



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 560

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles, 5 de abril de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

— Del señor magistrado de la Sala Segunda del Tribunal Supremo (don José Manuel Maza). (Número de expediente 212/001084.)	2
— Del señor catedrático de Derecho Penal (Luzón Peña). (Número de expediente 219/000568.) ...	6
— Del señor fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (don José María Mena). (Número de expediente 212/001085.)	10

— Del señor presidente del RACE (don José Luis Huidobro). (Número de expediente 219/000569.)	26
— Del señor secretario ejecutivo del RACC (don Alfons Perona). (Número de expediente 219/000570.)	30
— Del señor jefe de la asesoría jurídica del CEA (don Eugenio Dobrynine). (Número de expediente 219/000571.)	33

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS, PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL ESTUDIO DE LAS SANCIONES EN MATERIA DE TRÁFICO.

— **DEL SEÑOR MAGISTRADO DE LA SALA SEGUNDA DEL TRIBUNAL SUPREMO (DON JOSÉ MANUEL MAZA).** (Número de expediente 212/001084.)

El señor **PRESIDENTE:** Damos comienzo a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, y antes de dar inicio formal a la Comisión, dos precisiones previas.

Tras la Mesa y Portavoces celebrada la semana pasada, y tras un acuerdo telefónico también con los portavoces del Grupo Popular y del Grupo Socialista, el resto de comparencias que iban también para hoy decidimos dejarlas para la siguiente sesión de la Comisión, sin que en ningún caso supusiera más comparencias, con lo cual para que quede también constancia en el Diario de Sesiones.

Dar también la bienvenida a esta Comisión, dirigidos por Rosa Ripollés, a las personas que integran un seminario específico de estudio del Congreso de los Diputados. Ésta es una Comisión no permanente del Congreso que tiene atribuidas funciones de control, funciones de impulso legislativo, y precisamente las sesiones que estamos realizando en este ciclo de comparencias van dirigidas a una futura reforma del Código Penal, de manera muy concreta en todos aquellos aspectos que puedan afectar a lo que es los delitos de la seguridad en el tráfico, y por tanto, esta Comisión está en este sentido especializándose para hacer una propuesta en este ámbito de reforma legislativa, en concreto de reforma del Código Penal, que afectaría a los más de 25 millones de conductores que hay en nuestro país.

Por tanto, estamos en esta línea, y en esta línea se iniciaron estas comparencias al más alto nivel con el Fiscal General del Estado, comparecieron también el Director General de Tráfico, Defensor del Pueblo, asociaciones tanto de víctimas como preocupadas directa-

mente en temas de seguridad vial y el propio profesor Montoro, y hoy tenemos el honor de recibir en esta Comisión de Seguridad Vial a tres comparecientes que lo harán conjuntamente, aunque, evidentemente, cada uno con su turno, pero damos la bienvenida a don José Manuel Maza, magistrado de la Sala II del Tribunal Supremo, a don Diego Luzón Peña, Catedrático de Derecho Penal y a don José María Mena, Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

A todo ellos, dada también su experiencia y su acreditado conocimiento en este ámbito, desde la Presidencia de la Comisión de Seguridad Vial les damos la bienvenida, agradecemos su comparencia hoy formal ante el Congreso de los Diputados con Diario de Sesiones, y por tanto, esperemos que estas comparencias no nos cabe ninguna duda que van a ser de interés para esta futura reforma del Código Penal que está en el propio calendario que nos hemos dado en esta Comisión.

Y si más preámbulos, tiene en primer lugar la palabra don José Manuel Maza.

El señor **MAGISTRADO DE LA SALA II DEL TRIBUNAL SUPREMO** (Don José Manuel Maza): Con su permiso, señor Presidente, en primer lugar, lógicamente, les saludo a todo ustedes, les agradezco muy sinceramente mi presencia aquí, y este agradecimiento se pueden imaginar que no es un mero acto formal sino que parte del sentido y del sentimiento del honor que para mí sí que representa el estar aquí ante todos ustedes esta mañana, y por otra parte, el pensar que probablemente es uno de aquellos escasos supuestos en los cuales los señores diputados y las señoras diputadas convocan a un magistrado, lo cual, para quien es un modesto aplicador e intérprete de las normas que ustedes dictan, es un motivo de mayor todavía satisfacción si cabe, y en la medida en que yo pueda prestarles algún servicio aquí desde el aporte de mis años de experiencia, como digo, en la interpretación y aplicación de las normas que ustedes dictan, es una satisfacción y un orgullo además como español, lógicamente, estar en la sede de nuestros representantes, de los que ostentan la soberanía de nuestra nación.

Dicho esto, yo quería en primer lugar, y como además pretendo en la medida de lo posible ni ser excesivamente largo ni tampoco pisar el terreno a mis compañeros que

a continuación hablarán, que, por supuesto y con toda seguridad, hablarán desde una profundidad de conocimientos superior a la mía, simplemente quería decir que, en primer lugar, que si estamos hablando del Derecho Penal y del Código Penal y de la seguridad vial, es algo indiscutible para mí, y de hecho en nuestra legislación ya está así recogido, que la seguridad vial por su dimensión social tiene que ser y es un bien jurídico de interés para el Derecho Penal digno de protección por parte del Derecho Penal.

Pero también, junto a esto, tengo que decir que, a mi juicio, por supuesto ni es el único medio ni mecanismo para aplicar todo el sistema sancionador con finalidad preventiva que nuestro ordenamiento permite, puesto que ahí tenemos también las infracciones desde el punto de vista administrativo, que creo que tendrán que ser objeto de especial interés tanto desde el punto de vista de las propias infracciones administrativas como —todavía me interesa más a mí— de su deslinde, de su delimitación respecto de las posibilidades que ofrece el sistema estrictamente penal, por lo tanto, hay que tener en cuenta, como digo, a la hora de hablar del Derecho Penal y seguridad vial también esa otra vía, esa otra posibilidad.

Y en segundo lugar, también me parece importante tener en cuenta que no es bueno tampoco criminalizar excesivamente al conductor, por lo menos criminalizarlo, ni es bueno para el conductor, ni es bueno para la sociedad, ni es bueno para la percepción por parte de la ciudadanía de lo que es el sistema del Derecho Penal, que puede verse incluso en ocasiones banalizado, debilitado por una excesiva ampliación de su campo de acción, y esto, junto con lo que les decía anteriormente del posible complemento con el terreno del Derecho administrativo sancionador, creo que es algo que hay que tener muy en cuenta.

En definitiva, y para terminar esta breve introducción, creo que es muy importante que la sociedad perciba que se persigue, y se persigue de hecho, las conductas inadecuadas en este terreno, pero se persiguen con la suficiente matización de la gravedad de cada conducta e incluso asumiendo todos su cuota de responsabilidad, no volquemos solamente la carga del Derecho Penal, como digo, respecto del conductor del vehículo sino que creo que también, desde el punto de vista del propio rigor del Derecho Penal, esta responsabilidad tiene que aplicarse cuando sean otros los posibles responsables, incluidos autoridades, incluidos funcionarios e incluidos responsables de que las condiciones en las que se produce el tráfico rodado sean las adecuadas, cosa que yo creo que a veces se olvida, a veces olvidamos todos.

Importante será en primer lugar, por lo tanto, analizar cuáles son las causas, como ante cualquier problema, analizar las causas que generan esta siniestralidad o esta accidentalidad que tanto preocupa.

Sin entrar en otros campos a los que acabo de aludir, la existencia de puntos negros, la deficiente señalización a veces, la gestión correcta o incorrecta de la circulación

de vehículos pesados en sus diferentes aspectos, y por supuesto lo que últimamente, y según informes recientes, es la principal causa de accidentalidad pero hasta donde nosotros no podemos llegar, al menos desde el punto de vista del Derecho Penal, que es la simple «distracción», entre comillas, sin entrar en ello y por referirme solamente al Derecho Penal, nosotros sabemos en primer lugar que hablar de accidentes de la circulación desde el punto de vista penal es una paradoja auténtica y es un contrasentido.

Nosotros no podemos entender que estemos ante un fenómeno de accidentalidad al menos en aquello que se refiere o que pueda remitirnos al campo de actuación del Derecho Penal, para el Derecho Penal no es posible el accidente como objeto del mismo, no es posible tratar de reprimir o de castigar conductas que se deban al caso fortuito, al azar, sino que tenemos que entrar en supuestos, como sabemos, en los cuales intervenga el elemento de culpabilidad de algún sujeto, y desde este punto de vista y en la actualidad, en nuestro Código Penal el origen y las causas de todos estos fenómenos tiene una triple fuente.

En primer lugar, la imprudencia, con sus características perfectamente conocidas y definidas dentro de la dogmática del Derecho Penal con una característica muy importante, que es la necesidad siempre de la existencia de un resultado, porque si la imprudencia no lleva a cabo, no produce un resultado, quedará fuera del ámbito del Derecho Penal, y ahí tenemos un interesante terreno para lo que antes decía de las infracciones administrativas.

El segundo supuesto, que sería las actuaciones generadoras de peligro, que son conductas intencionadas pero que se quedan ahí, en la creación, en la generación de un peligro, en el cual ya nuestro actual código, como saben ustedes mucho mejor que yo, ya actúa, actúa con ese mecanismo de adelantamiento de la barrera de protección del Derecho Penal, no es preciso llegar al resultado, sino antes, con la mera creación del riesgo, ya se entra dentro del ámbito del Derecho Penal, y así debe ser, puesto que la seguridad vial, como decía anteriormente, es un bien jurídico digno de protección a mi juicio sin duda por parte del Derecho Penal y un bien jurídico independiente de otros bienes jurídicos afectados por las conductas infractoras, de modo que no es necesario llegar a una agresión, a un resultado contrario a la vida, a la integridad física, al patrimonio de las personas, para que ya, al verse afectado por ese peligro ese bien jurídico que entendemos que es seguridad vial, ya el Código Penal interviene, y así es.

Y hay un tercer aspecto a mi juicio muy interesante, lo que ocurre es que esto quizá queda al margen de la posibilidad del legislador, ya que es la aplicación en cada caso concreto, pero luego ofreceré alguna sugerencia para que quizá esto pudiera empezar a funcionar, que es el terreno del dolo eventual, es aquel terreno en el cual el sujeto, sin pretender directamente causar el resultado que causa, sí que asume conscientemente el riesgo que supone su conducta y desprecia la posibilidad de la

causación de ese resultado, ese supuesto que ustedes, que este Parlamento contempló y reguló en su día de los famosos conductores suicidas, mejor homicidas, que no pretenden evidentemente chocar contra otro vehículo, entre otras cosas por su propio interés personal, pero que si chocan les da igual, lo desprecian.

Estos supuestos, como digo, quizá sea difícil contemplarlos con carácter general desde el punto de vista de la legislación, pero habría quizá que buscar mecanismos o posibilidades para que los jueces, nosotros, y el Ministerio Fiscal también, fuéramos lo suficientemente sensibles para entender que en materia de seguridad vial muchas veces se pueden dar estos supuestos, que el sujeto, por el simple hecho de esa creación del riesgo, cuando el resultado llega a producirse, está asumiendo, entre otras cosas por el grado que hay en la actualidad de conocimiento de los riesgos que entraña la circulación, está asumiendo esa producción del riesgo y derivar o llevar a cabo la aplicación para estos delitos de esta figura que conocemos nosotros del dolo eventual. Como digo, además existen otras causas que ya quedan fuera de lo que es la propia causa de la conducta delictiva del ser humano.

Y la solución que nos ofrece el sistema penal, como saben ustedes, es la solución de la sanción, del castigo, pero el castigo siempre visto y hoy en la actualidad con una finalidad eminentemente preventiva, es decir, no se trata lógicamente del castigo por sí como una mera retribución de la conducta, sino que eso ya es algo muy superado y la prioridad está en el enfoque preventivo, y ese enfoque preventivo se puede llevar a cabo tanto desde el ámbito del Derecho Penal, como he repetido ya, como por parte del Derecho administrativo, y cada uno ofrece respectivas ventajas y defectos.

Yo señalaría, y todos conocemos la ventaja fundamental del Derecho administrativo, su agilidad, pero frente a ello, el Derecho Penal ofrece, con toda su lentitud, con todas sus garantías, con todo el procedimiento judicializado que supone, tiene otro valor muy importante, que es el valor simbólico del Derecho Penal.

Es decir, a mí me pueden poner imponer una sanción administrativa y su equivalente en dinero si se trata de una sanción pecuniaria, una multa, su equivalente por vía de una sentencia penal. ¿Cuál es la diferencia? Pues la diferencia debe ser, que no es así en este supuesto en todos los casos, debe ser o debería ser precisamente el valor simbólico que tiene la sanción penal, que supone algo mucho más aflictivo desde el punto de vista social, o debe suponer, que la sanción económica administrativa.

Pero para esto, para integrar adecuadamente en un terreno como éste, en el cual la percepción social a mi juicio no es suficientemente clara en cuanto a la gravedad de las conductas, debería también de procederse o buscarse mecanismos para reforzar precisamente este valor simbólico del Derecho Penal, este valor del Derecho Penal como algo de mayor entidad, de mayor gravedad, porque se trata de una conducta antisocial de mayor

entidad que la que da lugar a la simple sanción administrativa.

Importante, por lo tanto, en este caso es administrar prudentemente estos dos ámbitos, estas dos medicinas, el Derecho Penal y el Derecho administrativo, y por otra parte, y muy importante también, evitar solapamientos, evitar esas situaciones en las cuales una misma conducta puede inscribirse en el ámbito del Derecho administrativo sancionador y en el Derecho Penal, lo cual conduce a confusión, lo cual conduce, como digo, a pérdida de la percepción por parte de la ciudadanía de cuándo estamos llevando a cabo una conducta contra la seguridad vial de una entidad penal, es decir, de una gravedad importante, a cuando se trata de una infracción administrativa, con toda su importancia, lógicamente de menor calado, estos solapamientos hace que se pierda muchas veces esa comprensión, y con todo ello, insisto, intentar reforzar ese valor simbólico del Derecho Penal, qué es lo que el Derecho Penal puede aportar aquí y a otras conductas susceptibles de sanción, susceptibles de castigo.

La situación legal actual ustedes la conocen perfectamente, el código contempla en esta materia, por un lado, la posibilidad de imprudencias, contempla los delitos de riesgo y contempla también el supuesto de la desobediencia a someterse a las pruebas requeridas por los agentes de la autoridad para la acreditación de estos delitos, y ahí hay una serie de deficiencias que yo tampoco quisiera a ustedes ni aburrirles ni cansarles, son quizá algunas mínimas y otras importantes.

En primer lugar hay un tema puntual, que es el artículo 381, cuando nos habla de la temeridad, de la conducción temeraria, dice que la conducción temeraria se cumplirá en todos aquellos casos en los cuales se conduzca con altas tasas de alcohol y con una velocidad excesiva. En fin, la doctrina, y el profesor Luzón por supuesto esto lo sabe mucho mejor que yo y los propios aplicadores de la norma siempre han dicho que aquí hay un defecto de técnica legislativa, probablemente habría que utilizar la conjunción disyuntiva «o» porque no es necesario acumular ambos dos supuestos para que estemos ante una conducción temeraria, con la importancia que esto va a tener, como luego les diré, si es que se opta por este tipo en concreto, reforzarlo o añadirlo, dando salida a esas propuestas que existen, que ya adelante que a mí no me parece en modo alguno mal, que es el de introducir unas tasas de velocidad excesivas concretas y objetivas como integrantes de este tipo.

En segundo lugar está también el tema de cuando se habla en el artículo 382 de obstáculos imprevisibles, parece que si se está hablando obstáculos que ponen en riesgo la circulación, como ya dice el propio artículo, eso de imprevisibles pues probablemente no sería necesario, porque, sean o no sean imprevisibles, si ponen en riesgo la circulación pues es otra corrección mínima que se podría hacer.

Hay, sin embargo, como les digo, temas de mayor calado, más importante me parece esa remisión que hace

el artículo 380 del delito de desobediencia a someterse a las prácticas de pruebas cuando uno es requerido por agente de la autoridad, la remisión al delito de desobediencia. Yo creo que debería hacerse la sanción dentro del propio tipo del artículo 380 y porque además para posibilitar que se incluya también como castigo la privación en estos casos, la privación del permiso del derecho a conducir vehículos a motor.

Ya sé que no se está sancionando una conducta propiamente de la circulación, que se está sancionando una desobediencia, una negativa a prestarse a ello, pero yo creo que, puesto que está relacionado con el tema de seguridad vial, pues ese conductor, incluso por la posibilidad ulterior de que no pueda ser castigado por la conducta de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas por esta ausencia de prueba, pues obtenga su sanción desde el punto de vista del derecho a conducir directamente por la desobediencia.

Y más importancia todavía quizá tendría algo que sé que está en el ambiente y que se ha hablado en esta Comisión, porque lo he seguido por la prensa y por algún informe que he conocido, que es la concreción, la necesidad de concretar los tipos adecuadamente, especialmente en esos, no es exactamente conceptos jurídicos indeterminados, pero sí esa indeterminación normativa de hablar de la influencia en la conducción.

Yo particularmente apuesto y soy partidario, y siempre lo fui, y a semejanza de otros sistemas de ordenamientos próximos que ustedes conocen, de que se concrete, de que se concrete la tasa de alcohol, evidentemente yo ni soy experto ni voy a decir en qué grado, en qué medida o en qué punto, pero que se concrete la tasa de alcohol, que se concrete esa velocidad excesiva a la cual se refiere el código a la hora de hablar de la conducción temeraria, esto nos aportará seguridad jurídica, nos aportará igualdad de criterio por parte de los tribunales y creo que es algo absolutamente necesario desde el punto de vista también del estricto cumplimiento del principio de legalidad.

Puede haber quien diga, porque siempre hay la opinión de decir dejar más abierta la posibilidad a la aplicación al caso concreto por parte de los tribunales, incluso ante las dudas de que en algún caso una tasa de alcohol, una velocidad excesiva en ese caso digo concreto pueda entrar o no dentro de las previsiones o deba de entrar en el Código Penal, bien, yo creo que esto es una cuestión de dónde se pone esa tasa, si hemos dicho que ya se cuenta con la infracción administrativa y que hay deslindar y evitar el solapamiento entre ambas, y si se puede acudir a otra fórmula que yo les sugiero, o a otra posibilidad, y es utilizar también en estos supuestos el grado de la falta penal, que también ahí la tenemos y puede establecerse una graduación el llegar a la tasa o a la velocidad que constituiría objetivamente el delito, el tipo delictivo, yo creo que no habría ya discusión en ese grado para decir que quien ha ingerido ese alcohol o esas sustancias psicoactivas, o quien va a esa velocidad, está

realmente produciendo un riesgo grave para la circulación porque es excesivo.

Y luego existe también la ausencia de algunos tipos, algunos tipos que quizá se podrían introducir y sería conveniente hacerlo. Yo para mí, por ejemplo, dentro de esos tipos estarían en primer lugar la posibilidad de introducir la conducción sin carné, sin permiso, no estoy hablando del artículo 340.bis.d), si no recuerdo mal, que en mis tiempos de estudiante contemplaba también el Código Penal de la conducción en cualquier supuesto, no, no, estoy hablando para reforzar esa posibilidad o esta previsión legislativa del carné por puntos, para reforzarlo en los supuestos en los cuales alguien haya sido privado de ese carné y, sin embargo, conduzca un vehículo de motor.

Me parecería también interesante, aparte de la introducción de esta figura de la velocidad excesiva, que quizá la fórmula más correcta y el cauce mejor es, dentro del propio artículo que preveía la conducción con temeridad manifiesta, que se introduzca o se delimite dónde estaríamos en esa velocidad excesiva, también con la posibilidad, como digo, de la falta, que podría pensarse en ella, la introducción de un tipo que se refiera a la posible responsabilidad de algunas autoridades y funcionarios que, por su conducta, o bien descuidada, o imprevisora, produzcan riesgos para la circulación.

