asistiendo al resto de comparecencias. Sin más dilación, señor Badillo, le doy la palabra para que pueda ilustrarnos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 54

El señor **DELEGADO TERRITORIAL DE MADRID DEL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS** (Badillo Arias): Buenas noches. Es un honor para mí estar ante sus señorías; por eso, agradezco a Edmundo Bal que haya confiado en mí para estar ante ustedes.

Yo trabajo en una compañía de seguros pública, con unas funciones muy específicas en el ámbito de la circulación de vehículos, y quería exponer mi experiencia práctica en la tramitación de los accidentes de circulación desde otra óptica de la que, quizá, se ha visto esta tarde. Quiero hablar también de soluciones extrajudiciales; quiero hablar también de procedimientos civiles que no están desconectados con la reforma, es decir, que tocan tangencialmente también la reforma, y, por eso, también quiero exponer mi visión sobre estas cuestiones. Ya les adelanto que, para los siniestros leves, veo mejor soluciones civiles; para los siniestros graves, por supuesto, o más graves, veo soluciones penales.

Les voy a dividir mi exposición en tres etapas de lo que ha pasado en los últimos años, desde mi punto de vista. La primera etapa va de 2007 a 2015. En 2007 el seguro de automóvil está muy mediatizado por directivas comunitarias; tenemos cinco directivas comunitarias que fueron codificadas en 2009 y que han sido modificadas actualmente. Pues bien, en el 2007 se armoniza o se instaura la quinta directiva de automóviles que establece un procedimiento de oferta y respuesta motivada, un procedimiento extrajudicial que obliga a las compañías a que en unos plazos breves atiendan rápidamente a los lesionados de tráfico. Este procedimiento en estos años pasó prácticamente desapercibido porque teníamos el juicio de faltas. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Badillo, discúlpeme.

Señorías, les rogaría, por favor, que las conversaciones que tengan que mantenerse se realicen fuera de la sala, por favor. Es la última comparecencia, el compareciente lleva horas esperando en la sala y creo que merece el mínimo respeto.

Señor Badillo, disculpe, por favor. Continúe si es tan amable.

El señor **DELEGADO TERRITORIAL DE MADRID DEL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS** (Badillo Arias): Nada, por favor.

Les decía que este procedimiento extrajudicial quedó marginado en estos primeros años porque teníamos el juicio de faltas y prácticamente todos los accidentes de circulación con lesiones se tramitaban por el juicio de faltas. El juicio de faltas tenía la ventaja del forense, tenía la ventaja de los atestados, no había costas, era gratuito. Les puedo asegurar que, más o menos, el 90 % de los accidentes se transaban extrajudicialmente en el juicio de faltas sin llegar a sentencia, solo el 10 % llegaban a sentencia. La ventaja que tenía es que era gratuito para la víctima de los accidentes de circulación. ¿Qué inconveniente tenía? Se estaba utilizando, por lo que acabo de decir, la jurisdicción penal para pretensiones civiles, ese era el gran inconveniente del juicio de faltas. No había una respuesta penal a las víctimas, no había un encuentro entre el infractor y víctima. ¿Por qué? Porque lo que se buscaba, generalmente, salvo excepciones, eran las pretensiones civiles.

La segunda etapa va de 2015 a 2019 y viene determinada por la Ley Orgánica 1/2015, de la que se ha hablado aquí, que despenaliza las faltas. Habla de la intervención mínima del derecho penal, solamente se castigan las imprudencias graves y las imprudencias menos graves pero con lesiones muy graves, del 149 y 150 del Código Penal. ¿Qué ocurrió? Que la mayoría de los accidentes de circulación salen de la esfera penal. Calculamos que aproximadamente unos 230 000 accidentes de circulación quedan un poco en tierra de nadie. Para ello, este procedimiento extrajudicial del artículo 7 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor se modificó y se pretendió traer esos beneficios de la jurisdicción penal a este procedimiento extrajudicial con el fin de obtener los mismos resultados que en el juicio de faltas, que el 90 % se transase extrajudicialmente. Por eso se instauró la reclamación previa obligatoria a las compañías de seguros, para intentar que esos 230 000 no fueran a la vía civil, con todos los inconvenientes que tiene. Se determinó que los forenses —los institutos de medicina legal y ciencias forenses— pudiesen ver a las víctimas en la vía extrajudicial en este procedimiento, e incluso se estableció un procedimiento de mediación civil y mercantil para poder llegar a un acuerdo si no se había llegado antes. Parecía que todo estaba ensamblado: los beneficios del juicio de faltas nos los traemos a este procedimiento extrajudicial para evitar que se saturen los juzgados civiles.

¿Qué pasó durante estos años, cuál fue el resultado? Ya lo saben ustedes, no funcionó nada prácticamente por muchos motivos: porque se creó un procedimiento administrativo; porque los forenses no veían a los lesionados al principio y no había un seguimiento, sino que los veían al final, cuando la compañía hacía una oferta o respuesta motivada; cuando había respuesta motivada no los veían los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 55

forenses ya o no los veían los forenses en este procedimiento... Por lo tanto, eso que era la gran ventaja del juicio de faltas para resolver extrajudicialmente los siniestros no se produjo: los atestados eran costosos, en algunos pueblos de Madrid se cobraba trescientos y pico euros por un atestado; había una tendencia al archivo, que ya se ha expuesto aquí y en la que no voy a insistir; las aseguradoras, en esos primeros momentos, tampoco actuaron adecuadamente, no hacían ofertas motivadas, como decía la ley, hacían ofertas telefónicas; es decir, no actuaron tampoco demasiado bien, y, sobre todo, no existía un mecanismo para terminar; es decir, si no estabas de acuerdo con la compañía, te tenías que ir a un procedimiento civil. ¿Qué pasaba con el siniestro masa, con el siniestro leve? Que si yo por 3000 euros tengo que irme a un médico que me cuesta 800, ratificarse el médico por 500, el abogado y procurador... Eso produjo la insatisfacción de las víctimas que todos ustedes conocen y provocó quejas y reclamaciones, provocó que se tramitase la ley orgánica siguiente y dio lugar a la tercera etapa, que es la Ley Orgánica 2/2019, que intentó amortiguar un poco todo esto.

En esta modificación —solamente me refiero, evidentemente, a la imprudencia menos grave— se incluyen las lesiones del 147.1 del Código Penal, por lo tanto, la masa de los siniestros ya se incluye en este tipo penal; se asimilan las infracciones del artículo 76, imprudencia menos grave, apreciada la entidad por el juez, como se ha dicho aquí. Se decía —yo me acuerdo, y el propio Vicente Magro lo ha citado— que el 80% de los accidentes de circulación volverían otra vez a la jurisdicción penal. El resultado es que estamos aquí porque precisamente esta reforma tampoco ha funcionado, por todo lo que se ha dicho esta tarde y que no voy a reiterar para no excederme. ¿Dónde estamos ahora? Las víctimas de los accidentes de circulación no están satisfechas, las víctimas están desprotegidas, de ahí la modificación que se propone. La reforma, a mi juicio, pretende mejorar la situación de las víctimas, pero hay algunos aspectos que me gustaría comentar brevemente.

Primero, penalizar todos los accidentes de circulación con lesiones no me parece la solución más adecuada. ¿Por qué? Porque, como diré después, hay muchísimos accidentes que son leves y para los que habría que buscar soluciones extrajudiciales; soluciones, en todo caso, civiles. Desde un punto de vista de técnica jurídica penal, quitar el inciso «apreciada la entidad por el juez» — como se ha dicho, por ejemplo, por el señor Medina Crespo— no cambia demasiado. Psicológicamente, el hecho de quitar este inciso de alguna manera, a mi juicio, ya obliga al juez al menos a instruir, a abrir diligencias, con lo cual sí que se gana con quitar este inciso, porque como nos dijo la sentencia 4/21 —que se ha comentado aquí—, si hay una infracción grave de tráfico al menos deberían incoarse diligencias y luego ya estudiar los otros elementos del tipo. No voy a entrar en los elementos del tipo, porque está claro —y ha quedado claro aquí— que infracción grave de tráfico equivale a imprudencia menos grave, pero eso no significa que haya condena por delito leve, porque para eso se tiene que dar la imputación objetiva, todo lo que se ha hablado esta tarde aquí. Tengo aquí cuatro o cinco folios sobre esto, que para abreviar no se lo voy a contar porque creo que ha quedado bastante claro todo este tema.