Creo, y lo digo volviendo al principio de mi intervención, que el llevar a la percepción social que todos responden en estos casos ante la ley, que la ley no solamente vuelca todo su poder y toda su energía sobre el conductor criminalizándolo sino que todos los verdaderos responsables del problema pueden ser responsables también ante la ley, creo que esto es muy importante y eso habría a lo mejor también de contemplarse.

Esto llevaría a cabo (y ya con esto sí que prometo que termino), esto llevaría a cabo también otras medidas a mi juicio añadidas, llevaría a cabo la posibilidad de pensar en la constitución de órganos judiciales especializados, en la actualidad tan de moda digamos y que parece que dan tanto resultado eficaz, órganos especializados en esta materia que incluso podrían integrar diferentes órdenes judiciales; la posibilidad de que en la fiscalía exista también, ayer asistíamos a la toma de posesión de varios fiscales de primera categoría y dos de ellos eran coordinadores de siniestralidad laboral y el coordinador también de medio ambiente y urbanismo, que exista un fiscal coordinador en este tipo de materias; la posibilidad de que se establezcan y se prevean equipos de tratamiento para que, junto con la pena, se puedan implantar también medidas de tratamiento educativo, psicológico, que sustituyan la pena prevista en el código de trabajos en beneficio de la comunidad. Yo sería partidario de introducir, igual que ocurre por ejemplo en el tema de violencia de género, medidas penales complementarias de la propia sanción que lleven a cabo o tengan esta finalidad reeducadora, esta finalidad formativa del propio conductor infractor.

También habría que pensar, como decía antes, en la mentalización de los propios jueces y miembros del Ministerio Fiscal a través de sus cursos de formación respectivos, introduciendo estancias en la Dirección General de Tráfico, introduciendo en esos cursos mecanismos de mentalización en estos problemas a la hora de una aplicación correcta del Derecho Penal y por ejemplo en los supuestos que podrían entrar dentro del dolo eventual.

Quizás sería interesante que hubiera un órgano de control de la propia Administración, un órgano de control del cumplimiento adecuado por las diferentes Administraciones implicadas de todo aquello que supone garantizar la seguridad vial, y yo pienso que quizás la Dirección General de Tráfico podría asumir, y perdonen que esto ya está fuera del Derecho Penal pero íntimamente relacionado con ello, insisto, por esa percepción social necesaria de que aquí todos respondemos adecuadamente, podría existir en la propia Dirección General de Tráfico unas facultades inspectoras respecto de que se está cumpliendo por las Administraciones adecuadamente todo aquello que supone facilitar la protección de la seguridad vial.

Y en definitiva, y ya ésta es mi conclusión, yo creo que aquí podría ser muy interesante, por encima y además de las posibles correcciones que se hagan dentro de la norma penal, el pensar en una ley integral que aborde todo el problema, a semejanza, insisto, de la relativamente reciente ley de violencia de género, que trate todas cuestiones que yo he hablado, y otras muchas más que seguro que a ustedes se les ocurrirán y conocerán, de forma que tengamos una ley integral de protección de la seguridad vial que contemple desde las previsiones organizativas de la Administración de Justicia y del resto de las Administraciones hasta la reforma propiamente del Derecho Penal y de cualquier otra norma administrativa, etcétera, para evitar ese tipo de colisiones, solapamientos, etcétera, todo ello dentro del marco de una misma disposición.

Muchísimas gracias y perdón, señor Presidente, por exceder el tiempo.

— **DEL SEÑOR CATEDRÁTICO DE DERECHO PENAL (LUZÓN PEÑA). (Número de expediente 219/000568.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más preámbulos, le damos la palabra al señor Diego Luzón Peña, Catedrático de Derecho Penal.

El señor **CATEDRÁTICO DE DERECHO PENAL** (D. Diego Luzón Peña): Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias a la Comisión por la amable invitación que me ha hecho para comparecer en esta sesión de hoy, lo agradezco especialmente en la medida en que supone que piensan que quien les habla tiene algún conocimiento en la materia.

Muy modestamente sí es cierto que desde hace 35 años empecé a colaborar en la hoy extinta revista de «Derecho de la circulación», en colaboración al principio con mi difunto padre, que era fiscal, Manuel Luzón Domingo, en temas de jurisprudencia penal. Luego comenté sentencias en esa materia, en materia de delitos de circulación, y posteriormente publiqué dos ediciones de un Derecho Penal de la circulación.

Pero aparte de eso, quien les habla también tiene alguna experiencia en el proceso de asesoramiento al Legislativo en materia de reforma del Código Penal, porque fui miembro, a propuesta del Ministerio de Justicia, del señor Ledesma, de la comisión que en 1983 redactó la propuesta de anteproyecto de un nuevo Código Penal que, junto con otros proyectos y anteproyectos, dieron lugar al Código Penal vigente.

En ese sentido, mi agradecimiento a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados es enorme, y de la cantidad de temas que podrían plantearse ante una reforma del Código Penal en materia de delitos de la circulación, en mi breve intervención me voy a ceñir fundamentalmente a las tres propuestas que hizo el señor Director General de Tráfico en su comparecencia del 22 de marzo ante esta Comisión, a saber: considerar como un delito de peligro o de conducción temeraria la conducción de vehículos superando en un 50 por ciento el límite máximo de velocidad reglamentariamente autorizado; considerar como un delito de peligro también de conducción de temeraria, que sería un delito de peligro concreto, o bien un delito de peligro abstracto de conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, a la conducción de vehículos superando la cifra del 1 por mil, un gramo por litro en tasa de alcoholemia; y tercera, la creación de un delito de conducción de vehículos por quien ha sido privado del permiso de conducir por suspensión o cancelación por agotamiento de los puntos con el nuevo sistema de carné por puntos.

Creo que para valorar estas tres propuestas matizadamente hay que tener en cuenta principios que debería garantizar una reforma y que son principios básicos de límites de *ius puniendi* que todos ellos se derivan de principios constitucionales, unos expresamente formulados, otros implícitamente formulados en nuestro texto constitucional.

Me refiero en primer lugar, porque, como van a ver, a mi juicio en esta materia es el más importante, más todavía que el principio de seguridad jurídica, al principio de ofensividad o de protección exclusivamente de bienes jurídicos.

Ese principio requiere que no haya un simple ilícito formal o de desobediencia a la ley para considerar una conducta como delito sino que tiene que haber como mínimo peligro abstracto, si no concreto, ni mucho menos lesión, pero al menos un peligro abstracto con un mínimo de peligrosidad real de la conducta para bienes jurídicos, eso es lo que diferencia cualitativamente y no sólo cuantitativamente al ilícito penal del ilícito administrativo.

Luego además hay que tener en cuenta también otro segundo principio a la hora de elegir fórmulas técnicas, que es el principio de última *ratio* o intervención mínima del Derecho Penal.

Por supuesto que es muy importante una vertiente material del principio de legalidad penal, consagrado en el artículo 25.1 de la Constitución, entre otros, que es el principio de determinación, precisión o mandato de certeza para garantizar la seguridad jurídica, pero también hay otra repercusión material del principio de legalidad penal, que es el principio de no utilización innecesaria de la técnica de la ley penal en blanco, de tal manera que el Legislativo no delegue innecesariamente en aquello que no sea estrictamente imprescindible en el Ejecutivo a la hora de configurar los tipos penales.

Y por último, en esta reforma, a mi juicio, deberían garantizarse también principios como los de proporcionalidad, justicia e igualdad.

Bueno, pues si aplicamos estos principios a las propuestas en cuestión, en primer lugar, las propuestas una y dos del Director General de Tráfico, sustituir en el artículo 381.2 del Código Penal vigente en la conducción temeraria la actual fórmula que se introdujo por Ley Orgánica 15/2003, que es absolutamente criticable en todos los aspectos, de conducir con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos, sustituir esta fórmula por cifras o proporciones precisas de alcoholemia o de exceso de velocidad, ciertamente significa eliminar conceptos jurídicos absolutamente indeterminados por conceptos más precisos, y por tanto se respeta el principio de determinación y precisión, así que en ese sentido la propuesta me parece plausible.

No obstante, según qué concreciones pudiera tener esta propuesta, algunas serían admisibles, otras no. Yo creo que serían rechazables por una técnica errónea, justamente por no respetar suficientemente el principio de ofensividad o de protección de bienes jurídicos, las siguientes propuestas.

En primer lugar, no se podría mantener el actual inciso inicial del párrafo segundo del artículo 381 del Código Penal que dice «se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o integridad de las personas en los casos de tal y tal conducción», sustituyendo ahora, en vez de tales casos de conducción imprecisos, por unos que respetaran límites precisos de alcoholemia o de exceso de velocidad.

Si se hiciera esto pero se dijera que con esos límites de alcoholemia o superando el exceso de velocidad habría no sólo temeridad manifiesta sino también concreto peligro para la vida y la integridad de las personas, se estaría vulnerando frontalmente el principio de ofensividad, porque el peligro concreto para la vida o la integridad es un resultado concreto y real distinto por definición de la propia acción ilegal de la propia conducción temeraria y hay que verificar que se ha producido en el mundo real, no cabe una presunción respecto de si existe ese peligro concreto y menos de *iuris et de*

iure, es decir, presunciones que no admiten prueba en contrario.

Pero es que incluso aunque se quisiera cambiar el carácter del delito del artículo 381 y sustituir la actual exigencia, la tradicional exigencia en este delito de conducción temeraria de peligro concreto por una de peligro abstracto, se podría formular en el párrafo primero: «conducir con temeridad manifiesta y de modo peligroso para la seguridad del tráfico», en vez de «con un peligro concreto para la vida o la integridad de alguna persona», eso vulneraría el principio de ofensividad si en el párrafo segundo se estableciera una presunción *iuris et de iure* de temeridad y de peligrosidad en caso de conducción superando tal tasa de alcoholemia o tal exceso de velocidad. Si nuevamente la presunción fuera *iuris et de iure* a mi juicio se vulneraría el principio de ofensividad, ahora después diré cómo se puede formular para que no se vulnere, para que se respete este principio.

Y por último, también vulneraría el principio de ofensividad y sería un delito puramente formal de desobediencia a la ley, no a una orden de la autoridad, por mucho que la técnica se utilice en múltiples legislaciones extranjeras (norteamericana, inglesa y ahora la francesa y algunas otras), si en el artículo 379, el de la conducción bajo la influencia de bebidas y drogas, se sustituyera sin más «conducir un vehículo o ciclomotor bajo influencia de bebidas alcohólicas» por «conducir superando en un gramo, por ejemplo, la tasa de alcoholemia». Eso sería nuevamente establecer una presunción *iuris et de iure* de peligrosidad o peligro abstracto y vulnera el principio de ofensividad porque puede haber casos concretos en que no haya siquiera tal peligro abstracto para la circulación, y además sería una pretensión inútil formularlo así porque los jueces tendrían que admitir la prueba en contrario en el caso concreto si ello desvirtúa el peligro presunto, con lo cual al final tal presunción *iuris et de iure* se convertiría en una presunción *iuris tantum*, categoría ésta con la que los juristas designamos aquellas presunciones que admiten prueba en contrario.

Por eso las propuestas aceptables a mi juicio pueden ser las siguientes:

En el artículo 379, el de la conducción bajo influencia de drogas o alcohol, mantener como apartado primero el actual concepto «bajo influencia de drogas o alcohol, influencia que implica falta suficiente de control en el conductor y, por tanto, peligrosidad abstracta de su conducción», sí, pero añadir un apartado dos que establezca una presunción *iuris tantum* de influencia de alcohol al superarse una cifra precisa de alcoholemia.

¿Por qué digo que se debe mantener el apartado uno?, y por cierto, mejor numerarlo apartado 1, no sin numeración, cosa que a veces los artículos del Código Penal no llevan numeración, en cambio en otras ocasiones sí, bueno, esto es una cuestión de técnica, queda mucho mejor cuando todos van numerados, es mucho más fácil la cita y la precisión si a su vez contienen subapartados o letras.

En el apartado uno debería mantenerse el concepto de «conducir bajo la influencia de...», en primer lugar, porque así se tipifica penalmente la conducción insegura bajo los efectos de drogas.

Por cierto, dados los efectos devastadores de la ingestión de drogas solas o mezcladas con alcohol para la seguridad vial, aquí habría que plantearse una clara intensificación de la persecución penal y administrativa, y no sólo sustantiva sino procesal y orgánica, de tales conductas que hoy es técnicamente posible probar y que, a mi juicio, no se dedica por parte de las autoridades de tráfico y de la propia Administración de Justicia suficiente interés a la represión de la conducción bajo influencia de drogas y estupefacientes, que es gravísimo, y a veces mucho más grave por la peligrosidad que entraña que la conducción bajo la influencia del alcohol, o en cualquier caso tan grave al menos.

La fórmula evidentemente tiene que ser en ese caso la de conducir bajo la influencia de drogas, teniendo en cuenta que las drogas a veces pueden ser fármacos, de modo que tiene que haber una influencia, no basta con tomar una cantidad, pero es que, en segundo lugar, puede haber tasas bajas de alcoholemia que, sin embargo, dadas las circunstancias del sujeto y del caso concreto, influyen en la conducción haciéndola claramente insegura o peligrosa.

Por tanto, además de un castigo en los casos en que se rebase una cifra de alcoholemia, que me parece perfecto, también debe mantenerse la fórmula actual para casos de inferiores tasas de alcoholemia pero en que el sujeto pueda probarse con pruebas de testigos de la policía, etcétera, de los daños que ha causado que efectivamente estaba en esa situación de conducción influida por el alcohol, aunque sea en una tasa baja, a veces incluso, a veces incluso hasta en una tasa legal, permitida, pero que, dadas las circunstancias de cansancio, agotamiento o particulares de constitución de un sujeto, podría llegar a constituir una conducción claramente peligrosa.

Y luego en el apartado segundo se establecería una presunción *iuris tantum* de influencia en la conducción, y por tanto de peligrosidad, una fórmula que sería aproximadamente: «se considerará que una tasa de alcoholemia superior a equis (ahora de momento no concreto ese equis) supone conducir bajo la influencia de bebidas, salvo que excepcionalmente se pruebe que no es así por especiales circunstancias del sujeto o del caso concreto».

Esto supondría una regla general fácilmente aplicable para todos los intervinientes en un proceso penal y coincidente con la experiencia general, y es que, como regla general, superar esa tasa de alcoholemia es delito porque hay peligro, pero al admitir la excepción de algún caso concreto en que el sujeto pueda probar que tal ingestión de alcohol no ha influido peligrosamente en su modo de conducir dadas las circunstancias, la hora del día, el que no había nadie en la carretera, el que el sujeto condujo un tramo muy breve extremando la pre-

caución, etcétera, en algún caso excepcional podría confirmarse que está garantizado un mínimo de peligro abstracto para el delito.

Siguiendo con el principio de ofensividad se podría introducir si se quiere un apartado tres, o bien un párrafo segundo al apartado uno del actual artículo 379 del Código Penal, que castigara también como delito de peligro abstracto, no sólo la conducción bajo la influencia de alcohol, sino, con la misma pena que la conducción bajo la influencia de drogas o alcohol, a otras formas de conducción temeraria que supongan peligro abstracto para la seguridad del tráfico, no peligro concreto para personas.

En tercer lugar, vamos ahora al delito del artículo 381. Yo propongo mantener en el apartado uno como delito de conducción con temeridad manifiesta con resultado de peligro concreto para la vida o la integridad, mantenerlo así, y en el apartado dos suprimir, en la misma línea que ha dicho el magistrado señor Maza, suprimir la fórmula actual que habla de conducir con altas tasas de alcohol en sangre y exceso de velocidad por la fórmula alternativa «o», por la conjunción «o», que la conducción sea con una o con otra, no con ambas.

Y además suprimir el inciso «en todo caso» que se presume el concreto peligro para la vida y la integridad de las personas. Como he dicho antes, ese peligro no se debe presumir nunca sino que hay que constatarlo, y es una verificación real, y entonces se formularía así el 381, el apartado correspondiente, el apartado dos: «en todo caso se considerará que existe temeridad manifiesta en los casos de conducción con una tasa de alcohol en sangre superior a equis o de exceso de velocidad superior a equis».

Y aquí no haría falta introducir la prueba en contrario. ¿Por qué? Como quiera que aquí en ese exceso de alcoholemia o de velocidad ese exceso de alcoholemia o de velocidad no supone una presunción de peligro sino sólo de temeridad y se sigue exigiendo que se produzca y se constate un peligro concreto para la vida o la integridad de una persona, si se produce ese resultado ello implica ya que la conducta no sólo era peligrosa en abstracto sino que se ha concretado en peligro concreto, y luego además hay técnicas que conocen los jueces para que la exigencia de relación causal y de imputación objetiva, si en algún caso excepcional resultara que el peligro concreto no se ha debido justamente a la peligrosidad abstracta de la conducta, no se aplicará el vínculo de causalidad o el vínculo de imputación objetiva, ésta es una cuestión ya puramente técnica.

Por último, en el artículo 381 del Código Penal si se desea se podría añadir un apartado tres, recojo aquí una preocupación del Director General que a mí me parece correcta, redactado en los mismos términos que en el dos, en el que se describan para mayor seguridad y precisión algunas otras, a título de ejemplo, no quiere decir que sean las únicas pero algunas otras formas de conducción que legalmente se consideren ya como temeridad manifiesta.

Es decir, igual que en el apartado dos se diría que habría temeridad manifiesta en los casos de conducción con tal tasa de alcoholemia o con tal exceso de velocidad, puede haber otras formas de conducción que se quieran a título de ejemplo tipificar, técnica ésta muy utilizada en las legislaciones administrativo-penales en esta materia en Derecho comparado.

Y en cuanto a la tercera propuesta del Director General de Tráfico, a saber, la de crear una figura delictiva para quien conduzca pese a haber sido privado del permiso de conducción por resolución administrativa de suspensión o cancelación, me parece aceptable desde la perspectiva del principio de ofensividad y protección de bienes jurídicos. Ahora bien, tendría que incluir, no nos vayamos a olvidar, además los casos de violación de una medida cautelar o de una condena penal a una pena o a una medida de seguridad de privación del permiso de conducir, y por cierto, en ese caso, habría que decir el precepto «sin perjuicio de la responsabilidad por quebrantamiento de condena», porque el delito en ese caso no sólo implicaría peligro, como ahora voy a explicar, para la seguridad del tráfico, sino además ataque a un bien jurídico distinto para la Administración de Justicia, habría quebrantamiento de condena, de una condena penal o de una medida cautelar que está equiparada en el quebrantamiento de condena y no sólo de una resolución administrativa.

¿Por qué sí hay ataque a bienes jurídicos en esta propuesta? Primero, hay una grave desobediencia específica a una resolución de la autoridad, y ya es legítimo y no lo discute nadie el castigo como un delito de desobediencia a órdenes de la autoridad, el que se quiera imponer el castigo como desobediencia grave ya o a la segunda desobediencia, eso es una cuestión que ustedes tienen que valorar.

Segundo, porque se trata de un conductor al que se ha suspendido o privado del permiso de circulación precisamente por infracciones de circulación que denotan su peligrosidad para el tráfico diario, luego aquí no es simplemente una infracción formal, es que insisten, pese a la concreta prohibición, en saltarse esa prohibición quien se ha constatado, aquel conductor que se ha dicho «usted no puede conducir salvo que se someta a un proceso de resinserción, de reeducación vial», y por tanto, este precepto no guardaría ninguna relación, como seguro que algunos colegas dirán y pondrán el grito en el cielo, con el viejo delito formal de conducción sin permiso, que era un ilícito puramente formal, sí, que podía cometer un buen conductor que no se había molestado en sacar, que conducía de facto de toda la vida, desde niño, y no se había molestado en obtener el permiso de conducir, pero éste no es el caso del que estamos hablando ahora.

Y para finalizar mi intervención me voy a referir a los principios de última *ratio* y de intervención mínima y no recurrir necesariamente a la ley penal en blanco y a principios de proporcionalidad, justicia e igualdad.

En cuanto a los primeros, para tipificar la cifra concreta de exceso en la cifra de velocidad o en la tasa de alcoholemia, en primer lugar, en la medida de lo posible yo creo que es preferible que sea la propia ley penal y no una remisión a en tanto de exceso a la cifra fijada por el reglamento quien determine qué conducta es delictiva.

Como les he dicho antes, el recurso a la técnica de la ley penal en blanco sólo está justificado cuando sea estrictamente imprescindible porque, de lo contrario, el Ejecutivo, cada vez que modifica la prohibición administrativa, estará cambiando indirectamente la ley penal, y en muchos casos lo estará haciendo sin pensar que cambia la ley penal, con lo cual el resultado al que se llega no es adecuado.

Por eso es recomendable acudir a este recurso para definir que, además de la superación de una cifra absoluta de velocidad, y esa cifra debe fijarse con carácter absoluto, no por remisión a prohibiciones reglamentarias, también se considerará delito el exceso en más de un determinado porcentaje, personalmente creo que debe ser alto, de límites de velocidad más reducidos que el máximo para determinadas vías o tramos de vía o para determinados vehículos.

Esto significa lo siguiente, dicho en términos reales, en términos concretos, se podría definir que hay una presunción de temeridad manifiesta en el exceso del límite máximo de velocidad si se fija una cifra absoluta que, en virtud del principio de última *ratio* del Derecho Penal, yo creo que sería preferible que se fijara una cifra muy clara en la conciencia social de lo que es una conducción criminal, hoy por hoy eso se produciría a mi juicio a partir de los 200 kilómetros por hora, es decir, algo más alto que el 50 por ciento de exceso sobre los 120 kilómetro por hora admitidos, pero añadir que también el exceso en al menos, no un 50, yo lo fijaría en un 60 por ciento de velocidad inferiores al más alto establecidos para vías concretas, para tramos de vía concreta o para vehículos concretos, sí podría suponer también temeridad manifiesta.

Y en el exceso de la tasa de alcoholemia parece más recomendable que la cifra se eleve..., de los modelos del Derecho comparado yo optaría por el más alto, por el 1,2 por mil, como cifra que daría lugar a temeridad, y por tanto a delito. He oído, aunque no lo tenía puesto en el guión que les he pasado a ustedes, he oído al magistrado, señor Maza, que recuerda que existen también las faltas penales que son infracciones criminales, quizá el 1 por mil podría fijarse, o el 0,9, o algo por el estilo, podría fijarse como límite para una falta, en cambio, una cifra como el 1,2 por mil podría ser una cifra adecuada para decir que hay una presunción, que en principio es *iuris tantum* pero que generalmente, si se ha comprobado por daños posteriores, no habrá *iuris tantum* sino que está comprobada por el propio accidente, de conducción temeraria.

Y por último, en cuanto a la referencia a los principios de proporcionalidad, justicia e igualdad, y con esto acabo

mi intervención, estos principios no sólo requieren que las acciones sean más o menos graves en función de que un delito sea más grave o menos grave que otro, estos principios exigen también que no se desatiendan aspectos de un solo hecho, aparentemente de un solo hecho naturalístico pero que encaja en más de un delito diferente, lesionando o poniendo en peligro bienes jurídicos diferentes.

Y aquí hablo, hago un excursus para dos figuras de la regulación de los actuales delitos de peligro en materia de circulación del Código Penal que no tienen que ver con la propuesta del Director General de Tráfico pero sí tienen que ver con la preocupación de que a veces la justicia penal en la conciencia social es excesivamente blanda, o no la justicia penal sino la legislación penal, ¿a qué me estoy refiriendo?

Yo creo que no hay privilegiar indebidamente aplicando soluciones de concursos de leyes en vez de soluciones de concurso de delitos diciendo que se crea un tipo especial más benigno o que opera el llamado efecto oclusivo, el tipo más benigno, o a veces que se castiga por el delito más grave de dos delitos posibles pero sólo por uno, cuando realmente un hecho, aparentemente un solo hecho ha cometido dos delitos diferentes con lesión o peligro para bienes jurídicos distintos.

Señores, a ustedes les ha preocupado mucho y a toda la sociedad española lo que se llamó conducción suicida, que algunos denominamos conducción homicida. El precepto, que hoy es el 384, que en su día fue precepto bis introducido en el código anterior de conducción con temerario desprecio a la vida o integridad de los demás, intentó dar una respuesta legal a la benignidad con la que los jueces estaban tratando estas conductas, pero los especialistas hemos puesto de manifiesto que hay muchos casos en que esa conducción homicida es algo más que un simple delito de peligro, es una tentativa, e incluso a veces un delito consumado, de agresión a los demás cometida con dolo eventual, cuando no con dolo directo.

Entonces la propuesta mía en este caso sería introducir un apartado 3 en el 384 diciendo: «tales penas (las penas de la conducción suicida) se aplicarán sin perjuicio de las que puedan corresponder si el hecho constituye tentativa o consumación de otro u otros delitos de homicidio o lesiones». Por tanto, se les recuerda a los jueces que puede haber ambos delitos, y no se dice que castiguen entonces por el más grave, que sería la tentativa o el delito consumado de homicidio o lesiones, no señor, porque nos estaríamos olvidando del delito de peligro para muchos participantes que supone haber conducido por mano contraria desafortunadamente durante un tiempo.

Y exactamente igual, y con esto acabo, en la regla actual del artículo 383.1, que dice que, cuando como consecuencia de estos delitos de peligro se ocasionara, además del riesgo prevenido, —dice— un resultado lesivo, los tribunales aplicarán solamente la figura más gravemente penada, una, si es más grave la pena del

delito de peligro, el delito de peligro, si es más grave la pena de delito de lesión, la del delito de lesión imprudente, y uno se pregunta, ¿y por qué?, si aquí ha habido en estos delitos por definición peligro común, la categoría que la dogmática alemana llama peligro común o general para la seguridad del tráfico, y además una lesión a una o a dos o tres personas concretas, ¿por qué hay que castigar sólo o por el peligro general o por la lesión imprudente a las personas concretas?

La fórmula sería la que utilizan otros países, que es que dicen que, en estos casos, dice, se apreciará, cuando se además del riesgo general haya un resultado lesivo, se apreciarán por los jueces y tribunales, no la infracción más gravemente penada sino las reglas de los artículos 73 a 77 del Código Penal, las reglas del concurso de delitos.

— **DEL SEÑOR FISCAL JEFE DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA (DON JOSÉ MARÍA MENA). (Número de expediente 212/001085.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente damos la palabra a don José María Mena, Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, aclarando también, a efectos de Diario de Sesiones, que con esta comparecencia del Fiscal Jefe se acumula también la que se había acordado del fiscal Antonio Vicent, de la fiscalía también de Cataluña. Por tanto, damos la palabra al señor Mena.

El señor **FISCAL JEFE DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA** (Don José María Mena): Con la venia del señor Presidente, en primer lugar quiero hacer frente a una curiosa anécdota. El curso de 1963 lo pasé yo en esta ciudad, en Madrid, haciendo mis prácticas siendo ya fiscal en la escuela judicial y mi tutor fue don Manuel Luzón, guardo para él un agradecimiento extraordinario, me enseñó la práctica del Derecho Penal, el rigor que requiere la disciplina de la ciencia penal y la autoexigencia y disciplina personal y el rigor en el trabajo. No lo he olvidado nunca y creo que es bueno en un acto formal como éste, creo que es la primera vez que tengo ocasión de decirlo en público pero creo que es bueno decirlo, en cierto modo procedemos de la misma raíz.

Además yo no soy Catedrático sino que soy fiscal y mi perspectiva es exclusivamente la del Derecho Penal y la de la persecución de los infractores cumpliendo las leyes que emanen de un Parlamento democrático.

Anterior a mi comparecencia ha sido la del fiscal general del Estado, obviamente no solamente por disciplina jerárquica, que es la única razón objetiva que motivaría mi alocución, sino también por sintonía personal, asumo en su totalidad el discurso del fiscal general tanto en sus criterios de política criminal como en sus precisiones de orden técnico-jurídico.

Quiero también transmitir el respaldo personal al Director General de Tráfico, que está realizando un esfuerzo extraordinario de conducción de un tan grave problema como es el de la accidentalidad en la seguridad vial.

No puedo dejar de hacer referencia, como en las breves notas, un simple decálogo que creo que les ha llegado a SS.SS., al artículo 48.2 del Estatuto de Cataluña, que permite por primera vez en una norma de carácter digamos sustantivo formal principal, permite y ordena a los poderes públicos que regulen lo pertinente para proteger el extraordinario y fragilísimo bien jurídico de la seguridad vial.

Ello, como digo en mi nota, significa un mandato explícito y un respaldo penal a los tipos penales en blanco, cuya necesidad de cuidado y de no exceso comparto con mi anterior ponente, pero que, en todo caso, significan los tipos penales en blanco un ejemplo muy característico de homogeneización de la ley penal en un Estado como el de España de diversidad legislativa, que no de desigualdad, ante la ley penal según los territorios.

El tratamiento penal de la seguridad vial hoy en España es manifiesta y gravemente insatisfactorio, las cifras cuantitativas informan de una realidad cualitativa sobrecogedora. Los operadores jurídicos debemos a la sociedad realmente explicaciones por la ineficacia de nuestro sistema y propuestas de alternativas.

Hoy a mí me corresponde tan sólo ofrecer criterios concretos relativos a los preceptos concretos vigentes o imaginables, en el bien entendido que no me corresponde ofrecer fórmulas exactas, puesto que SS.SS., los legisladores, tienen esa carga y la asumen.

El primer problema que se nos plantea es un problema extrapenal, es el de la celeridad en el proceso. La celeridad en el proceso es un elemento clave de la disciplina jurídico-penal en ésta como en todas las materias y no se resuelve ni con reformas sustantivas ni con reformas procesales, se resuelve con medios materiales, con dotaciones de personal suficiente y con sistemas modernos, actuales, tecnológicos que hagan posible una correcta y rápida aplicación de la norma penal.

Quizá haya que pensar también en separar la valoración jurídico-penal de la infracción y la valoración jurídico-penal final del resultado lesivo, porque en determinados casos la prolongación de la lesión significa la prolongación durante demasiado tiempo del inicio del trámite procesal de persecución y sanción.

El primer problema penal nos lo encontramos con la discrecionalidad que las leyes penales otorgan a los jueces, yo quiero hacer una reflexión que tiene algún contenido de mea culpa para todos los operadores jurídicos.

En el tema de la seguridad vial creo que es el único supuesto de criminalidad en el que el infractor está en el mismo lado sociológico que el operador jurídico. Las infracciones penales de la seguridad vial se cometen en la actividad lícita, ordinaria, masiva del comportamiento

cotidiano de los ciudadanos, entre los cuales están los operadores jurídicos, de tal manera que el operador jurídico se siente sociológicamente y en ocasiones psicológicamente más próximo por esa situación que acabo de describir, más próximo al infractor que en los demás supuestos de dolo directo o de dolo eventual y en cualquier otro comportamiento en que hay una abismal distancia entre el operador jurídico y la marginalidad del infractor, violación, estafa, etcétera, etcétera, ahí hay una distancia absoluta y aquí nos encontramos en el mismo lado de la realidad sociológica cotidiana en la que acontece la infracción penal.

Y luego hay otro elemento que abunda sobre éste y que determina la valoración que a continuación haré sobre la discrecionalidad, y es que, siendo tan abundante la accidentalidad, se ha encontrado una fórmula de solución económica, de tal manera que, resuelto el drama desde el punto de vista económico, podemos encontrarnos en algo que yo describo con un eslogan quizá un poco cínico y quizá exagerado pero que es bueno como eslogan, «muerto pagado, muerto archivado».

Hay que tener presentes estos dos elementos que determinan que los operadores jurídicos, y al referirme a esta fórmula me refiero sobre todo a los jueces y fiscales, porque, si no, parece que cuando se habla de los tribunales uno excluye a los fiscales, cosa que no hago yo, bien, en esta situación nos encontramos ante un ejercicio de la discrecionalidad que ha producido en la sociedad un manifiesto ánimo de reproche frente al operador jurídico y generalmente, ante la ineficacia del sistema penal, se demanda y propugna un incremento de las penas y se viene a decir «más penas, si hace falta de cárcel», y creo que esto era incluso una tentación de nuestro Director General de Tráfico.

Esto, naturalmente ya hemos hablado de la proporcionalidad, ya se ha hablado y eso hay que tenerlo presente, no cabe más severidad en nuestra actual estructura jurídico penal democrática basada en el principio de proporcionalidad, no caben penas de cárcel ni para más delitos ni con mayor intensidad, ni más cárceles ni más funcionarios, unas por la proporcionalidad y otras por el Ministerio de Hacienda, no caben más funcionarios, no hay más jueces más que los que hay, no hay ni habrá más fiscales, ha habido quejas en alguna comparecencia sobre que los fiscales no van a los juicios, no hay más fiscales, por la misma razón que en esta sala no hay más diputados, porque están en otra sala, pues con los fiscales pasa exactamente igual, están en otra sala, y con el principio de intermediación y de oralidad se obliga a las estructuras humanas de nuestras instituciones a un nivel de personación en distintos ámbitos simultáneos que hace materialmente imposible hoy, y por bastante tiempo en adelante, que se propugne una mayor presencia de los fiscales simultáneamente ante distintos órganos porque ni hay más dotación ni cabe el don de la ubicuidad.

Es necesario buscar medidas alternativas a las penas de prisión que sean realmente aflictivas y efectivamente

disuasorias, y las hay. Yo pongo un ejemplo, modesto pero es el mío.

En la Comunidad Autónoma de Cataluña, desde hace ya más de dos años y desde luego con mayor precisión desarrollando una experiencia ya empezada hace más de dos años, en los dos últimos años se ha multiplicado por cuatro el trabajo en medidas alternativas a la pena, trabajos al servicio de la comunidad, se ha incrementado, no sé en qué proporción, la dotación de personal especializado y se ha empezado a hacer un uso masivo y cotidiano de los trabajos de servicio a la comunidad, de los cursos de preparación, de reciclaje, etcétera, etcétera, para determinado tipo de condenados, no solamente los maltratadores sino también los conductores bajo los efectos de bebidas alcohólicas y algunos otros, en ese camino debemos avanzar.

Y luego deseo hacerles a SS.SS., aunque creo que me quedan sólo siete minutos, un montón de concreciones penales, y haré las que pueda, todo ello en aras de hacer frente a los actuales excesos derivados de un uso no deseable del principio de discrecionalidad versus benevolencia inoportuna.

La temeridad, a la que ya se han referido anteriormente los otros dos ponentes, viene descrita en nuestro código en preceptos que ya sé que son distintos pero que en la aplicación práctica generan problemas, y cuando hablo de aplicación práctica tengan presente que estoy hablando con una perspectiva desde 1963 ininterrumpida, porque yo no he hecho otra cosa desde 1963 más que hacer de fiscal.

El artículo 381 habla de temeridad manifiesta, etcétera, etcétera, y el 384 de consciente desprecio, etcétera, etcétera. En la práctica, el temerario manifiesto tiene un relativo desprecio, ¿dónde acaba la culpa con previsión?, ¿dónde empieza el dolo eventual?, sería bueno que se hiciera un artículo con más párrafos, estoy de acuerdo con lo que se ha dicho, por favor, no me pongan en un solo párrafo todo, pongo el ejemplo de las drogas, en un solo párrafo me ponen las duras y las blandas y una cosa y otra, ¿tanto cuesta poner 1, 2..., y que cuando nos referimos a ellos, nosotros, o los tribunales, o el Tribunal Supremo, sepamos de qué estamos hablando?, es un ruego. Convendría el 381 a 384 precisarlo como fuera pero que fuera un compacto de supuestos de delito que no sea de peligro concreto.

Por otra parte, se ha hablado con frecuencia de que hay que dar unas tasas de velocidad, y se nos plantea el problema que el señor Jané planteaba de la entrada en Barcelona por la Diagonal, y aquí se habla de la M-30, que es vía urbana pero no es lo mismo que el cruce de la Puerta del Sol, es evidente. ¿Riesgo?, que digamos «tanta velocidad en las vías urbanas y tanta en la interurbanas». Sería necesario, si se opta por esta solución, que es una solución posible, que el concepto de vía urbana e interurbana lo pusiera el legislador penal a los efectos de esta ley y no nos quedara diluido en una serie de criterios de los que se habla suficientemente en los

pasillos, que SS.SS. conocen muy bien, y en los que no voy a abundar.

Otro de los tipos penales realmente abiertos pero como puerta de doble hoja de par en par es el de la imprudencia grave, artículos, y éstos son los básicos, artículos 142, homicidio, artículo 152, lesiones. El que por imprudencia grave..., ¿y quién dice que es grave?, lo dice el juzgador, tengamos presente que en esto no tenemos ni Tribunal Supremo que nos asista, porque no llega al Tribunal Supremo.

Quiero señalar que, como se ha dado tanto predicamento al debate en función de nuestro Estatuto de Cataluña sobre la desaparición del Tribunal Supremo, el Tribunal Supremo para casi todo ha desaparecido hace muchísimo tiempo, estamos simplemente en los órganos que culminan la jurisdicción penal en todos los procesos que no se juzgan ante las audiencias provinciales, y éstos son uno de ellos, las muertes en accidente de tráfico acaban en una de las doce, o quince, o veinte secciones que tenga una Audiencia Provincial, que puede haber veinte jurisprudencias distintas en una sola ciudad.

Por lo tanto, sería bueno que el legislador precisara, ya sé que se desechó la vieja fórmula de imprudencia temeraria con o sin infracción de reglamentos, que era una precisión, entonces dijimos «no, no, precisiones no, los tribunales ya hablarán», pues ya ven ustedes dónde hemos ido a parar, tengan ustedes presente dónde estamos, por qué estamos ahí, por las razones que me he permitido señalar desde mi experiencia personal al inicio de mi exposición, y sería bueno atar con una cierta concisión el concepto de gravedad de esos dos clarísimos y principales preceptos.

La alcoholemia, artículo 379, habrá que precisar definitivamente si es un tipo de peligro abstracto o un tipo de peligro concreto. Hay debate, se acaba de plantear el debate. La jurisprudencia, cuando la descripción inicial del tipo penal era de peligro abstracto, cosa que no dudaba nadie, la interpretación lo han convertido en un tipo de peligro concreto, e incluso se ha dicho, como ha dicho el profesor Luzón hace un momento, que los tipos de peligro abstracto son un poco concretos también porque algo de peligro tiene que haber.

Bien, SS.SS. deberán precisar si queremos tipificar la situación objetiva de conducir con una tasa de alcohol o si queremos tipificar la conducción con una tasa de alcohol que entrañe peligro. Son dos situaciones totalmente distintas, cada una tendrá su crítica, si están a favor de la primera les criticarán los que están a favor de la segunda, y viceversa, pero desde mi modesta posición de aplicador de la ley en el ejercicio de la acción penal les diré que yo sigo decantándome por el tipo de peligro abstracto, el que conduzca con una determinada tasa de alcohol se le acusa y se le debería condenar, tenga o no tenga peligro, otra cosa es que conduzca por el pasillo de su casa, pero si es por vías públicas ése es mi criterio y creo que eso incrementaría la disciplina viaria de una manera concreta.

Hay problemas de si la infracción se ha detectado con ocasión de controles concretos o de controles genéricos de la policía.