¿Qué les propongo yo? Les propongo que solo se asimilen las infracciones administrativas que tengan efectivamente relación con el accidente, porque, como también se ha dicho, hay muchas infracciones —más de la mitad seguramente, o bastantes— que no tienen relación con el accidente. Por lo tanto, quizá habría que hacer alguna matización sobre eso. Se equiparan las infracciones graves, pero aquellas que tengan relación con el accidente. El tener la matrícula borrosa, el no llevar cinturón de seguridad y otro tipo de infracciones administrativas, pues, evidentemente, no entrarían dentro de esto. Propongo también que las lesiones a las que se refiere el artículo 152.2 del Código Penal no sean solo las leves del 147, sino que sean lesiones algo más graves. No digo las lesiones del 149 y el 150, como hizo la reforma de 2015, pero al menos lesiones —por ejemplo, se me ocurre— que tengan tres días de hospitalización o que tengan alguna intervención quirúrgica. ¿Para qué? Para intentar que la masa de los accidentes de circulación, el grueso de los accidentes de circulación, como ahora diré, vayan por otras vías. No creo que la jurisdicción penal sea adecuada para un siniestro de resultado leve, por ejemplo, salvo que la imprudencia sea grave que, evidentemente, eso está penalizado y no hay ninguna discusión.

Les voy a dar unos datos proporcionados por UNESPA, que es la patronal del seguro. En 2019 hubo 280800 lesionados; de estos, el 73%, 213000, solo tuvieron lesiones temporales. Yo pregunto si merece la pena que estos 213000 vayan por la vía penal con lesiones temporales nada más. De los que tuvieron secuelas, que son el 26%, 76000, solo tuvieron secuelas de 1 a 3 puntos, secuelas muy leves, el 77%, que son 59000; el 22%, 16600, solo tuvieron secuelas de 4 a 30 puntos, ya más graves pero tampoco excesivamente graves, y algo más del 1% tuvieron secuelas de más de 30 puntos. Yo creo que para todas las víctimas graves —estas últimas, desde luego, y los fallecidos, por supuesto— sí que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 56

tendría que haber algún tipo de investigación penal, de instrucción penal, sí que habría que buscar la verdad material, sobre todo para que ese encuentro se produzca entre infractor y víctima, porque la víctima también necesita en esos supuestos que se pueda encontrar, que se pueda ver con el infractor.

A mi juicio, de forma paralela — por eso he hablado del procedimiento extrajudicial impuesto por directivas comunitarias—, habría que mejorar este procedimiento extrajudicial de oferta y respuesta motivada del artículo 7 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, fundamentalmente, fijense, para que los forenses actúen como actuaban en el juicio de faltas. El problema actual es que los forenses ven a los lesionados una vez que la compañía lanza la oferta motivada, no hay un seguimiento. En el juicio de faltas y en cualquier procedimiento penal los forenses ven a los lesionados desde el principio y hacen un seguimiento del lesionado desde el principio. Ahora, eso no es así en el procedimiento extrajudicial, y por eso ha fracasado, a mi modo de ver. Yo creo que habría que modificar este procedimiento para que los forenses, en este procedimiento extrajudicial, insisto, vean a todos los lesionados desde el principio, desde que tienen el accidente y les hagan un seguimiento, como hacen en los procedimientos penales. También para que los atestados no costasen dinero a las víctimas, porque ahora, como digo, en algunos casos se va a 300 euros y no siempre se consiguen los atestados. Yo creo que, si se hiciera esto, el 90 % de los accidentes de circulación se transarían extrajudicialmente en este procedimiento, como pasaba en el juicio de faltas. En el juicio de faltas, como les he dicho antes, el 90 % no llegaban a sentencia, el 90 % se transaban extrajudicialmente dentro del procedimiento, con solo el informe del forense y, en muchos casos, el atestado; solo con eso se transaba. Por tanto, mejorando este procedimiento extrajudicial, la gran masa de los accidentes de tráfico, 250 000, seguramente podrían encauzarse por aquí.