Más cosas, la omisión del deber de socorro, artículo 195.3, peligro manifiesto y grave. Cuando aparece el socorro de terceros, el infractor ve por el retrovisor que a su víctima le atienden otros, no se para, en principio no ha cometido la infracción porque no ha quedado en peligro manifiesto y grave sino que ha quedado debidamente asistido, sería conveniente que la simple insolidaridad en la desatención estuviera tipificada. **(El señor vicepresidente ocupa la Presidencia.)**

Respecto al permiso de conducir, hay tres supuestos que ya se han señalado: no tener permiso, estar privado penalmente, sea como medida cautelar o sea como condena, o por haber perdido todo los puntos. Es para SS.SS. difícil dar respaldo penal al nuevo carné por puntos dejando sin respaldo los otros supuestos, no sería malo volver a la tipificación de todos los supuestos aun con las fórmulas, creo yo que sería bueno las fórmulas que se han señalado con anterioridad.

Quiero señalar también que desapareció del código el artículo 636, la conducción sin seguro. Se habla en una comparecencia anterior de la conveniencia de castigar penalmente conducir sin seguro. Me remito a las razones, muchísimas y totalmente prácticas, por las que la tipificación como falta penal de la conducción sin seguro resultó inútil, gravosa, contradictoria e ineficaz, incluso como era falta, antes de empezar la persecución y que las jefaturas de tráfico tuvieran ocasión de remitir a la fiscalía o a los juzgados los expedientes correspondientes, habían pasado seis meses y habían prescrito todas y llegaban prescritos. No sería bueno, con la dotación de medios materiales y humanos de que dispone la Administración de Justicia, volverla a cargar con algo que ha salido del código simplemente por incapacidad material para hacerse cargo de esa tutela penal.

En segundo lugar, se plantean problemas con la reincidencia, que se señalaron aquí también por el Defensor del Pueblo, a los que ahora no me puedo referir.

Y quiero concluir mi intervención con la siguiente cuestión, la responsabilidad civil observarán SS.SS. que no ha sido tratada en ninguna de las comparecencias, y ahí es donde está el meollo de la reacción jurídico-penal en la materia que nos ocupa. Ya sé que con esto voy a sobrepasar el minuto que se me ha dado, pero para mí es un tema esencial.

Además de la multa, la reparación e indemnización tiene un efecto manifiestamente aflictivo y disuasorio siempre que sea eficaz. El artículo 117 del Código Penal establece que el asegurador es el responsable civil directo hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada.

La Ley 30/1995, de regulación del seguro privado, reforma la ley sobre responsabilidad civil y seguridad en la circulación de los vehículos a motor, y el artículo 1.2 de esta ley de 1995 establece que, en todo caso, la indem-

nización tendrá los límites contenidos en el anexo IV, el famoso baremo, de tal manera que ni el autor del hecho ni su asegurador van a pagar ni una peseta, ni un euro más del baremo, con lo cual el asegurado manifestará, sentirá que no tiene ningún riesgo, y éste es un problema gravísimo. Si desapareciera esta contención, si el atropellante, el autor del delito en concreto, supiera que, además de la cobertura del seguro, que nos garantiza los derechos de las víctimas, si además hubiera un riesgo de que su segunda residencia corriera peligros, muy probablemente ello significaría un efecto de contención extraordinariamente valioso.

No podemos olvidar, perdonen SS.SS. que insista, que uno de los elementos determinantes de la sensación objetiva de impunidad que tienen los infractores, que uno de los elementos, y quizá el más importante, es la certeza de la impunidad económica, cubre sólo la compañía. En efecto la compañía puede repetir contra él, pero en el techo de límite, porque las compañías han llegado al Código Penal en su autoprotección antes de las víctimas. Deseo que en ésta, mi comparecencia, todos hagamos un esfuerzo porque ahora sea el momento de las víctimas.

El comiso del artículo 385 establece la posibilidad de proceder sobre el vehículo como instrumento a los efectos del 127, el comiso del vehículo, pero el 128 establece un criterio de proporcionalidad que se viene utilizando jurisprudencialmente siempre, o casi siempre, como que siempre hay desproporción entre el coche y el atropellado. Otra vez más la discrecionalidad en la valoración de la proporcionalidad se hace en detrimento de la víctima por las razones que yo decía sociológicas que influyen en el operador jurídico a las que he me he referido antes.

Una última sugerencia, y con esto sí concluyo, señor Presidente, es la relativa a un tema operativo. Ya se ha dicho en la primera intervención, el fiscal general proyecta establecer un fiscal de sala coordinador en temas de seguridad vial. Modestamente el señor Presidente de esta Comisión sabe muy bien que la fiscalía de Barcelona una vez más ha tenido la iniciativa de asumir el riesgo de hacer de conejo de Indias y hace más de un año en la fiscalía de Barcelona existe un fiscal coordinador que tendría como misión la ordenación de la necesaria auto-crítica para conocer las insuficiencias del servicio público que tenemos obligación de prestar, la detección de los problemas y propuestas, la homogeneización de la posición del Ministerio Fiscal a partir de la discrepancia y disparidad notoria de las jurisprudencias y la atención organizada y coherente a las víctimas.

Con todo esto estimamos que podemos resolver, podemos abordar, no resolver, nuestra obligación de atender a las víctimas y a los problemas, para esto hace falta un pacto de Estado, hace falta crear una comisión. No olvidemos esa famosa frase que se atribuye a Churchill o a Napoleón, cuando no hay solución se crea una comisión. A SS.SS. les corresponde, no crear una comisión, sino dar soluciones, y deseamos, con todo el afecto

y con el calor profesional, que acierten en la solución que están buscando.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Mena, muchas gracias, señor Luzón, señor Masa. Damos paso a la intervención de los parlamentarios, en primer lugar tiene la palabra el Grupo de Convergència i Unió, el señor Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Va a ser difícil concentrar en un único turno las valiosas aportaciones que hoy se han dado en esta Comisión de Seguridad Vial, valiosas en tanto que han planteado aspectos concretos que entiendo que serán de gran utilidad a la hora de emprender la reforma legislativa del Código Penal, ojalá la última reforma del Código Penal en lo que tuvo de incidencia en este tipo de delitos hubiese contado previamente con unas reflexiones como las que hoy hemos tenido en esta sala, y por tanto, creo sinceramente que serán de gran utilidad y tendremos el Diario de Sesiones para analizarlas también con más calma y más sosiego, pero sí que quería aprovechar este turno para hacer algunas precisiones, algunos comentarios, algunas preguntas concretas a los comparecientes.

Al señor José Manuel Maza le quería agradecer un concepto que ha aportado a esta Comisión y que sin ninguna duda yo creo que va a tener en el futuro un resultado. Usted ha lanzado una idea, ¿por qué no promover una ley integral de protección a la seguridad vial, ley integral de protección a la seguridad vial? Se ha hecho con el tema de la violencia doméstica, con la violencia de género, se ha hecho, en cambio, la seguridad vial sigue siendo una olvidada en lo que es los temas principales de Estado, pero no es en ningún caso una materia olvidada por la preocupación de las miles de víctimas que ocasiona cada año, cada semana, por tanto, estaría totalmente justificado que, en el momento de impulsar esa nueva reforma del Código Penal, después se hiciera esa necesaria ley transversal en materia de seguridad vial. Por tanto, yo de manera muy concreta le quiero agradecer esta aportación.

También le quiero agradecer la concreción que ha dado en el sentido de manifestarse a favor de que el tipo actualmente genérico sea más concreto de lo que es ahora, evitando apreciaciones subjetivas. Ésta es una línea que se ha iniciado en distintas comparecencias que creo que es de gran utilidad, y por tanto, nos será también, desde su visión como magistrado del Tribunal Supremo, que un propio magistrado le diga al legislador que concrete más para evitar mayor ampliación discrecional de los jueces y magistrados que después tienen que aplicar la ley, no deja de tener un valor en esta Cámara que lo diga un magistrado del Tribunal Supremo, por tanto, desde esta óptica y desde el Poder Legislativo, también se lo agradezco expresamente.

Y también le agradezco un aspecto concreto que ha aportado de manera clara el señor Maza en el sentido de evitar el solapamiento entre lo que es el ámbito sancio-

nador administrativo y el ámbito penal. Yo coincido con usted, el Derecho Penal es la última *ratio* y el Derecho Penal, lo dijo aquí el fiscal general del Estado, el Derecho Penal tiene que tener una función de bisturí, no de bastón, en el sentido de querer abarcarlo todo, fracasará el Derecho Penal, y lo ha dicho también con acierto el señor Mena, incluso faltan medios personales para dar respuesta a todos los ámbitos en que en ocasiones el Derecho Penal podría entrar, pero está claro que debemos evitar ese solapamiento, y por tanto, desde esta óptica también creo que será importante saber encontrar bien la frontera, hasta dónde llega el Derecho administrativo, a partir de qué momento entra el ámbito penal, y definirlo mejor de lo que está ahora.

Por tanto, yo le agradezco de manera muy expresa esta comparecencia, su aportación, y quedará en el Diario de Sesiones para de alguna manera concretar, pero sí que nos gustaría de alguna manera como pregunta, si en ese deslinde entre Derecho Penal y sanción administrativa, si usted es partidario de que quien cometa una infracción que entendamos que es de Derecho Penal pudiera conllevar también esa infracción la pérdida de todos los puntos del nuevo carné por puntos que entrará en vigor el próximo 1 de julio.

Quizá uno de los problemas de ese deslinde será precisamente cómo armonizar el permiso por puntos, que no es una sanción administrativa, es un crédito que se da al conductor y que, por tanto, no tiene esos efectos de sanción, pero que sí que al final la pérdida de los puntos conlleva que la persona se quede sin su permiso de conducir, y por tanto, le quería plantear esta cuestión concreta.

Al señor Diego Luzón Peña también agradecerle su aportación, creo que ha aportado sentido común a lo que después de una reforma podrían pensar muchos conductores que se vieran afectados por la misma, ha aportado rigor jurídico pero también, repito, sentido común, y también quiero unirme al recuerdo por lo que fue la trayectoria de su padre como fiscal, el señor Mena hablaba del año 1963, año en que nació este diputado que les habla, por tanto, es un año que también nos une en algún aspecto en esta Comisión.

Pero concretamente en los aspectos ha sido muy interesante, señor Luzón Peña, todos los aspectos de intentar precisar, cuando afirmamos que ha habido un delito de peligro, si lo objetivamos, porque no admitiría prueba en contrario y tendría un problema seguro de romper lo que podemos hacer, que es un delito de que se ha causado una temeridad, pero si decimos que se ha causado un resultado, un resultado de peligro concreto, yo coincido con usted, aquí habrá que precisarlo muy bien, y por tanto, si llegamos a la concreción que nos ofrecía el Director General de Tráfico y otros comparecientes, deberemos cambiar el enunciado global del delito, estoy de acuerdo y esta aportación será de gran utilidad a la hora de emprender la reforma legislativa que se está impulsando, porque deberemos precisar muy bien el contenido del delito, y si lo concretamos, incluso afirmar

que ha causado una temeridad, eso sin duda lo podemos afirmar, que ha causado un peligro concreto admitiría siempre prueba en contraria, sería *iuris tantum* y no *iuris et de iure* la presunción, y por tanto, aquí entendemos que ha sido de gran valor esta aportación.

También es de valor, y ha hecho también referencia a ello el señor Maza, en el sentido, señor Luzón Peña, de no siempre será delito penal, puede ser falta, y buscar una cierta graduación. Esto aporta ese sentido común que creo que acertaríamos bien si en esa graduación de mayor concreción llegáramos a un punto en el cual entramos ya en el ámbito de las faltas y a partir de una cifra más rotunda aún entramos ya en lo que sería delito. Quizás esto evitaría generalizaciones que después, a la hora de aplicar en la práctica el nuevo tipo delictivo, nos ahorrarían problemas jurisprudenciales y problemas prácticos.

Por tanto, decía que entiendo que va en esa línea del sentido común, y por tanto, deberemos de alguna manera saber precisar con absoluta concreción, pero también graduación, de qué estamos hablando en cada caso, y por tanto, yo entiendo en ese sentido su propuesta de que sea 1,2 y no 1 para entrar en lo que es delito, que si se está a menos de 1,2 evidentemente puede ser una falta, y sobrepasar el 0,5 hasta el límite que fijáramos entraría dentro de la sanción administrativa. Hacer esto es aportar racionalidad y es evitar matar las moscas a cañonazos y decir todo va con ese bastón que el fiscal general del Estado quería evitar que aplicáramos y nos pedía el bisturí. Creo, señor Luzón Peña, que su aportación en ese íter legislativo va a ser más en la línea de ese fiscal general del Estado que pedía esa precisión y, por tanto, evitar que nos pasemos, y por tanto, también desde esta óptica mi grupo le agradece esta aportación que, repito, tendrá después su reflejo en lo que debe ser la reforma legislativa y releyendo el Diario de Sesiones.

Y por último, agradecerle al señor Mena su comparecencia, agradecerle también la sensibilidad que me consta que él, como Fiscal Jefe, y toda la fiscalía y fiscales concretos, como el señor Antonio Vicent, han hecho en lo que es esa necesidad de dar una visión distinta desde la fiscalía de lo que debe ser la seguridad en el tráfico y este tipo de delitos, una atención preferente a las víctimas, las grandes olvidadas, y el señor Mena yo creo que ha aportado también lo que es el sentido del común de los ciudadanos.

Muchas veces, ha dicho el señor Mena, el operador jurídico, incluso los diputados, los mismos jueces y fiscales que intervienen, en muchas ocasiones, ante una infracción en el tráfico, muchos nos podemos ver reflejados en el infractor y lo que debemos intentar es que todos cambiemos la actitud para que todos al final veamos que ese conductor no ha actuado ya con el parámetro normal que en la sociedad debiera haberse implantado, y no nos engañemos, no se ha implantado aún, ¡nos queda tanto camino por recorrer!, y hacerlo todo a golpe de Derecho Penal quizá no será el resultado que la sociedad espera de nosotros, espera que demos educa-

ción vial, y yo quiero destacar que en la Ley Orgánica de Educación se ha recogido expresamente enmiendas de Convergència i Unió en el sentido de que la educación vial sea una finalidad en la educación primaria y una finalidad en el bachillerato, ya es algo, no figuraba para nada la educación vial en la LOE y finalmente figura en la misma, esto va en la línea correcta.

Yo celebro también que el señor Mena haya citado el apartado 2 del nuevo artículo 48 de la propuesta de Estatuto de Autonomía de Cataluña, ya aprobado por el Pleno de la Cámara, que se ha hablado mucho del Estatuto pero de este artículo quizá poco, y este diputado que les habla lo conoce bien su génesis porque le propuse a mi grupo parlamentario en Cataluña que hiciera una enmienda concreta de seguridad vial. ¿Por qué? Porque era un aspecto que no se tocaba para nada en el Estatuto, y el Estatuto habla de prevención, de educación y también de atención a las víctimas, que es muy importante, y por tanto lo entendemos.

Y del señor Mena quiero destacar, para finalizar, el aspecto de la responsabilidad civil, es el aspecto quizá más novedoso de su comparecencia hoy aquí, pero él ha hecho un planteamiento que es una frase un poco cruda pero muy real, «muerto pagado, muerto archivado», en el sentido de que tantas veces en materia de seguridad vial cuando hay una buena compensación económica vía compañías de seguros se ha resuelto el problema y la víctima queda con una sensación de que no ha habido esa respuesta que esperaba del ordenamiento jurídico ante un caso de violencia vial, pero es que también el infractor queda muy desahogado desde ese punto de vista.

Y por tanto, la aportación que hace usted, señor Mena, en el sentido, y es una aportación muy novedosa, de que pueda de alguna manera responder el propio patrimonio del infractor en cubrir esa responsabilidad civil, quizá muchos infractores se lo pensarían dos veces, y ésa es una función que tenemos que velar de manera expresa, por tanto, creo que es una aportación importante, como lo es también el ejercicio de realismo que ha hecho, faltan medios materiales, medios personales, faltan fiscales, jueces, y falta también un acomodo digno de los medios penitenciarios según qué reforma hiciéramos, y por tanto, no se está hablando tanto de dirigir a lo que es la medida penitenciaria de privación de la libertad con penas de cárcel, sino que puede haber aquí y debería haber aquí todo el contenido de las medidas alternativas, y por tanto, esta aportación creo que también debe ser útil a la hora de precisar, tras el planteamiento de la situación de hecho que genera el delito, la consecuencia jurídica, y aquí sí que lo que son esos trabajos en beneficio de la comunidad, trabajos en beneficio de lesionados en accidentes de tráfico, que han venido también a esta Comisión y han dado su propio testimonio de la situación que viven, que aquí hubiera toda esa implicación de reeducación, que al final el Derecho Penal nos debemos fijar siempre en la Constitución y en ese objetivo de la reeducación, si en un ámbito debe haber ree-

ducación en el Derecho Penal y rehabilitación es en el ámbito de este tipo de delitos que seguramente el delincuente no es el delincuente tipo que pudiera el operador jurídico imaginarse en otras figuras delictivas, por tanto, también quiero agradecer expresamente esta aportación.

Concluyo ya, agradezco a los tres estas aportaciones que sin ninguna duda deben ser de utilidad a la hora de precisar esa reforma legislativa y que a esta Comisión, que ya impulsó el permiso por puntos y ahora está impulsando esta reforma penal, sirva realmente, no para hacer grandes proclamas, sino para concretar objetivos concretos en favor del conjunto de la sociedad.

El señor **VICEPRESIDENTE:** El Grupo Popular va a distribuir el turno de diez minutos entre el señor Souvirón y el señor Cabrera. Tiene la palabra el señor Cabrera.

El señor **CABRERA MATOS:** Darle la bienvenida en nombre del Grupo Popular a los tres comparecientes, al señor Maza, al señor Luzón y al señor Mena.

Yo creo que en el día de hoy en esta Comisión se han dado aportaciones sin duda alguna muy importantes, hay que digerirlas porque hay muchos datos, hay muchos comentarios, hay muchas ideas, hay muchos elementos que quizás en otras comparecencias no se habían tocado y que sin duda alguna nos van a ayudar a la hora de configurar, intentar acertar en la nueva reforma que en esta materia de delitos contra la seguridad del tráfico hemos de hacer.

Se han introducido novedades yo creo que bastante importantes, que van a ser muy importantes en esa propuesta de regulación, y alguno de los comparecientes también han ido un poco más allá de lo que realmente venía señalado en cuanto a qué hacer con los delitos en materia contra la seguridad vial y se ha hablado, y se hablado por varios comparecientes, de otros artículos que están fuera de ese contenido pero que me parecen importante, ya lo ha hecho, ya lo hizo el señor fiscal general del Estado y otros comparecientes, y desde nuestro grupo entendemos que es necesario también una revisión, una mejora, una clarificación en esos artículos.

Por ejemplo, el señor Maza nos hablaba muy sucintamente, porque todo se ha centrado, como así era de esperar, en el objetivo, en el objeto de esta comparecencia, de los delitos de imprudencia. A nosotros nos parece también que es necesario, ya lo comentaban también otros comparecientes, que en este tema se analice de una forma mucho mejor que el actual artículo 142 del Código Penal, que tiene consecuencias claras y directas en esa sensación de impunidad que la sociedad tiene con respecto a determinadas conductas, algunas muy conocidas, que no tienen nada que ver con los artículos 379 y siguientes del Código Penal, sino que están muy relacionados con este delito de imprudencia que en muchos casos muchos estudiosos y la práctica nos ha

dicho que tiene unas penas de carácter simbólico, no por bajas, sino porque no se aplican, con lo cual tendríamos que hacer un análisis de esa coyuntura en cuanto a su aplicación en materia de seguridad vial y delitos relacionados con la conducción de vehículos a motor.

Me parece interesante, a mí me ha parecido muy importante, ya lo ha dicho el portavoz y Presidente de esta Comisión, la ley integral de la cual hablaba el señor Maza y también la consideración o la introducción de algo que hasta ahora no lo habíamos analizado en esta Comisión y que es una aportación bastante interesante, que es la consideración de falta o delito, que no tengamos que pasar de esa sanción administrativa a un delito, sino que podamos estar hablando, según los casos y según la situación particular de cada incidente, de una sanción administrativa, de la posibilidad de considerarlo una falta, o la posibilidad de considerarlo un delito.

Voy simplemente a hacer una pequeña alusión de dos o tres asuntos que me han parecido interesantes porque, si no, se alargaría excesivamente mi intervención.

Del señor Luzón yo creo que ha hecho una exposición muy, muy interesante, creo que ha sido muy didáctica, nos va a ayudar muchísimo a la hora de concretar con seguridad hasta el punto que podamos llegar la concreción y la mejora en la regulación de estos artículos del Código Penal.

Nos parece muy acertadas las consideraciones que ha hecho, incluso diferenciar y no quedarnos también, al hilo de lo que comentaba antes, con el tema de las faltas y los delitos, no irnos exclusivamente a que a partir de una determinada alcoholemia o una determinada velocidad ya lo consideremos como delito, habrá que ver otras circunstancias, habría que ver la posibilidad de que con una menor incluso ingesta de alcohol o con una menor velocidad pueda ser constitutivo con gravedad de un delito y no tengamos única y exclusivamente ceñirnos a esas cifras mágicas, digámoslo así. Yo creo que es importante esa aportación, nos va a ayudar sin duda alguna muchísimo en la misma.

Y del señor Mena a mí me parece que ciertamente ha sido muy claro en su exposición, me parece interesante también la aportación que ha hecho en las medidas alternativas, la no necesidad de que todo se penalice sino que hay que buscar alternativas, como en algunos sitios ya se está haciendo.

Me parece importante la aportación que hace de la regulación de la conducción sin carné, que no ceñirnos única y exclusivamente a la pérdida del carné por la pérdida de los puntos que tiene asignados el infractor sino que también hay que regular los otros supuestos, tanto administrativo como por sentencia judicial.

Y me parece un tema que ya lo he dicho en alguna otra comparecencia, el tema de la reincidencia a mí me parece que es gravísimo, yo creo que no podemos circunscribirnos, como antes decía, no sólo a hablar de estos artículos, del 379 y siguientes, sino que tenemos que analizar también los delitos de imprudencia y tenemos que analizar también qué hacemos con el tema

de la reincidencia. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Eso sí que es gravoso, es decir, no podemos mirar a otro lado y decir que un señor que a lo mejor incurre en un delito que no se encuentra en el mismo título, no encuentre luego la sanción correspondiente en el caso de la reincidencia. Yo creo que eso es un tema que también debemos analizar en esta Comisión, no ceñirnos exclusivamente a los análisis que en su momento hizo y las propuestas que hizo el Director General de Tráfico, sino que aquí ha habido aportaciones muy interesantes de muchos comparecientes, de los tres de hoy y de otros, que nos han abierto el campo, no es un campo ilimitado, no vamos a hacer una reforma integral, ni mucho menos, pero sí que debemos tener muy en cuenta las aportaciones que en su conjunto se han hecho porque sin duda alguna todas van a beneficiar en una mayor seguridad en la circulación.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRON GARCÍA:** Quiero empezar, como es lógico, agradeciendo a los comparecientes sus aportaciones, y no por cortesía, aunque reivindique la cortesía como un valor fundamental de las relaciones humanas, sino por su contenido, porque sin ninguna duda van a enriquecer nuestros trabajos, los trabajos de esta Comisión, que tratan, me gusta a mí decir en nombre del Grupo Popular, de encontrar una respuesta eficaz del ordenamiento jurídico a las infracciones que se producen como consecuencia de la circulación o tráfico de vehículos a motor, y bueno, precisamente porque venimos a escuchar, hoy venimos expresamente a escuchar, que es algo más que oír, pues mi intervención será muy breve, pero sí quiero decir algunas cosas.

Precisamente de las intervenciones debemos reafirmarnos en que nuestro trabajo no puede acabar con un golpe de efecto que venga a respaldar algún titular dado por el Director General de Tráfico, nos parece que con una cierta precipitación, donde viene a decirnos que los conductores malos todos a la cárcel. Nos parece que, en fin, no debemos perder de vista el objetivo, que el objetivo es lograr la eficacia del ordenamiento jurídico frente a estas conductas y que el agravamiento de determinadas penas, la tipificación de algunas conductas que no se contemplan en este momento como delitos o faltas, son un medio, junto a otros, para conseguir ese objetivo, y no conviene de vista perder esa historia, porque, entre otras cosas, estamos aquí por las reformas penales de 1989 y de 1992, donde, por la escasez de medios económicos para la justicia por defectos presupuestarios o por falta de voluntad política, la verdad es que terminó, un asunto de la importancia de la seguridad vial que afecta y a la integridad física de las personas, y por tanto a sus derechos fundamentales, siendo un asunto que terminaba en esa expresión tan gráfica del fiscal Mena, «muerto pagado, muerto archivado», ésa es la realidad,

se nos ha quedado grabado a todos pero es que es tan expresiva de la realidad que verdaderamente es para que la acuñemos y no la perdamos de vista.

Por tanto, nos parece que, como venimos de eso, no podemos ahora, en el año 2006, cuando hemos abierto la posibilidad de hacer un tratamiento adecuado a este asunto, también pegarle el carpetazo simplemente por la escasez de medios y por los mismos motivos, por la falta de presupuesto, agravando determinadas penas y diciendo que la culpa de todo lo tienen los ciudadanos, porque es que además no es cierto, puestos a hacer titulares, a mí me gustaría más uno que dijera que la Administración asume lo que hay que arreglar, lo que hay que corregir en este asunto, y que, por tanto, asume su responsabilidad, y por eso me parece muy acertado la aportación del señor Maza cuando nos recuerda que la Administración también tiene alguna responsabilidad en este asunto y que, por tanto, debemos estudiar cuál es su responsabilidad en aquellos casos en que no haga su trabajo en una materia que tiene unos datos tan expresivos y tan aplastantes como el asunto de la inseguridad vial.

Empieza a haber acuerdo, empieza a haber consenso en lo de la ley integral para la protección de la seguridad vial, probablemente hoy, como el que no quiere la cosa, hayamos asistido a la primera piedra, y yo creo que, efectivamente, si nos queremos tomar este tema en serio, si tantas veces decimos que tenemos un gravísimo problema de coordinación administrativa, que una dirección general no puede asumir, por más que quiera, la competencia en un asunto tan complejo y que afecta a tantos ministerios y a tantas dependencias administrativas, probablemente desde el Parlamento tendríamos que hacer ese esfuerzo de coordinación que se reflejara en esa ley integral que con tanta razón, me parece, nos propone hoy el señor Maza.

Por otra parte, efectivamente creemos que hay que dotar a la Administración de Justicia de más medios, de más medios materiales y de más medios personales. De acuerdo que no es un tema que se improvise, que es lo que nos ha venido a decir el fiscal Mena, y de hoy a mañana no vamos a tener más fiscales, ni vamos a tener más medios, pero conviene ponerse en ese camino, y en este caso conviene no olvidar un dato que es suficientemente expresivo, es decir, no conviene olvidar que el coste de los accidentes de tráfico en todo lo que induce el asunto es del 2 por ciento del Producto Interior Bruto. Por tanto, yo creo que medios económicos tenemos que convencernos que hay para que el fiscal esté donde tiene que estar, que es en estos juicios que afectan, sin duda, a la vida y a la integridad física de las personas.

Y nosotros decimos que, independientemente de las modificaciones del Código Penal, de establecer los límites del Derecho administrativo hasta allí donde pueda llegar, que nos parece que también hay que hacerlo, sin ninguna duda hay que dotar a la Administración de los medios suficientes para que pueda atender uno de los primeros problemas sociales que tiene plan-

teados la sociedad española por sus consecuencias, y que también es muy importante que los operadores de la justicia se conciencien del problema y tengan relación con esos órganos que tienen que ver con el asunto. También lo propone el señor Maza y nos parece absolutamente adecuado, que los magistrados, que los fiscales, puedan tener estancias en aquellos órganos donde se decide este tema para conocer con más realidad el asunto.

Por otra parte, como es lógico, estoy muy de acuerdo con mi compañero, aquí estamos en una absoluta unidad en este tema, y me gustaría saber cuál es la opinión de los comparecientes sobre el tema de las conductas reincidentes en materia de tráfico.

Y bueno, poco más, efectivamente las faltas penales no deben olvidarse que hay determinadas conductas que son susceptibles de ser tipificadas como faltas y desde luego, vuelvo a repetir, me parece que las comparencias han sido del mayor interés y que sin duda tendrán un efecto claro en las conclusiones finales de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene en primer lugar la palabra la señora Eloisa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Yo también me sumo a la bienvenida y al agradecimiento al señor don José Manuel Maza, don Diego Luzón y don José María Mena, por haber tenido la generosidad de asistir aquí, y también coincido con el resto de comparecientes en el sentido de que tendremos que dedicarle tiempo a la hora de leer el Diario de Sesiones para no ser imprudentes y hacer pronunciamientos que nos hagan cometer algún fallo, porque desde luego sus opiniones son sumamente ilustradas, como sus cargos así lo manifiestan.

Desde luego dentro de esta Comisión de Seguridad Vial todos hemos considerado justificado y oportuno el objetivo de esta Comisión, que ya hemos cubierto otros, como también se ha dicho aquí, de la aprobación de la ley del carné por puntos, y ahora abordamos el objetivo del posible endurecimiento legal de determinadas conductas de riesgo en el tráfico y que algunas de ellas sean tipificadas de manera clara y de manera explícita como delito, y creo que en esto también coinciden los comparecientes a la hora de la práctica de tanto jueces, fiscales, o los operadores jurídicos, y hacerlo más justo y eficaz.

Pero esta conclusión y este objetivo que hemos llevado desde la Comisión de Seguridad Vial responde ya a una demanda social con largo historial y, sin embargo, con un poco o muy poco impacto en las leyes. También se han pronunciado en el mismo sentido investigadores, distintas personalidades, organismos de la Administración, y hoy ustedes mismos también, porque también consideramos que es coherente con el Derecho comparado, ya que este Derecho comparado muestra a España como uno de los países más tolerantes precisamente con

los delitos de tráfico, y como se ha dicho aquí también, porque es justicia y es de justicia para las víctimas que viven todos estos procesos pues de alguna manera con una sensación de impunidad porque es bueno para todos y sobre todo entendemos para prevenir accidentes de tráfico.

Lo que sí me ha parecido, ya les digo, sin pecar de imprudencia, que coincidían los diferentes comparecientes, y sabiendo y hablando aquí también de la palabra integrar o de una posible ley de actuación integral en seguridad vial, todos sabemos que lo que participa o lo que produce un accidente son diferentes factores: las carreteras, el vehículo, el factor humano, y luego la cuarta parte, que es la normativa y lo que son los inspectores o los agentes que tienen que custodiar que la norma se cumpla, y es en este último donde entramos dentro de lo que planteamos como modificación del Código Penal, pero en estos tres factores estoy de acuerdo, no se puede solamente actuar, como se ha dicho aquí, de una parte, sino también de los otros tres factores, y dentro de estos factores sabemos que del 70 al 90 por ciento de los accidentes se producen por el factor humano, o sea, por la persona que conduce el vehículo, y dentro del factor humano se han detectado tres factores que actúan sobre todo mucho más, que es la velocidad, el alcohol y las distracciones.

Si se consiguieran apartar el alcohol y la velocidad de estos factores podríamos reducir hasta el 40 por ciento la mortalidad, porque claro, también están las distracciones, que son tremendas para los accidentes, pero que una distracción pues como que parece bastante menos posible evitarlo, pueden concurrir muchas causas, pero lo que sí es claramente evitable es la ingesta de alcohol y la velocidad, y aparte de que es claramente evitable, también son claramente objetivables, o sea, la velocidad sabemos que provoca accidentes, que si se ha producido el accidente lo complica mucho más, y que además el llevar el exceso de velocidad complica también cualquier otra distracción o alteración como pueda ser un fallo mecánico.

Esto es perfectamente objetivable, como lo es también la ingesta de alcohol que produce alteraciones psicofísicas y que luego ya están los legisladores para llegar a esas conclusiones técnicas que tendremos que releer para ver cómo esto se hace de forma pragmática de tal manera que sea efectivo para conseguir esa finalidad que todos perseguimos, que es reducir, como se han producido en los diez años, en la última década, 58.000 muertos, más de un millón y medio de heridos, y según dicen los seguros, casi hasta 8 millones de heridos, todas las compañías de seguros.

Éste es nuestro objetivo principal, si para eso le tenemos que dar, como se ha abordado ahora por primera vez y creo que con un instrumento muy positivo en la Comisión que es el consenso, la mentalidad, la implicación de todos los ministerios para de alguna manera ya tratar de forma integral este grave problema y desde luego de sus, como decía antes, muy valiosas aporta-

ciones, pero ha habido algo que sí me ha agradado mucho y me ha llamado mucho la atención, porque últimamente oíamos que había comentarios dispares acerca de la posibilidad de modificación del Código Penal, y como decía el señor José María Mena, muy bien relatado, por cierto, de que no hay más cárceles y la gente decía: «Pero bueno, ¿ahora qué pasa?», decían unas cifras como en Madrid, «¿que van a ir 6.000 madrileños al año a la cárcel?». Bueno, pues realmente esas medidas alternativas a la prisión, porque siempre creo que es claro que quien comete una falta grave que pueda llevar consigo, una falta grave, «delito», entre comillas, que pueda llevar consigo la muerte o lesiones graves, y como decía en los antecedentes, el planteamiento es unánime, y también el de la sociedad, que algo hay que hacer al respecto, pues es también bastante confortador saber que hay medidas alternativas que también son útiles para toda la sociedad que no tienen que ser necesariamente el ingresar en la cárcel.

Tenía algunas notas más pero, por abreviar, destacar desde luego lo que decíamos de la actuación integral que se está de alguna manera ya ejerciendo, independientemente de que cuando abordemos todas las soluciones que tenemos a mano seguiremos sin duda avanzando en la resolución de este problema o lacra social.

Y por no extenderme mucho más, desde luego yo no entendí, esto sí, si me permite una pequeña alusión sin ánimo por supuesto de polémica pero yo no entendí en ningún momento al Director General de Tráfico decir que todos los malos conductores a la cárcel, porque bueno, yo creo que él tampoco se lo plantea así, no sea que alguien diga, y lo digo de broma también, pues que todos los malos diputados también vayamos, aunque no sea a la cárcel a otro sitio, y bueno, creo que habría que ser un poco más flexibles y creo que esa flexibilidad la entendía así el Director General de Tráfico.

Muchas gracias, una vez más, sin duda yo, que no tengo ninguna formación jurídica, tendré que leerme mucho más y con mucha más atención no solamente sus comparencias sino todas las demás para poder ser algo eficaz en esta Comisión de la que desde hace muy poco y afortunadamente formo parte.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el turno de portavoces tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Victorino Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Nuestro agradecimiento, evidentemente, como ha expresado anteriormente doña Eloísa Álvarez, a los comparecientes, a los tres comparecientes que han sido citados aquí por los distintos partidos políticos, particularmente Partido Popular, Convergència i Unió y el Partido Socialista, los grupos parlamentarios, así que nuestro agradecimiento por la comparencia y sobre todo por las abundantes y profundas aportaciones.

Yo entiendo que en 15 minutos, 20 minutos, para un jurista especializado es muy poco tiempo, pero para

nosotros la densidad de la cuestión, de los elementos aportados, es suficiente como para que tengamos varios días de meditación de aquí en adelante para tratar de profundizar y desentrañar algunos elementos que en la exposición, obviamente con enorme contenido técnico, a veces queda bajo sombras o con ciertos factores de incompreensión.

Yo creo que esta Comisión y los partidos que hemos promovido estos debates estamos aquí porque partimos de una preocupación esencial cívica, la seguridad ciudadana en su dimensión de seguridad vial. Hay un elemento importante aquí a considerar como un valor defendido, proclamado por la Constitución, que se refiere a la integridad física de las personas, y esta parte de la seguridad ciudadana creo y hemos creído que era muy importante ponerla en el candelero en razón del grave problema social en el que estamos inmersos, ya se han citado datos sobre siniestralidad, pero no solamente desde esa perspectiva sino también desde la otra perspectiva, es decir, la sensación de impunidad y la sensación de desprotección con que se manifiesta muy habitualmente la sociedad y particularmente las víctimas. Entendemos, por lo tanto, que estamos en una cuestión donde los timbres de la alarma social está sonando con insistencia y es conveniente buscar soluciones.

El Gobierno, la Dirección General de Tráfico, que ha sido mencionada aquí reiteradas veces, y el Grupo Parlamentario Socialista queremos impulsar y buscar soluciones desde la perspectiva en este caso penal, hemos buscado soluciones desde otras perspectivas, se ha citado aquí también la ley del carné por puntos, dimensión administrativa, donde también hemos introducido ciertas modificaciones a la dimensión de la sanción administrativa, quiero decir que no se podría decir que nos introducimos en la temática de posibles endurecimientos, reconsideraciones sobre la dimensión penal de este asunto sin haber intentado hacerlo desde la perspectiva administrativa, en la perspectiva administrativa lo hemos hecho y la ley del carné por puntos introduce reformas que modifican el cuadro de infracciones y el cuadro de sanciones, por lo tanto, creo que también esa dimensión podemos considerarla cumplida.

Y es verdad que, como decía doña Eloísa Álvarez, el Director General de Tráfico aquí no ha venido en ningún momento a decir que todo el mundo a la cárcel, yo creo que el señor Souvirón, quizás haciendo abuso de aquel famoso título de la película de Bardem de «Todos a la cárcel», nos ha querido ilustrar con un chiste malagueño esta mañana, pero yo creo que las cosas no iban por ahí, porque yo creo que justamente lo que se propuso aquí es un mínimo de intervencionismo, aquí nadie ha propugnado hasta la fecha, y desde luego no el Director General de Tráfico, el incremento de las penas previstas, lo que estamos tratando fundamentalmente es de buscar la tipificación y la clarificación de conceptos y acabar con esas discrecionalidades, conceptos jurídicos indeterminados, que yo creo que han sido prácticamente patrimonio común de las expresiones que esta mañana

hemos escuchado por parte de todos ustedes, yo creo que ésa es la cuestión fundamental y a lo que se ciñe fundamentalmente el Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista.

Tampoco es cuestión aquí de buscar culpables, que si esto está pasando porque si la reforma de tal año se hizo bien o se hizo mal, bueno, también podemos recordar que la reforma del año 2003 se hizo fatal, pero no solamente desde el punto de vista de su ineficacia en lo que se refiere a sus contenidos, se hizo fatal porque además se hizo en la ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado en el Senado, con nocturnidad y con absoluta, no voy a decir alevosía porque es muy fuerte el concepto, pero sí se hizo evidentemente sin que esta Cámara, donde venía funcionando una Subcomisión de Seguridad Vial, se enterase absolutamente de nada.

Por lo tanto, vayamos a hacer bien las cosas, no vayamos a buscar culpables porque creo que lo que estamos tratando de buscar aquí, el señor Souvirón lo sabe perfectamente, es una base de consenso entre todos los grupos, entre todos los partidos políticos, para ver si somos capaces de ofertar a la sociedad, igual que hicimos con la ley del carné por puntos, una serie de soluciones y de propuestas que sean eficaces y que partan del principio de que tratamos de abordar problemas solubles, problemas concretos, sin hacer ningún tipo de elemento demagógico, sin introducir demagogias que, a mi juicio, como decía anteriormente en esta Comisión, son de dos géneros, la demagogia de la permisividad y la demagogia de la represión, yo creo que ambos elementos demagógicos debían desaparecer.