Y hay un tema que también me parece importante, que es que el procedimiento extrajudicial tuviera un final feliz, como pasaba con el juicio de faltas; es decir, si yo no llegaba a un acuerdo con la compañía —ese 10 % nada más—, yo terminaba en un juicio que era gratuito, que era garantista. Ahora, como les he dicho, si yo no me pongo de acuerdo con la compañía de seguros —además, la compañía de seguros esto también lo sabe, evidentemente, con las consecuencias que eso puede tener—, tengo que ir a un procedimiento civil costoso, con lo cual la masa de los siniestros no va por ahí o, si va por ahí, se arriesga, incluso, a perder costas, a gastarse dinero para 3000, 4000 o 5000 euros. Por lo tanto, a mi juicio, ese procedimiento extrajudicial, como le digo, del artículo 7, tendría que terminarse con un juicio civil que fuese similar al juicio de faltas, que fuese garantista, que fuera gratuito, que la víctima pudiese hablar. Ustedes saben que en los procedimientos civiles el demandante no puede hablar, salvo que la otra parte pida el interrogatorio. En este caso, que la víctima pueda hablar, como puede hablar en el procedimiento por delito leve.

Yo creo que con estas medidas se solucionaría mucho lo que estamos aquí planteando. A mi juicio, la jurisdicción penal quedaría para los temas más graves, por supuesto. Incluso que para imprudencias leves con resultados muy graves, como tetraplégicos, parapléjicos o fallecidos, quedase abierta la jurisdicción penal y utilizásemos el procedimiento extrajudicial y el procedimiento civil, garantista y gratuito para las víctimas, para la masa de los siniestros.

Creo que esas soluciones serían más adecuadas para la sociedad en general y también serían soluciones adecuadas para las víctimas.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Badillo.

A continuación, es el turno de los portavoces. En nombre del Grupo Ciudadanos, su portavoz, el señor Bal, tiene la palabra.

El señor **BAL FRANCÉS**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Badillo. Ha sido muy instructiva su comparecencia. Me ha contestado ya al final un poco de refilón. La pregunta que le iba a hacer es en relación con la cualificación de las lesiones y los fallecimientos, la cualificación por el resultado, por lo tanto, del accidente de tráfico e, incluso, dice usted también que en los supuestos de imprudencia leve. Ahí tendría que haber una gradación de penas; tendría que haber una reducción también de penas con respecto a la imprudencia menos grave y, quizá, nos encontraríamos de nuevo con ese problema de siempre de poder realizar esa gradación sin pautas establecidas en la parte general del Código Penal, respecto a lo que es imprudencia menos grave de lo que es imprudencia leve. En su opinión, me imagino —me lo dice usted—, eso supondría quizás esa remisión a la ley administrativa en blanco, en el sentido de remitir al Código de Circulación y distinguir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 57

entre infracciones administrativas graves y el resto de las infracciones para poder hablar de esa imprudencia penal leve en esos casos cualificados por el resultado de homicidio y de lesiones graves del 149 o algún otro concepto que nos inventáramos en el Poder Legislativo; como ha señalado usted, que tarden más de tres días en curar, etcétera.

El segundo aspecto que también me ha llamado la atención está relacionado con ese procedimiento extrajudicial. Claro, como no ha funcionado hasta ahora, las compañías se han aprovechado mucho de esta situación. Precisamente, yo le propuse a usted como empleado pero de una compañía aseguradora pública, que no vela únicamente por obtener un rendimiento económico, que no tiene accionistas ni reparte dividendos; accionistas somos todos los españoles. En este sentido, el problema es este: efectivamente, vamos a establecer un procedimiento extrajudicial, vamos a establecer una serie de condiciones parecidas a las del anterior juicio de faltas, pero ¿no nos encontraremos al final con que la compañía jugará con el tema del tiempo? En los chats de juristas hemos recibido una citación muy significativa de un juzgado de Huelva para una audiencia previa en 2026, la hemos recibido varios abogados. Al final, la compañía puede jugar con que no llega a un acuerdo, porque, total, en lugar de tener el dinerito en la mano, lo puede tener dentro de cinco años, y ya te pagaré luego los intereses y demás. En todo caso, me da la sensación de que el procedimiento civil da más herramientas a la compañía de seguros privada para presionar la aceptación de un acuerdo que quizá no sea tan justo —entre comillas— como el que se pudiera conseguir en la vía penal. Coincido perfectamente con usted en ese criterio que ha expresado sobre que solo lo más grave debería estar residenciado en el ámbito penal, y para los demás, podríamos establecer otros métodos alternativos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bal.

En nombre del Grupo Republicano, su portavoz, la señora Telechea, tiene la palabra.

La señora **TELECHEA I LOZANO**: Gracias, presidente.

Simplemente, quería agradecer la comparecencia del señor Badillo esta noche aquí.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Telechea.

En nombre del Grupo VOX, el señor Ortega tiene la palabra.

El señor **ORTEGA SMITH-MOLINA**: Buenas noches y muchísimas gracias.

Muy brevemente. Coincidimos con usted en algunas de las valoraciones que ha hecho sobre la situación en la que se encuentra o, mejor dicho, podría encontrarse este asunto tan grave de los accidentes o siniestros de tráfico. Coincidimos con usted en la necesidad de descargar a la justicia, en la medida de lo posible, de los asuntos que sean una reclamación económica y puedan solventarse en acuerdos de conciliación extrajudicial o en procedimientos de arbitraje. Coincidimos con usted en que hay una parte importante que no ha de llegar a la vía penal y que puede resolverse perfectamente en la vía civil. Y también coincidimos con usted en que fue un grave error que en el año 2015 el Gobierno del Partido Popular despenalizara las faltas, porque se ha demostrado que realmente venían a cubrir una necesidad punitiva que ha quedado huérfana, y ahora estamos viendo cómo lo solucionamos con parches.

Si me permite, voy a hacerle una petición. También sería bueno que el Consorcio de Compensación de Seguros fuera más diligente a la hora de abonar las indemnizaciones. Quien como letrado ha tenido que pelear contra el consorcio se encuentra que en aquellos supuestos, por ejemplo, de fuga de un conductor o de un vehículo no tiene seguro, lograr que el consorcio indemnice a la víctima es una batalla ardua y complicada. Se tarda mucho más de lo que las víctimas se merecen.

En definitiva, solo por dejar fijado el posicionamiento, nosotros creemos que esta reforma no va a ayudar en modo alguno a proteger mejor a las víctimas y lo que sí hace es ahondar en la línea que mi compañero ya ha explicado, la de la desjudicialización o, si se quiere, la pérdida de garantías judiciales a la hora de que los jueces puedan valorar, a su criterio, si merece la pena abrir diligencias o debe procederse a su archivo y remitirse a la vía civil, sin perjuicio de que entenderíamos mucho más lógica una reforma en el sentido de que fuera preceptiva la apertura de esas diligencias de instrucción e investigación y la motivación, en su caso, bien de la apertura de la incoación del procedimiento penal, bien de su archivo y remisión a la vía civil, si así se desea.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 58

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortega.

En nombre del Grupo Popular, la señora Moro tiene la palabra.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor compareciente.

La verdad es que agradezco mucho su intervención porque se sitúa en una posición absolutamente realista y equilibrada a la hora de valorar otras soluciones. Desde el año 2018, en que se tramitó la reforma de 2019, trabajamos mucho en muchas mesas con las distintas organizaciones tanto de la bicicleta como de víctimas. Ha tocado usted algo que siempre hemos planteado, y es reformar aquello que no ha funcionado pero que puede funcionar, y no utilizar el Código Penal y los instrumentos penales para lo que no es necesario; algunos se niegan, pero al final llegamos a la verdad, a la realidad. Incluso, causa desasosiego ver cómo personas bienintencionadas que sufren mucho, que han sufrido mucho, vienen aquí y como se les dice que una reforma del Código Penal como esta les va a proteger más, se lo creen. Yo creo que hay que hablarles con la sinceridad, con la profesionalidad que usted ha planteado en su comparecencia, y decirles que hay otras soluciones para lo que necesitan.