Voy a hacer muy rápidamente algunas preguntas, algunas cuestiones que me gustaría por parte de SS.SS. comparecientes nos pudieran por lo menos desde mi punto de vista clarificar.

El señor Maza ha hecho una referencia a la introducción de tipo de responsabilidad de autoridades y funcionarios. Yo no sé si he entendido correctamente la cuestión pero creo que él aludió a esta cuestión, me gustaría que a estos efectos nos hiciera algún tipo de precisión mayor para que esta Comisión sepa realmente qué es lo que se ha querido decir.

También ha hecho referencia al establecimiento de un órgano de control de las Administraciones en materia de seguridad vial, ¿quizás dotando, he entendido, a la Dirección General de Tráfico de competencias inspectoras sobre el resto del sistema?, me gustaría también alguna precisión más sobre este particular porque creo que esto además se movería, pienso, fundamentalmente en la dimensión administrativa, no tanto, por supuesto, en la penal.

Y ha hecho referencia a una ley integral que el señor Souvirón se ha apresurado a calificar como la primera piedra de un nuevo edificio que surgirá de aquí en adelante. Bien, a mí esto de las primeras piedras me parece, eso no lo ha dicho el señor Maza, lo ha dicho el señor Souvirón, me parece realmente interesante siempre

porque construir es mucho mejor que deconstruir, como se dice ahora, ¿pero está usted refiriéndose cuando habla usted de una ley integral al ámbito penal, al ámbito administrativo, a la combinación de ámbitos penales y administrativos, a todo el espacio autonómico, quiero decir, a todo lo que integra...? En fin, me gustaría que esto también se nos dijera exactamente de qué estamos hablando a la hora de hablar de una ley integral, porque S.S. sabe que hay conceptos del vocabulario jurídico que tienen una incidencia y una venta extraordinariamente eficaz.

Cuando hablamos del término Estatuto de cualquier cosa, no estoy hablando ahora de ningún Estatuto en particular, pero cuando se habla de Estatuto de la función pública, Estatuto de los docentes, Estatuto de esto, de lo otro, siempre aparece que estamos poniendo una pica en Flandes o que estamos adelantando conceptos hasta la fecha prácticamente inéditos. Ley integral, evidentemente hemos tenido una ley integral contra la violencia de género, a mí me gustaría, yo no rechazo el concepto de integral para esta cuestión pero me gustaría saber cuál es el alcance y qué precisiones podemos tener de esta cuestión.

En relación al señor Luzón, a mí me resulta gratificante que haya añadido tantas precisiones y haya ahondado a partir de tres elementos fundamentales que han puesto aquí prácticamente tanto el Defensor del Pueblo como el Director General de Tráfico, quiero decir que el Defensor del Pueblo ha informado aquí, en esta Cámara, y ha puesto de manifiesto preocupaciones sociales, que no es que no las haya puesto en evidencia el Director General de Tráfico, que lo ha hecho desde otra perspectiva, obviamente, pero es muy importante este conjunto de aportaciones que ha hecho S.S.

Sobre lo que ha dicho no sé si me he quedado yo con alguna referencia concreta o no sobre otras formas de conducta temeraria, creo que ha hecho una referencia pero yo no sé si luego lo ha desarrollado o no, mi impresión es que quedaba..., y esto sería muy interesante conocerlo porque ha habido legislaciones que han ido precisamente en la línea de precisión de conductas temerarias o de conductas imprudentes, es decir, es un elemento de precisión que de alguna manera trataría de corregir estas indeterminaciones que tanta zozobra originan en este momento.

Y luego ha hablado también S.S. sobre la presunción de conducción temeraria a partir de 1,2 gramos me parece que ha dicho. Bien, a mí me parece una propuesta interesante, en este momento estaríamos manejando, la propuesta que hizo el Director General de Tráfico era el 1. En otros países, por hacer también un poquito de comparativismo en esta cuestión, en Alemania tendríamos que a partir del 1,1, independientemente de que suponga un peligro para la seguridad vial, hay prisión por un año, sin embargo, en Portugal con una tasa superior al 1,2 se considera infracción penal y se aplicará la correspondiente sanción por vía judicial, Portugal aplica el 1,2, y Francia está manejando, creo, el 0,8, de tal

manera que hay sanción con prisión de dos años y sanción pecuniaria de 4.500 euros por conducir con una tasa de alcohol igual o superior a 0,8. Supongo que es una cuestión que S.S. ha lanzado aquí en términos diríamos de debate.

Luego hay otra cuestión que también me serviría para aludir a algo de lo que ha dicho el señor Mena, que es diríamos la aportación que han hecho aquí algunos investigadores, porque yo creo que esta Comisión está desarrollando un trabajo, luego vamos a oír a otras personas que también tienen mucho que decir en materia de seguridad vial, pero concretamente el investigador que ha venido hasta la fecha, que yo creo que es de gran prestigio, como es el profesor Montoro, en su intervención dijo algo que yo creo que antes recogía también mi colega, doña Eloísa Álvarez, y es que a partir de 1 gramo de alcohol se produce ya un conjunto de efectos que van más allá incluso de las caracterizaciones que se puedan hacer sobre el individuo en relación al peso, en relación a enfermedades, a otras consideraciones.

Según el juicio del profesor Montoro, a partir de 1 gramo se produce una serie de incidencias sobre la conducta del individuo como es que se deteriora su tiempo de reacción, se deteriora su capacidad de controlar la trayectoria del vehículo, su capacidad de atención, su capacidad de coordinación y su capacidad de toma de decisiones, todo queda profundamente alterado, al parecer, según las aportaciones que hizo aquí el profesor Montoro.

Creo que esto también debería ser un elemento porque, como muy bien dice este profesor, la toma de decisiones desde luego de un Parlamento o en cualquier actuación que tenga incidencia social, debe implicar un conocimiento lo más científico posible de las raíces de esos comportamientos y de las consecuencias de esos comportamientos, no se trata solamente de hacer valoraciones o apreciaciones voluntaristas o genéricas sino también agarrarse, porque ya existe investigación en este terreno, a las conclusiones que estas investigaciones hayan podido tener.

Finalmente, sobre las aportaciones del fiscal, señor Mena, aprecio en una concurrencia de criterios también, obviamente, como no podía ser menos, en el informe que tuvimos aquí ocasión de escuchar del propio fiscal general del Estado y las aportaciones que desde la fiscalía de Barcelona también se hacían en ese informe, alguna de las cuales yo creo que hemos tenido ocasión escuchar al señor Mena, como es la de recuperar la tipificación del delito de conducción sin carné de conducir, por ejemplo, ya se incluía ahí, o establecer un índice mínimo de alcohol, creo que también el fiscal general en este sentido también se manifestó muy rotundo, y separar el ejercicio de la acción penal y la civil en los accidentes de tráfico.

Creo que son precisiones que son dignas de agradecimiento y que desde luego a nosotros nos parecen realmente interesantes, igual que otras aportaciones que yo no tengo más remedio, gustosamente valoro, del señor

Mena, como las que ha hecho en relación al tema de omisión de socorro, en relación a la carencia del carné y esa doble dimensión, el haberlo perdido o no haberlo tenido nunca, la conducción sin seguro y el tema ya mencionado de la responsabilidad civil, comiso del vehículo, etcétera, etcétera, que son todas dignas de atención y que tomaremos en consideración en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora damos un subsiguiente turno a los comparecientes con un premisa de que vamos mal de tiempo esta mañana porque quedan después tres comparecencias más, con lo cual yo les pediría la máxima concreción en las respuestas y el tiempo lo máximo tasado posible, si pudiera ser que no sobrepasaran los tres minutos cada uno, yo creo que en diez minutos daríamos respuesta a las cuestiones planteadas en el turno de portavoces para después poder continuar la Comisión con los tres comparecientes que ya están en la sala desde hace algún tiempo, porque vamos un poco mal, pero es interesante la aportación y, por lo tanto, tampoco quiero que se sientan hipotecados por ese límite pero sí que les pediría, en atención también a las siguientes comparecencias, la máxima concreción. Por tanto, tiene la palabra en primer lugar el señor Maza.

El señor **MAGISTRADO DE LA SALA SEGUNDA DEL TRIBUNAL SUPREMO** (D. José Manuel Maza): La verdad es que en estos momentos siento auténtico vértigo porque han sido tantas las cuestiones interesantes que se han dicho aquí y tantas las que han dicho mis compañeros de mesa, sobre tantas cuestiones quisiera opinar, en muchos casos favorablemente y en otros para presentar mis objeciones, que tenerme que centrar a responderles la verdad es que me cuesta algo de propia tragedia personal, pero evidentemente comprendo las razones y a ello voy directa, directísimamente.

En primer lugar se me pregunta por el señor Presidente cuál es mi opinión respecto de que la retirada del carné por puntos, mejor dicho, que una condena o una sanción penal suponga también la retirada, el efecto equivalente a la retirada del carné por la acumulación de estos puntos negativos.

Mi opinión es que no es oportuno, ni oportuno ni necesario, en primer lugar por esto que yo he venido insistiendo de la necesidad de deslindar lo que son los ámbitos administrativos y penales, en segundo lugar, porque ya existe prevista en nuestro Código Penal para las sanciones penales la sanción de privación del derecho de conducir vehículos de motor, y en tercer lugar, por otra razón que yo creo que podría dar lugar a una especie de picaresca, que es un poco como cuando los jugadores de fútbol tienen ya cuatro tarjetas amarillas acumuladas y provocan la quinta tarjeta, es que en ocasiones a lo mejor interesa, cuando uno tiene el carné por puntos casi agotado, incurrir en una pequeña infracción que nos lleve a una falta penal para que por esa vía tengamos cumplida

también la pena, la pena me refiero de privación del carné propia del sistema penal, y se cumplan conjuntamente digamos las dos sanciones y se vuelva otra vez a otro carné nuevo.

Por consiguiente, yo creo que no es, ya digo, ni conveniente ni necesaria esa confusión entre un ámbito y otro, lo que sí que aquí podría ser interesante, porque a lo mejor sí podría darse también el caso, es la conveniencia en ocasiones que alguien pueda tener, de cara al sistema del régimen administrativo del carné por puntos, respecto de si se introduce algún tipo de falta de carácter penal, que ahí las privaciones del permiso de conducir, o del derecho del permiso de conducir a obtenerlo, sean tan breves, por la propia entidad penal de la falta, que tengan una menor consideración que en el aspecto administrativo, y ahí les sugiero otra posibilidad que pueden ustedes pensar en ella, que sé que desde el punto de vista muchos juristas no son muy partidarios pero ya está presente en nuestro Código Penal actual para otro tipo de infracciones, como por ejemplo las que afectan a la violencia de género, que es la posibilidad de elevar a la categoría de delito la reiteración de las faltas.

Esto se puede aplicar tanto al tema de la velocidad, al tema del alcohol, etcétera, el hecho de que, quien haya infringido levemente o haya incurrido levemente en el ámbito penal, una vez sea tributario de una falta, pero cuando esto se repite y son varias veces las que se produce esta leve infracción, se eleve a la categoría de delito.

En cuanto a lo que se me plantea también por el representante, señor Cabrera, el representante del Partido Popular, de la reincidencia, yo creo, en este ámbito pienso que quizá el profesor Luzón, y por supuesto el señor Mena, que tienen mucha más solidez y fundamentación dogmática que yo sin lugar a dudas, yo soy un mero aplicador, como dije al principio, y práctico del Derecho Penal, Mena también es práctico y aplicador pero además une a ello, insisto, una gran solidez científica, quizá puedan hablarles mejor de los graves problemas que plantea el tema de la reincidencia en el ámbito sobre todo de la imprudencia, que es donde aquí nos vemos con mayor presencia.

Por lo tanto, yo esa cuestión la veo complicada, algo vidriosa. No descarto, por supuesto, ni puedo hacerlo, la posibilidad de que, en la línea de lo que decía también el profesor Luzón en algún momento, de que ese concurso de posibles infracciones, que se resuelve en cierta manera en el Código Penal actual, que nos lleva a condenar por el delito de mayor gravedad, que en muchas ocasiones es la imprudencia, se tenga en cuenta luego a efectos de posible comisión de nuevas infracciones ese antecedente, no contemplado como tal porque se condenó por la imprudencia, pero sí el pensar que ahí, junto a la imprudencia, ha habido un concurso de un delito doloso, que sería el delito de peligro, que quedó excluido a la hora de la sanción pero que probablemente sí podría o debería causar, por el mecanismo que se pueda arbitrar, antecedente a efectos de la reiteración en otros supuestos

de delitos de generación o de causación de delitos de riesgo. Insisto que esto de todas maneras, aunque la pregunta iba dirigida a mí, y yo lo agradezco, pero creo que ellos a lo mejor podrían decir algo más que yo.

Y entonces paso a responder la batería de preguntas que hace el señor Mayoral, S.S., que me hace a propósito de los temas que yo he planteado.

En primer lugar, el tema de la responsabilidad de las autoridades o funcionarios lo planteo, y compréndame que es así, desde el punto de vista que ya he dicho también tanto de llevar a la ciudadanía la percepción social de que éste es un problema tan serio que aquí se buscan las responsabilidades de todos, y estoy de acuerdo también con lo que ha dicho S.S., porque eso dicen las estadísticas, de la causa, del porcentaje elevadísimo de la conducta de los que intervienen, pero no pensamos también, creo yo, o esas estadísticas no piensan cuando esa conducta se ve influida por ejemplo, como dije, por la circulación de vehículos pesados en los cuales no se controla a lo mejor las horas que llevan de jornada esos conductores, o no se adoptan medidas, yo por ejemplo las he visto en Holanda, de prohibición de circulación de vehículos pesados durante muchas horas al día precisamente para evitación, que creo que también tiene mucha incidencia esta circulación, que luego se atribuye en la estadística al conductor que adelantó indebidamente y no se tiene en cuenta pues a lo mejor que iba una fila de 17 camiones uno detrás de otro y, en fin, el problema que eso también general como concausa.

Desde este punto de vista, yo pensaba de la posibilidad, ya digo, desde el punto de vista sobre todo simbólico más que nada, la posibilidad de que se introdujera alguna fórmula de incriminación de tipificación de la autoridad o funcionario público, yo pienso que, tanto por acción o por omisión, genere una situación de grave riesgo, y en este caso sí que creo que debe ser concreto, con peligro concreto para las personas, o para la vida, o para la integridad física de las personas, insisto, a través de acciones u omisiones, decisiones o falta de decisiones en cuanto a estos aspectos.

Creo que es un tema simbólico, igual que ocurre con la segunda pregunta, que es la del control desde la dirección general, perdónenme que yo aquí sí que me estoy metiendo en un terreno que no es mío pero que en cierta manera roza con ello, la posibilidad, y eso es a lo que me refería estrictamente, de que la Dirección General de Tráfico, que por otra parte también comparto lo que alguno de ustedes ha dicho de que muy probablemente tendría que tener un rango dentro de la estructura administrativa muy superior al que tiene, muy probablemente, y a lo mejor es otra cosa también que se debería pensar, que dentro de la Dirección General de Tráfico exista también este control del propio funcionamiento y que asuma funciones inspectoras respecto del propio funcionamiento de las diferentes Administraciones en cuanto a lo que afecta a la seguridad del tráfico, control de cómo se está abordando el problema de los pasos a nivel indebidamente todavía regulados, de los puntos negros,

etcétera, etcétera, la propia actuación de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, de las campañas que se llevan a cabo, el control de todo eso yo creo que sería importante centralizarlo, y ya digo que ése es un tema por supuesto que no es propiamente de mi competencia o de mi materia de estudio.

Por último, estaría el tema de la ley integral. Pues mire, esto, para ser claros y sencillos, yo creo que este problema que tienen ustedes entre las manos importantísimo para toda la sociedad guarda muchos puntos de semejanza y de referencia, más de los que parecen, aunque evidentemente hay sus diferencias, con el problema de la violencia de género, incluso desde el punto de vista de las víctimas, se han dicho aquí los datos, claro, infinitamente superior, igual que se ha hecho con la violencia de género, muy semejante, se ha dicho también, eso sería para mí o eso es lo que yo propondría como ley integral en la cual el Código Penal y el Derecho Penal ocupasen su lugar preciso, no se tratase, y perdóneme, de un parche sino que ocupe su lugar preciso dentro de ese encaje, tanto deslindándolo y relacionándolo y cubriendo todo el ámbito en combinación con otros mecanismos de respuesta, como es por ejemplo el tema del Derecho administrativo sancionador, como con el complemento, como ocurre en la ley de género, complementos de carácter procesal, como el que ha propuesto magníficamente mi compañero, el señor Mena, la posibilidad de retrasar la decisión respecto a los aspectos indemnizatorios respecto al pronunciamiento penal, la posibilidad incluso organizativa u orgánica de creación de órganos en la Administración de Justicia.

Es decir, insisto, para ahorrarles ya más sufrimiento oyendo mis respuestas, algo muy parecido, muy parecido es en lo que yo pensaba a la ley integral respecto a la violencia de género.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Luzón Peña.

El señor **CATEDRÁTICO DE DERECHO PENAL** (D. Diego Luzón Peña): Agradezco a todas SS.SS. la amabilidad y el interés que han prestado a nuestras intervenciones, y a las mías en particular, y voy a intentar responderles brevemente a algunas de sus inquietudes.

Nos han preguntado a todos en general, ésta es una constante en la mayoría de las intervenciones, qué nos parece la posibilidad de tener un tratamiento distinto o aplicar el actual de la reincidencia en materia de delitos de tráfico, de seguridad vial, de circulación rodada, etcétera.

Bueno, lo primero que hay que ser es conscientes de qué es lo que sostiene el Código Penal en este momento. El Código Penal en este momento cuando habla de reincidencia, como norma general la considera una simple agravante en el artículo 22 cuyos efectos son exclusivamente que, como tal agravante, hace que la pena típica se imponga en su mitad superior con una excepción, es decir, no se supera el marco de la pena típica, simplemente, de las dos mitades en que se divide toda pena, se

impondrá la pena en la mitad superior con una excepción, que es un determinado caso de reincidencia que, según la nueva redacción del artículo 66, prevé la posibilidad de, en el caso de la reincidencia, cuando la condena sea una condena ejecutoria por tres delitos comprendidos en el mismo título del código, siempre que además sea de la misma naturaleza, se puede aplicar la pena superior en grado a la prevista por la ley para el delito de que se trate.

Bueno, pero da la causalidad que el artículo 66, apartado 1, regla quinta, se está refiriendo a las reglas de aplicación de la pena de los delitos dolosos, pero no de los delitos imprudentes, porque los delitos imprudentes dice el artículo 66.2 lo mismo que decía el viejo artículo 565 y 586.bis y 600, en fin, en los artículos del final del Libro Segundo y Libro Tercero del antiguo Código Penal se decía que en materia de imprudencia los tribunales aplicarían las penas según su prudente arbitrio sin sujetarse a las reglas de aplicación de la pena de agravantes, atenuantes, grados de ejecución, de participación, etcétera, y esto lo reitera el actual Código Penal diciendo que los delitos imprudentes, artículo 66, apartado 2, los jueces o tribunales aplicarán las penas a su prudente arbitrio sin sujetarse a las reglas prescritas en el apartado anterior, lo cual quiere decir:

Primero, que en principio la reincidencia no es de obligada apreciación como agravante en delitos de circulación si se aplican como delitos imprudentes de lesión.

Segundo, en la medida en que se entienda que los delitos de peligro de los que hemos estado hablando en gran medida son más que delitos imprudentes de consumación anticipada, y si luego se convierten en algún caso en doloso es porque el sujeto tiene dolo eventual respecto del peligro pero no de la lesión, en el fondo siguen siendo formas de delito imprudente, se podría entender que tampoco a esos delitos de peligro, es una cuestión de interpretación pero cabría interpretar que a esos delitos de peligro tampoco les es aplicable la agravante de reincidencia, ni mucho menos la superagravación a partir de la tercera reincidencia, de la multirreincidencia que permite subir a la pena superior en grado.

Eso significa que si en materia de circulación rodada el legislador penal español considera que no estamos en un ámbito de imprudencia normal, no es el ámbito de la imprudencia en la construcción, no es el ámbito de la imprudencia en la gestión de residuos tóxicos, o de transportes inflamables o peligroso, o de la medicina, o de algún otro tipo de actividad ciertamente peligrosa, pero cuyos resultados lesivos al cabo del año son infinitamente menores que en el ámbito de la circulación rodada, si se piensa que el ámbito de la circulación vial es un ámbito, como todos sabemos, cuantitativa, cualitativamente, totalmente distinto de todas las demás imprudencias, entonces a lo mejor el legislador penal tiene que establecer una excepción a esa regla de que en los delitos imprudentes la reincidencia no opera como posible causa de agravación, primera cuestión.

Segunda, la otra solución, eso se puede hacer, o bien en el artículo, en el propio artículo 66, reglas de las agravantes genéricas de aplicación de la pena, o bien en los artículos de la imprudencia y de los delitos de peligro estableciendo reglas especiales, tipos especiales agravados, que ya no serían los agravantes normales, las circunstancias modificativas genéricas normales, sino tipos agravados, cualificados cuando concurrieran determinadas clases de reincidencia.

Pero es que además, y esto es importante, el doctor Mena decía en su primera intervención que no hay cárceles suficientes y que no se trata de incrementar las penas de cárcel como forma de hacer frente al aumento de la delincuencia en materia de circulación, y yo estoy completamente de acuerdo con él, sin embargo, creo que los dos estamos de acuerdo en que para las formas más graves, más brutales de delincuencia de tráfico, la pena de prisión corta o de una mediana gravedad sí puede ser un factor de disuasión eficaz si se proporciona y se aplica junto con otras sanciones alternativas en los casos medianos o más leves. Bueno, esas penas de prisión tienen un factor disuasorio si se aplican, pero si no se aplican, no tienen factor intimidatorio, disuasorio, y en la conciencia social crean una sensación a su vez de impunidad y de falta de seriedad.

¿Saben ustedes lo que en materia de condena, lo que se llama vulgarmente o abreviadamente, vulgar y también científicamente, condena condicional, lo que el Código español llama suspensión condicional de la ejecución de las penas, lo que dice el artículo 81 de nuestro Código Penal? Pues que para aplicar la condena condicional o suspensión condicional a una condena de privación de libertad inferior a dos años, es condición necesaria que el delincuente haya delinquirido por primera vez, regla general, pero añade el artículo 81, primera, que el condenado haya delinquirido por primera vez, y dice, a tal efecto, no se tendrán en cuenta las anteriores condenas por delitos imprudentes ni los antecedentes penales que hayan sido cancelados o debieran serlo.

Las condenas por delitos imprudentes, éstas no se tienen en cuenta como límite que impediría la aplicación de la condición de la suspensión condicional de la condena, de la condena condicional, por consiguiente, aunque sea un reincidente y multirreincidente, el sujeto al que le apliquen una pena de prisión en materia de circulación hoy por hoy tiene, no la seguridad, porque es potestativo del juez apreciar o no apreciar la condena condicional, pero tiene muchas posibilidades de que el juez diga, bueno, como en materia de delitos imprudentes no cuentan los antecedentes penales por mucho que haya reincidido una vez, y otra, y otra, y otra, pues le vuelvo a aplicar la condena condicional, con lo cual, la pena de prisión es papel mojado.

Señores, nuevamente, no son lo mismo todos los delitos imprudentes, ésa es la reflexión que yo les quiero trasladar, los delitos imprudentes o de peligro en materia de circulación rodada tienen una trascendencia exactamente igual que en el ámbito de las drogas, delitos de

peligro para la salud pública, infinitamente superior a todo el resto de conductas peligrosas, entonces seguramente hay que hacer aquí una excepción.

Y por último y para concluir, el portavoz del Grupo Socialista, S.S. don Victorino Mayoral, me pregunta un par de cosas muy concretas.

Una, si en la observación que yo he hecho de que se podría, además de describir como forma de temeridad, de forma de conducción temeraria, la conducción bajo influencia de alcohol superando unos determinados límites de alcoholemia, si además se podrían tipificar otras formas de conducción temeraria.

Sí, efectivamente, ésa es la propuesta mía, la propuesta es que se tome el modelo de ejemplo que utilizan muchísimas legislaciones en el sistema del Derecho europeo, del Derecho comparado, concretamente el europeo, en el que se describen, yo no he hecho una propuesta concreta pero es muy fácil, está en los libros y eso los técnicos lo podemos buscar con bastante facilidad, describiendo conductas tales como no respetar señales de stop o de parada cuando vienen vehículos cercanos. No sería, en cambio, temeridad, a pesar de que hay una infracción, esa misma conducta si no viene aparentemente nadie.

Es decir, hay un catálogo de conductas, que, por cierto, suelen coincidir con lo que normalmente aprecia la jurisprudencia con sentido común a lo largo de los años, pero que si se tipifican ya como formas de temeridad, de formas de conducir con temeridad manifiesta, dan muchísima más seguridad jurídica y podrían añadirse a la forma de conducir bajo tales niveles de ingestión de alcohol o eventualmente de drogas. Sí, efectivamente ésa era mi propuesta, lo único que he lanzado la idea y no la he ejemplificado.

Segundo, en cuanto a la propuesta mía de irme a la fórmula de Portugal, que es la que dentro de los países de nuestro entorno va a 1,2 gramos por mil de alcoholemia, frente a la fórmula propuesta del Director General del 1, del gramo de alcohol por litro de sangre, a la un poquito más alta alemana de 1,1, o la un poco más baja francesa del 0,8, bueno, todo eso es opinable, yo he dicho que en cualquier caso una propuesta como la del 1 no me parece rechazable, pero personalmente, en virtud del principio de última *ratio*, considero que para el delito no estamos hablando de cualquier tipo de imprudencia sino de temeridad manifiesta.

El concepto de temeridad manifiesta es el del conductor que hace una auténtica barbaridad que los conductores normales consideramos que no se hace en ningún caso, ni siquiera aunque haya ido uno a una fiesta, a una boda, no se puede conducir así.

Coincidiendo con el magistrado, señor Maza, he dicho que me parece perfecta la posibilidad de graduar infracciones administrativas, infracciones penales, que entran ya en el ámbito de lo criminal pero son infracciones penales leves, faltas, y por último, delitos.

Entonces la propuesta mía sin la menor duda sería, el delito reservarlo para algo que simbólicamente es una

auténtica barbaridad, superar el 1,2 el límite de alcoholemia, el delito, eso significaría temeridad manifiesta, no simplemente imprudencia, ni siquiera imprudencia grave, es el que el concepto de temeridad manifiesta es un concepto más restringido aún que el de imprudencia grave. Luego, por ejemplo, entre un 0,8 y 1,2 podía ser delito, pero delito en sentido amplio, infracción penal, no delito en delito estricto, es decir, podría ser una falta entre 0,8 y 1,2, entre 0,9 y 1,2, y ahí sí que se tienen en cuenta los informes de los técnicos.

Por tanto, cuando el profesor Montoro dice que se deteriora la capacidad de control, de reacción, de decisión, los reflejos, eso indica que seguramente la conducción de un señor que supera un gramo de alcohol, salvo casos absolutamente anormales, estadísticamente está comprobado que es así. ¿Significa eso que conduce con temeridad manifiesta? Probablemente no, significa que está conduciendo con imprudencia, con una imprudencia que probablemente se podría tipificar como un delito de peligro leve, es decir, lo que en el sistema español llamamos falta.

Y una última aclaración, ¿por qué hay esas diferencias y por qué la propuesta mía va en ese sentido diferenciador? Porque, señores, en España mantenemos la diferencia entre delitos y faltas, cosa que en la mayoría de los países europeos se suprimió y las faltas se convirtieron en contravenciones administrativas. Como nosotros, y yo creo que no es un fallo del sistema penal español, mantenemos los delitos y las faltas, podemos permitirnos ajustar un poquito más y guardar más el principio de proporcionalidad, de tal manera que estaríamos haciendo algo muy parecido a lo que hacen los franceses, considerar punible ya la superación del 0,8 o el 0,9, pero, sin embargo, considerar que sólo es delito cuando se supera una cifra más alta, ése era el sentido de propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Y por último tiene la palabra don José María Mena para finalizar este primer turno de comparecencias.

El señor **FISCAL JEFE DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA** (D. José María Mena): Voy a ser particularmente breve pero me perdonarán que les cuente una anécdota que antes con las prisas no he contado.

Hace quince años en la fiscalía de Cataluña habíamos percibido en una de las provincias de Cataluña que tiene clásicamente grandes nieblas y grandes rectas en carretera, al final de una de esas rectas había una de estas discotecas inmensas y se mataba la gente, salían y se mataban, entre lo que habían consumido y las nieblas, y entonces decidimos que al que había ocasionado lesiones graves o muertes conduciendo se le detuviera y se le llevara detenido al juzgado, no hablamos de prisión sino el efecto simbólico de la fotografía. Funcionó bien y disminuyó de manera notable la tasa de mortalidad en aquel territorio, es sobrecogedor que los conductores

tenían más temor a la intervención de la entonces Guardia Civil, ahora es policía autónoma, tenían más temor a la intervención de la Guardia Civil que a matar o matarse.

Con eso estamos contando, los jueces se sorprendieron, después se incomodaron, luego se indignaron, y luego regañaron a los policías que les llevaban detenidos. Yo he tenido en alguna ocasión polémica con algún juez porque le llevábamos el conductor ebrio al juzgado de guardia detenido y decía: «No me lo traigáis borracho que no le puedo interrogar». Y yo le decía: «Es mi mejor prueba para que le condenen, porque si no puede declarar de lo borracho que está, tú mismo eres el mejor testigo.» Ésa es la dinámica de nuestras dificultades derivadas de lo que antes he descrito de una manera un poco abstracta como problema de la discrecionalidad versus benignidad.

Se nos plantea el tema de la reincidencia. Estoy de acuerdo con el profesor y doctor Luzón, que yo desgraciadamente no soy doctor, mi padre hizo la tesis doctoral cuando se jubiló y yo no creo que la empiece dentro de unos meses cuando me jubile, de momento no lo soy, pero estoy de acuerdo con las dificultades de sortear los muchos mecanismos de blindaje contra la especial severidad en la reincidencia que ha montado el legislador en relación con las imprudencias, es un verdadero blindaje y nos va a costar mucho sortear todos los mecanismos, seguro hay que cambiar, como quien dice, una rueda de la máquina completa. Yo prefiero, creo que será más cómodo para SS.SS. pensar en otros mecanismos, un tipo agravado.

Hay que pensar, el doctor Luzón se refería antes a lo inoportuno de alguna parte del 383 del Código Penal que establece una regla especial de concurso en el que se castiga sobre la mayor de los delitos y lo otro no, siendo así que en el mismo código y en otras conductas de imprudencia la técnica es la contraria, cuando se trata de imprudencia en los accidentes laborales hay, por un lado, el resultado lesivo por el 152 o el 142, y por otro lado, el 316, la conducta de peligro, y se castigan simultáneamente en concurso material y se castigan los dos, uno y otro, y es la técnica correcta que estamos aplicando desde hace años, ¿y por qué está privilegiándose a los criminales de la conducción en lo que no se protege ni a la imprudencia médica ni a la imprudencia en el trabajo? No hay ninguna razón y es una incoherencia que debería superarse, con lo cual ya estaríamos en la línea de una superior persecución de determinadas conductas.

A eso habría que añadir lo que se ha dicho de la pluralidad de faltas elevarla a categoría de delito, la posibilidad de introducir un criterio de habitualidad, aprovechando que el señor Maza ya nos ha dicho que busquemos en el ejemplo de la violencia doméstica para perseguir esta otra lacra, desgraciadamente mucho más grave, de la imprudencia en la seguridad vial, y por otro, quizá haya que considerar que determinadas conductas de conducción ética con resultado grave podrían con-

templarse a la luz de las previsiones de las medidas de seguridad del Código Penal, porque en las medidas de seguridad el Código Penal, aquí tenía apuntado yo los artículos, el 95 prevé la utilización de las medidas de seguridad en los supuestos de probabilidad de comisión de nuevos delitos, y para estos casos el 96.3 establece diversas medidas, por ejemplo, una encantadora que demuestra la ingenuidad histórica de nuestro legislador, prohibición de visitar establecimientos de bebidas, con lo del botellón ahora esa norma es encantadora, pero hay otras normas, la séptima, privación del derecho a conducir, y la 11 y 12, la sumisión a tratamiento o a programas específicos.

Quizá en los conductores etílicos crónicos que vuelven y vuelven a delinquir debemos hacer el mea culpa los operadores jurídicos porque no estamos acudiendo a esta fórmula, a veces estamos pidiendo al legislador modos de intervención sin haber agotado previamente los modos de intervención que ya nos da el Código.

Y por fin quiero despedirme de SS.SS. poniendo de manifiesto la simpatía con que percibo la dinámica interna de un Parlamento democrático, porque en las críticas discretas y amables al Director General de Tráfico aparece la perspectiva y la situación de que en una democracia consolidada, afortunadamente ya ha habido una pacífica alternancia de responsabilidades políticas y ya nadie puede tirar la primera piedra, todo el mundo ha sido Director General de Tráfico y los miles de muertos de que se nos ha hablado nos caen a todos por igual encima, tanto el Director General de Tráfico actual como el que le precedió, creo que están haciendo con mucha dignidad el trabajo que se les ha encomendado, y por eso lo que creo que tenemos que hacer entre todos es esforzarnos en añadir nuestro granito de arena a que nuestra convivencia sea digerible, sea pacífica, sea coherente, y nosotros, como profesionales, añadir lo que podamos para que el sistema penal llegue a funcionar sin sonrojo, que sería lo más que estamos dispuestos a imaginar en el colmo de la utopía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Maza, señor Luzón Peña, señor Mena, en nombre del Congreso de los Diputados les agradecemos su comparecencia hoy aquí en la Comisión de Seguridad Vial, creemos que será de gran utilidad sus aportaciones, y en este caso el Presidente que les habla, que además es jurista, no siempre es fácil, y ustedes lo han conseguido, combinar bien el rigor jurídico con el realismo y la proximidad en un tema que tanto preocupa al conjunto de la ciudadanía, y por tanto, les agradecemos de manera muy sincera su comparecencia hoy aquí.

Suspendemos cinco minutos la sesión para poder también recibir a los nuevos comparecientes y en cinco minutos se reanuda la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL RACE (DON JOSÉ LUIS HUIDOBRO). (Número de expediente 219/000569.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con las tres comparecencias previstas con una óptica me atrevería a decir que distinta, en el sentido de que esta Comisión de Seguridad Vial tiene la obligación de escuchar distintas visiones ante lo que va a ser un tema no fácil, una reforma del Código Penal en un aspecto como el de seguridad en el tráfico no es un tema fácil, va a ser un tema que abrirá sin duda un gran debate ante la ciudadanía y ante los conductores.

Por tanto, tener hoy aquí al Presidente del RACE, al secretario ejecutivo del RACC, y al jefe de la asesoría jurídica de CEA, nos van a aportar seguro la visión en este caso de los automovilistas o de las principales asociaciones de automovilistas en España, y por tanto, entendemos que va a ser también una visión necesaria a la hora de tener en cuenta cualquier reforma del Código Penal en este ámbito que tan directamente después afectaría a los conductores.

Por tanto, sin más preámbulos, agradeciéndoles su comparecencia, damos la bienvenida en primer lugar al Presidente del RACE, Juan Luis Huidobro, tiene la palabra para poder aportar su visión ante esta Comisión de Seguridad Vial.

El señor **PRESIDENTE DEL RACE** (D. Juan Luis Huidobro): Señorías, en mi calidad de Presidente del Real Automóvil Club de España, quiero agradecer muy sinceramente el interés demostrado por esta Comisión en conocer cuál es la opinión del Real Automóvil Club de España, así como las aportaciones que pudiéramos realizar sobre un tema tan importante como es la seguridad vial, y nuestra permanente vocación de colaboración con todo aquello que mejore la seguridad vial en nuestro país hace que nuestro esfuerzo haya sido máximo para estar hoy ante ustedes con nuestra mejor intención y nuestro más sincero espíritu de colaboración.

Creemos firmemente que el compromiso de la Cámara de representantes ayudará a conseguir ese objetivo que no es otro que reducir la sangría que se produce día a día en nuestras carreteras. Señorías, tenemos la obligación de trabajar muy duro y de unir los esfuerzos necesarios para tal fin.

Desde el RACE, plataforma de representación de más de cinco millones de automovilistas, trabajamos para y con este fin, pero no podemos olvidar que ni todos los conductores cometen delitos al volante ni estos delitos pueden suponer merma de los derechos fundamentales de los perjudicados. Desde el RACE estamos a favor de poner en marcha cualquier medida que resulte efectiva para reducir los siniestros, pero no a costa de una constante persecución legal a los automovilistas.

En los últimos meses observamos cómo la política de seguridad vial en nuestro país se centra sólo y exclusivamente en medidas punitivas, endurecimiento de las

sanciones, nuevas leyes y las constantes reformas de nuestro Código Penal. Lejos de criticar estas medidas, que entendemos necesarias desde el Real Automóvil Club de España, queremos realizar una crítica constructiva.

La seguridad vial parte del conocimiento de la situación, conocer e investigar para poder establecer medidas creíbles y eficaces. Señorías, sinceramente nos hubiera gustado escuchar las palabras del Director General de Tráfico explicando el razonamiento científico de alguna de sus propuestas como el cambio en los límites de la alcoholemia.

Otro de los puntos que quiero destacar hoy en esta Comisión es el respeto de los derechos de los conductores frente a las denuncias, multas por la imputación de un delito. Hay que trabajar en este frente, combatir los accidentes desde todos los campos, pero no podemos dejar por ello de lado los derechos que los conductores tienen.

Recientemente hemos tenido noticia del error existente en unos cinemómetros los cuales provocaron el inicio de los correspondientes procedimientos sancionadores. ¿Se imaginan ustedes si en lugar de una denuncia se hubieran iniciado la incoación de un delito?, ¿cómo hubiéramos garantizado los derechos de esos conductores que incluso podrían estar cumpliendo una condena inmerecida?

A este tipo de garantías nos referimos. Cuando se están viendo afectados los derechos fundamentales de las personas debemos presentar todos los elementos probatorios necesarios para garantizar el proceso.

Se está trabajando para modificar el Código Penal. Señorías, permítanme decir que si la solución a los accidentes de tráfico se reduce a modificar el Código Penal o a aumentar la presión a través de los sistemas de control y sanción, es que algo está fallando en las políticas preventivas de seguridad vial. Si el conductor no es consciente de los riesgos de determinados comportamientos y si la sociedad no rechaza estas actitudes, es que realmente necesitamos potenciar algo tan importante como la formación, la información o la educación, ése es el inicio del proceso.

En el RACE nos hubiera gustado que en alguna de las intervenciones del Director General de Tráfico en esta Comisión hubiera explicado la introducción en el currículo educativo de lo que hoy es la primera causa de mortalidad infantil, los accidentes de tráfico. Aún mantenemos la esperanza en que se promuevan actuaciones para prevenir los siniestros en los conductores del mañana, y si me permiten la comparación, a los niños se les educa y se les transmiten valores desde el ejemplo, desde la información, en definitiva desde la explicación, hagamos lo mismo con los conductores, tenemos conductores convencidos de su actitud, no tengamos automovilistas cuya única motivación sea el miedo a la sanción.