Hace muy poquito, el compareciente anterior, como hemos podido ver todos, ha dicho que aquí se sanciona muy poco penalmente, que hay que sancionar mucho más, y nos ha puesto ejemplos comparados tremendos; sin embargo, estamos ante una reforma que, entre otras cosas, como hemos dicho, lo que hace es bajar la respuesta penal. Por tanto, agradecemos en mi grupo que usted lo haya planteado en estos términos y que, además, ofrezca soluciones que se pueden señalar.

Le podría preguntar algunas cuestiones porque usted es especialista en responsabilidad civil, en seguros y su currículum y su trabajo diario, no solo académico sino práctico, le avalan, pero solo le haré una pregunta, porque ya es muy tarde. En muchas ocasiones se dice que no funciona el baremo, que se tenían muchas expectativas con el baremo, pero que no ha funcionado. ¿Cree usted que, además de algunas de las cuestiones que nos señala para esa alternativa que nos ha dado, una modificación del baremo sería positivo para ofrecer soluciones eficaces de resarcimiento a las víctimas, adecuadas y proporcionadas? Porque, indudablemente, a nosotros nos preocupan las víctimas, su sufrimiento, y los lesionados, que en ocasiones tienen muchísimos problemas económicos a partir de esa lesión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Moro.

En nombre del Grupo Socialista, su portavoz, el señor Aranda, tiene la palabra.

El señor **ARANDA VARGAS**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor Badillo. Para finalizar —son casi las once de la noche—, simplemente quiero agradecerle su intervención técnica. Quiero agradecerles muy sinceramente a usted y a todos los intervinientes la sesión que hemos tenido hoy. Agradezco todas y cada una de las intervenciones por parte de mi grupo. También quisiera dar las gracias a mis ponentes y portavoces en esta ley por querer hacer esta sesión, por querer que esta ley no pasase sin trámite de comparecencias. Creemos que es muy importante escuchar a los sectores —unos demandan esta reforma y otros no la ven tanto— y, en todo caso, tener un debate sereno, serio y de altura como creo que, en general, hemos tenido hoy. También quiero agradecer a aquellos portavoces de otros grupos que han querido, discrepando o no, discurrir por un tránsito también de cortesía.

Créanme que la posición de mi grupo es favorable a esta reforma; creemos que es necesaria. Creemos que el legislador ha de escuchar también a las entidades, a la sociedad civil, y que es una petición muy general de un sector muy dañado en ese sentido y que, lamentablemente, no encuentra respuestas justas a sus reclamaciones. Con lo cual, hemos escuchado atentamente todas las propuestas que nos han hecho, estamos todavía en periodo de enmiendas, y mi grupo va a hacer un esfuerzo para cambiar esta ley y que esta mayoría que creemos que hay, pueda ampliarse y podamos hallar también los puntos de encuentro para que sea una ley aún más de consenso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Aranda.

Señor Badillo, no hay ningún otro compareciente esperando. Me encantaría decirle que, por tanto, podría usted dilatarse en el tiempo (**risas**), pero creo que todos le agradeceríamos brevedad y concreción. Por tanto, tiene la palabra para responder a las preguntas que le han planteado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 647

6 de abril de 2022

Pág. 59

El señor **DELEGADO TERRITORIAL DE MADRID DEL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS** (Badillo Arias): Seré muy breve.

Contestando a las preguntas de su señoría del Grupo Ciudadanos, he de decirle que, como sabe bien, en penal siempre tenemos la pugna entre valorar el desvalor de la acción o el desvalor del resultado. Yo creo que cuando estamos ante víctimas de accidentes de circulación, el desvalor del resultado debería ponerse encima de la mesa y, en cuanto a la categoría de la imprudencia y demás, a lo mejor habría que hacer ahí un ejercicio difícil, porque es difícil sustraerse del artículo 76 de otro tipo de infracciones, pero podría dejarse ahí una norma también en blanco para poder instruir y abrir diligencias en estos casos.

Respecto del artículo 7, aquí, en el ámbito de la circulación, siempre hay una pugna entre víctimas y aseguradoras, es decir, que, según la legislación, unas veces ganan unos, por decirlo alguna manera, y otras veces ganan otros. Entonces, ¿qué pasaba en el juicio de faltas? Que la compañía sabía que si el perjudicado no cobraba tenía un procedimiento muy rápido, gratuito, y que se iba a ir, y por eso la compañía, aunque sea psicológicamente, tenía otra actitud. Actualmente, si en el procedimiento extrajudicial la compañía sabe que la víctima, para ir a un procedimiento civil y cobrar 3000 euros, se tiene que gastar 2000 entre médico y demás, quizá actúa de otra manera. Sin embargo, si la compañía sabe que el procedimiento extrajudicial termina con un procedimiento civil garantista y gratuito para la víctima, su actuación es distinta. Es decir, creo que si se dan los presupuestos que se daban en el juicio de faltas, llegaríamos a soluciones muy parecidas a las que había antes y conseguiríamos desjudicializar, tanto civil como penalmente, la masa de los accidentes de circulación, porque de esos 280 000 siniestros que yo les decía, 250 000 o 260 000 no son demasiado graves y, por tanto, habría que buscar soluciones extrajudiciales.

En cuanto a la intervención de su señoría del Grupo VOX, me dice que el consorcio puede ser más diligente, y le puedo asegurar que si usted se lo pregunta a diez abogados especialistas en derecho de circulación, le dirán que el consorcio actualmente, desde hace ya bastantes años, es muy diligente. Es verdad que tenemos unas coberturas que son especiales porque el que va sin seguro no me va a dar parte y el desconocido menos, y a veces es complicado obtener información y pruebas, pero le puedo asegurar que somos muy ágiles y, seguramente, no porque seamos mejores, como ha dicho el diputado de Ciudadanos, sino porque no tenemos esa presión que tienen las compañías de seguros, porque somos una entidad pública que defendemos intereses distintos. Por tanto, creo que no es así, pero, por supuesto, acepto la crítica y habrá que mejorar en lo que se pueda.

En cuanto a la mejora del baremo, ya saben ustedes que el sistema de valoración de daños de accidentes de circulación, que entró en vigor el 1 de enero de 2016, es un sistema muy vanguardista, con muchísimos conceptos indemnizatorios. Es complejo, es verdad, pero creo que es de los mejores sistemas del mundo. Le puedo decir que, por ejemplo, el lucro cesante, que en España no se pagaba prácticamente a nadie por parte de nuestra jurisprudencia, ahora se le paga hasta a un niño que tiene una invalidez permanente o a una persona que se dedica a las tareas del hogar. Es decir, el baremo es muy vanguardista, tiene muchos conceptos indemnizatorios, pero, efectivamente, tiene fallos. De hecho, ya se ha dado luz pública por parte de la Dirección General de Seguros a una propuesta del grupo de expertos que estableció la Ley 35, que ha hecho una serie de propuestas de 37 reformas que se van a tramitar en los próximos meses. Por tanto, creo que eso va a mejorar todavía más la situación de las víctimas, que son, al fin y al cabo, a quienes el baremo más protege.

Por mi parte, nada más. Les agradezco a todos ustedes su atención a estas horas, y a su presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Badillo. Le agradecemos no solo su comparecencia, sino el esfuerzo que ha hecho para poder estar aquí hasta las once de la noche.

Señor Badillo, mil gracias. **(Aplausos)**.

Señorías, levantamos la sesión.

Eran las once de la noche.

Nota:

Detectado un error en el *Diario de Sesiones* número 647, correspondiente a la Comisión de Justicia, celebrada el miércoles 6 de abril de 2022, cve: DSCD-14-CO-647, se ha sustituido por el presente con cve: DSCD-14-CO-647-C1.