El RACE lleva años promocionando la educación vial en nuestros más pequeños de manera desinteresada, y lo

hacemos encantados, pero no somos nosotros sino el Gobierno de España quien debe potenciar la educación vial. Seguiremos nuestra labor pero desde esta tribuna no quiero dejar de solicitarles a todos ustedes una nueva perspectiva para afrontar la reducción de los siniestros. Ustedes pueden ayudar a potenciar la seguridad vial como conductores, como ciudadanos, como legisladores y como representantes de nuestra nación.

Una vez realizada esta reflexión previa, procederé a comentar la visión del Real Automóvil Club de España en las propuestas de la reforma del Código Penal planteadas desde esta Cámara.

En primer lugar, esta nueva propuesta de modificación del Código Penal debe realizarse con todas las garantías necesarias para los conductores, ya que esta norma restringe uno de los mayores valores que posee el ser humano, la libertad. Abordemos, por tanto, su modificación desde la mesura y poniendo el acento en la defensa a las víctimas.

Para prevenir y para educar ya existen otras normas administrativas, incluida la ley de seguridad vial, no promovamos reformas excesivas ni transmitamos ideas a los conductores que luego sean de difícil puesta en práctica, ya que podríamos incurrir en un problema mucho mayor, la credibilidad.

No sería la primera vez que una reforma del Código Penal se queda prácticamente en nada, en la última reforma del año 2004 tenemos el ejemplo perfecto por lo que a los delitos contra la seguridad del tráfico se refiere, no se pudo aplicar los criterios de las altas tasas de alcoholemia o la velocidad desproporcionada. Señorías, no utilicemos el Código Penal para transmitir mensajes de alerta a los conductores.

La reforma del Código Penal del año 1983 despenalizó como delito el conducir careciendo de autorización administrativa, sin duda no fue una decisión adecuada para los fines que hoy nos reúnen aquí. Actualmente, y según los datos de la Dirección General de Tráfico, en torno a 60.000 conductores circulan a diario en nuestras carreteras careciendo de permiso de conducir, durante el año 2004, 3.300 conductores sin carné estuvieron implicados en los accidentes de tráfico.

A este punto me gustaría hacer una reflexión al final de la ponencia y decirles que desde el Real Automóvil Club de España, desde el RACE, tenemos la solución, tenemos una solución desde hace más de 50 años y que ha funcionado y de la noche a la mañana nos la han quitado y nos han dejado en un segundo lugar, me gustaría hacer una importante reflexión sobre este tema.

Los problemas derivados de este derecho o de este hecho no sólo afectan a las consecuencias jurídicas de dicho comportamiento, en caso de siniestro tampoco tendrán una correcta cobertura por parte de su compañía de seguros, y en el caso de sufrir un accidente con terceros implicados es probable que opten por no auxiliar a las víctimas, dado que tendrán forzosamente que huir de la presencia policial para no sufrir las posibles con-

secuencias, por desgracia ya conocemos algunos casos en este sentido.

Estas circunstancias tenderán a agravarse con la entrada en vigor del permiso de conducir por puntos, que, según experiencia de otros países en los que se encuentra vigente, supone un aumento de aquellos conductores que, al verse privados de los puntos, deciden salirse de la norma y conducir sin permiso o licencia de cualquier forma.

En este sentido, el Director General de Tráfico ha solicitado la tipificación como delito el conducir habiendo sido retirado o revocado el permiso o licencia. En el RACE coincidimos con tal petición, pero la consideramos insuficiente, en nuestra opinión hay que proteger a todos los usuarios de la vía, peatones o conductores, para que no sean víctimas de conductores que carecen de los conocimientos o que deciden incumplir las normas que todos estamos obligados a respetar, y aquí se debería incluir a los que carecen de permiso o licencia porque nunca se han examinado y nunca han demostrado su capacitación para llevar un vehículo.

En definitiva, se trata de ampliar la propuesta a los conductores que no solamente incumplen una sentencia judicial o una orden administrativa, debe ser extensible a todo aquel que conduce un vehículo sin disponer de la autorización, la tenga o no. ¿Por qué una conducta va a ser más perseguible que otra?, ¿no sería absurdo que haya a quien se le impute un delito por conducir habiendo perdido los puntos, mientras que uno que no los tuvo nunca, porque ni tan siquiera se molestó en examinarse, circula impunemente sabiendo que su máxima sanción será administrativa?

El RACE se suma de esta forma a las solicitudes realizadas en este sentido por otras instituciones y déjenme comentarles que si observamos los países de nuestro entorno, como Francia, conducir sin carné constituye un delito.

El RACE quiere sumarse a la propuesta realizada por el Defensor del Pueblo presentada en esta Comisión para que la fiscalía actúe de oficio en los casos de accidentes con lesiones, se trata en definitiva de proteger a los perjudicados a través de la defensa de sus intereses. Debemos ser conscientes que la realidad de los siniestros es muchas veces desconocida para los afectados y los plazos para interponer las denuncias correspondientes pueden prescribir a los seis meses, hay que garantizar la cobertura legal de las víctimas ya que cualquier lesión se merece la oportuna investigación a través de la personación del Estado.

Señorías, nos mueven dos objetivos: proteger a los indefensos buscando y facilitando el resarcimiento de los daños sufridos, y por otra parte, alertar a los afectados desde la protección del Estado. Las víctimas de los accidentes deben encontrar en las instituciones públicas el apoyo legal y psicológico necesario para poder combatir ese momento de dolor y confusión.

En sentido, y junto a la personación del Ministerio Fiscal en los accidentes de tráfico con lesiones, el RACE

solicita la creación de unos juzgados específicos para estos temas en los que se proporcionará una defensa integral a las víctimas. Sin duda, agilizar los procesos en los tribunales beneficia a los afectados, reduce los tiempos para las indemnizaciones y disminuyen los plazos para el cumplimiento de las penas.

Sin duda alguna uno de los puntos más destacables en este proceso de reforma se concreta en los temas que tienen que ver o que se refieren al alcohol y a la velocidad que desde el plano de la seguridad vial merecen toda nuestra atención.

En España, y según el Instituto Nacional de Toxicología, más del 30 por ciento de los muertos en accidentes de tráfico presentaban alcohol en sangre por encima de los límites máximos permitidos, y si hablamos de velocidad, en el 23 por ciento de los accidentes en carreteras estaba presente por velocidad absolutamente inadecuada, que el alcohol y la conducción son incompatibles no creemos que haya nadie que lo dude a estas alturas.

En el RACE trabajamos para que el conductor conozca las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol y lo hacemos desde la información al conductor, como es nuestra participación en el programa del conductor alternativo.

La sociedad admite la cuestión del alcohol, incluso si tenemos en cuenta el informe Sartre 3 y considerando el origen del accidente, los conductores españoles consideran que en el 82 por ciento de los siniestros aparece siempre o muy frecuentemente drogas y alcohol, seguido de la velocidad como causante del accidente en el 79 por ciento de las opiniones recogidas.

El alcohol debe ser abordado desde la información en primer lugar, muchos conductores desconocen cómo incide el alcohol en la conducción, ni siquiera cómo afecta la ingesta del mismo en su propio organismo. Si tenemos en cuenta la responsabilidad frente a los daños provocados por un siniestro en el que haya sido determinante el consumo del alcohol, los conductores no saben las graves consecuencias económicas, en muchos casos auténticas ruinas familiares, provocadas por el consumo del alcohol.

Hay que transmitir una idea clara y no se puede beber si uno va a conducir, desde nuestro punto de vista deberíamos ser absolutamente intolerantes con el consumo del alcohol cuando se pone uno al volante.

Ahora bien, lo que en estos momentos se está planteando por parte del Gobierno es la modificación del artículo 379 del vigente Código Penal, modificación que, según declaraciones del Ministerio del Interior y también del Director General de Tráfico, se pretende consista en la sustitución de la frase «conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas» por la de «conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 1 gramo».

En este punto el RACE quiere ser tremendamente claro, ante la urgente necesidad de evitar víctimas en la carretera, el RACE considera esta medida como muy conveniente, si bien somos conscientes de que no se trata de una variación fácil, tipificar como delito el conducir

en cualquier circunstancia sobrepasando un gramo de alcohol en sangre constituye toda una auténtica novedad de enfoque que exige prudencia a la hora de legislar.

En cuanto a la velocidad, debemos proteger la integridad del resto de los conductores frente a conductas delictivas que ponen en riesgo la vida de los demás. En este sentido, la reforma de 2004 ya establecía los delitos de alcohol, velocidad y de temeridad manifiesta, dejaba sin definir la necesaria concreción para poder hacer de esta medida una herramienta eficaz para retirar de la carretera a los conductores que no respetaban la integridad del resto, ahora se pretende concretar esta medida desarrollando un límite a partir del cual se abra un procedimiento penal.

El RACE está a favor en el fondo de prevenir accidentes pero no estamos de acuerdo en cuanto a la forma, no se ha explicado el porqué de este límite frontera entre infracción administrativa o delito ni cómo se va a controlar este tipo de procedimientos.

Señorías, los radares van a ser el instrumento para controlar e iniciar este tipo de procedimientos. Estos sistemas de medición se encuentran situados principalmente en autopistas y autovías, pero en nuestras carreteras convencionales, donde se produce el 76 por ciento de los fallecidos por accidente en tráfico, no es así. Esto significa que el peligro real no va a verse recogido en esta medida cuyo fin es el de reducir los accidentes, hay que ver este problema desde otras ópticas dotando para ello de los sistemas, recursos y procedimientos necesarios para garantizar los derechos de los conductores.

Si me permiten, les daré dos datos que consideramos relevantes para identificar el factor velocidad en la carretera: sólo uno de cada tres radares, de los 140 instalados en España, está situado en tramos de concentración de accidentes y consideramos el programa internacional de evaluación de riesgo, EuroRAP, en el que participa el RACE, en el 54 por ciento de los tramos con nivel de riesgo elevado que se produce un exceso de velocidad, utilizando en este cálculo las mediciones efectuadas por el Ministerio de Fomento.

Como ven, existe una relación manifiesta entre velocidad y riesgo, motivo por el cual se debe actuar en aquellos puntos en el que la siniestralidad pueda reducirse ante el control y la sanción, en estos casos el beneficio de su utilización es indiscutible, ya que es actúa de forma directa en la disminución de los siniestros.

Siguiendo el criterio expuesto, podemos pensar que el uso que se va a producir con estos radares en el inicio del procedimiento penal no responderá a criterios de seguridad que perseguimos, y déjenme insistir, sólo uno de cada tres radares está colocado en tramos de concentración de accidentes y no existe en la práctica control de la velocidad en carreteras convencionales, vías en las que se produce, repito, el 76 por ciento de los fallecidos en accidentes de tráfico.

Por otra parte, no podemos olvidar el papel que tiene la presencia policial, tan fundamental para la seguridad vial, que cada vez es menor, pero sobre todo cada vez

brilla más por su ausencia en el control de la velocidad. Los cinemómetros, cada vez más numerosos, se muestran en nuestras ciudades y carreteras, hacen que las denuncias por exceso de velocidad se multipliquen sin ser necesaria presencia policial alguna, y lo que es más grave, sin que sea necesaria la identificación del conductor. Hasta las modificaciones de la ley de seguridad vial han cuidado muy mucho que no sea imprescindible la entrega en mano del boletín de denuncia para que se inicie posteriormente con éxito el correspondiente procedimiento sancionador.

Si bien al RACE nunca le ha gustado esa falta de identificación del conductor en el momento de los hechos, por lo que puede entender la indefensión para los derechos de los administrados, el que ahora intente convertirse un delito un determinado exceso de velocidad nos hace disparar todas las alarmas, veamos por qué.

Lo que se está vislumbrando como realidad posible es que una persona pueda ir a la cárcel por imputarle una conducta, un exceso de velocidad, de lo cual sólo existe una prueba mecánica como es el cinemómetro, un delito en el que no se le ha identificado, del que tal vez pueda no sea nunca notificado, pues todos conocemos los posibles fallos de las comunicaciones administrativas. Pero es más, en caso de recibir la notificación en su domicilio, se vería obligado a declarar si fue él mismo el conductor, declarando así contra sí mismo o bien viéndose obligado a implicar a algún familiar próximo si no fue el titular quien ese día usó el automóvil.

Si ya era más que dudoso ese comportamiento hablando de infracciones administrativas, ¿qué podemos decir cuando se trata de delitos penales?, nadie puede ser condenado sin ser identificado, nadie puede ser obligado a declarar contra sí mismo, nadie puede verse sorprendido por una citación judicial como imputado sin tener la más mínima constancia de lo que se está hablando, la seguridad jurídica no puede en modo alguno permitir algo así.

No hay, por tanto, más que una alternativa en opinión del RACE, todos esos excesos de velocidad, sea cuál sea el porcentaje concreto en que se marque como frontera entre infracción administrativa y delito, deben ser tratados como tales, no vale con que se haya fotografiado y medido por un cinemómetro, hay que perseguirlos como si de cualquier otro delito se tratara, detener el automóvil, identificar el conductor, hacer una relación pormenorizada de las circunstancias, anotar testigos si los hubiera, describir el nivel de tráfico, etcétera, en una palabra, extremar el derecho de la defensa del imputado como si de cualquier otro delito se tratara, de no ser así, dudamos seriamente que los tribunales puedan amparar la actuación de los responsables de tráfico.

Señorías, quiero finalizar mi presentación con una idea, la responsabilidad de los accidentes no solamente es del conductor, ni debemos perseguir sólo al conductor, el Código Penal es una vía más de protección pero no es la mejor vía de prevención, existe parte de responsabilidad en la gestión del tráfico, la mejora de las infraes-

estructuras, la promoción de la seguridad de los vehículos.

Las soluciones en materia de seguridad vial deben surgir desde la óptica pluridisciplinar, la justicia que hoy nos reúne en esta Comisión es una de las materias que interviene, pero no podemos olvidar que la investigación, la educación, la sanidad, el desarrollo tecnológico, la legislación o las infraestructuras intervienen directamente en este proceso, por ello pensamos que debe potenciarse el camino para atacar el problema de la seguridad desde todas y cada una de estas vías, unir esfuerzos, establecer prioridades, potenciar la defensa de las víctimas, crear valores desde la formación y la educación, y vigilar y controlar a los que no respetan ni la norma ni al resto de los ciudadanos.

En este sentido, no quiero olvidar el papel que en breve tendrá el permiso de conducir por puntos, una apuesta para la reducción de los siniestros pero que debe ser apoyada por otras medidas. Observemos el ejemplo francés, puesto en marcha en 1992, y sólo ahora, dentro de un conjunto de medidas globales, ha encontrado su utilidad y su efectividad.

Para terminar sólo me queda agradecer de nuevo la invitación que ha hecho posible nuestra presencia aquí en el día de hoy y reitero la plena disposición del Real Automóvil Club de España para colaborar en todo aquello que se manifieste eficaz para lograr ese objetivo común de reducir la siniestralidad en la carretera y erradicar la violencia vial.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos mal de tiempo pero creo que era necesario, no ha sobrepasado el límite sobre todo porque era de gran interés para esta Comisión el contenido de la comparecencia.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO EJECUTIVO DEL RACC (DON ALFONS PERONA). (Número de expediente 219/000570.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la palabra ahora al señor Alfons Perona, secretario ejecutivo del RACC, y por lo tanto tiene la palabra para el mismo objeto de esta comparecencia.

El señor **SECRETARIO EJECUTIVO DEL RACC (D. Alfons Perona)**: Me consta que los señores diputados no tienen instalado ningún radar, por lo tanto intentaré ir al límite y sobre todo intentaremos no sobrepasarlo, pero intentaremos hacer lo más ajustada posible la presentación.

En primer lugar tengo también que agradecer en nombre del RACC Automóvil Club, y como representante de más de un millón de usuarios en España, la invitación que se nos ha hecho de nuevo para comparecer ante esta Comisión. Nosotros ya habíamos comparecido cuando se trataba de una Subcomisión y en primer lugar creo que, como Automóvil Club, una de las primeras cosas que tenemos que hacer, y en nombre de la mayoría

de nuestros asociados, es agradecer, primero, que esta Subcomisión o lo que había sido la Subcomisión se haya convertido en Comisión, y sobre todo agradecer el trabajo que SS.SS. están haciendo en favor de la seguridad viaria y que se está viendo la contribución que desde el Congreso de los Diputados y desde esta Comisión se está realizando para la contribución a crear una opinión o una mejor opinión social de que los accidentes de tráfico preocupan y se debe luchar contra ellos. Desde nuestro punto de vista creemos que se está empezando a hacer un camino y lo único que les solicitamos a SS.SS. es que, por favor, no se detengan.

En el último informe que hemos tenido acceso de la Organización Mundial de la Salud, realizado con el Banco Mundial, en el año 2004, por primera vez este organismo ha definido un accidente de tráfico como un problema de salud. Creemos que estamos ante un momento en que toda la sociedad en España, pero también en muchos países de nuestro entorno europeo, existe una gran preocupación por los accidentes de tráfico y sus consecuencias y nosotros lo que de alguna manera también estamos empezando a pedir es que se debe pasar de comunicar los números fríos de los muertos por accidente a ir incorporando el mensaje de que estos riesgos y estos accidentes también pueden incluirle a usted, y en este «usted» es un usted general a toda la sociedad.

Si desde el Automóvil Club hemos defendido y continuaremos defendiendo que una de las mejores maneras para luchar contra los accidentes es la información y la educación, también creemos que es necesario que dentro de esta información se transmita cada vez más a los ciudadanos en general, y a los conductores en particular, temas de conciencia de riesgo y la situación real de hoy en día del tráfico en la que nos encontramos.

Es necesario ir acumulando más conocimiento sobre estos temas de percepción de riesgo, pero también hay un aspecto muy importante y que la gente debe saber, y es que estos riesgos se pueden y se deben gestionar, y la gestión de los riesgos corresponde a la Administración.

En este momento toda la problemática de las sanciones es una de las maneras de gestionar los riesgos, pero también existen otras maneras, como es una mejor gestión de los puntos negros de las carreteras, de auditar las carreteras, o bien de tomar los responsables de las Administraciones locales la verdadera responsabilidad sobre lo que es la vigilancia de las actitudes en las ciudades que luego se pueden multiplicar en la carretera, pero en este punto nos queremos centrar sobre el tema de las sanciones.

Yo únicamente recordar a SS.SS. que desde el año 1994 el RACC estuvo solicitando un cambio en el sistema sancionador de tráfico defendiendo la mayor sanción a los reincidentes y aplicando también técnicas de reeducación, que es lo que en definitiva ha venido a ser el permiso por puntos.

Por considerar que debemos defender a la mayoría de conductores de las minorías que provocan peligros y accidentes en nuestras carreteras, también nos preocupa

todo el tema sancionador, pero desde el primer momento en que se aprobó la Ley 17/2005, del permiso por puntos, consideramos desde el RACC que esta modificación quedaba incompleta e incomprensible para los usuarios sin una adaptación coherente, comprensible y clara de los aspectos considerados como delitos de tráfico, o bien como faltas o imprudencias temerarias, además es una cuestión que en reiteradas ocasiones ya habíamos manifestado.

Por lo tanto, nosotros desde el RACC consideramos que las sanciones penales deben reflejar el máximo reproche que la sociedad quiere dar a las actitudes afortunadamente minoritarias pero que son peligrosas y causan reproche y accidentalidad dentro de nuestra sociedad.

Desde nuestro punto de vista, intentando recoger la opinión del usuario, los delitos del tráfico deben mostrar claramente cuáles son las actitudes individuales que la sociedad no está dispuesta a tolerar y que por su peligrosidad concreta hacia el resto de personas pueden verse atacadas por los insolidarios e incívicos que, refugiándose en un mal entendido concepto de accidente, ponen en peligro la seguridad de las personas en las carreteras y en los espacios urbanos.

En nuestra última encuesta, que realizamos en el mes de octubre, cerca de un 45 por ciento de españoles consideraban que se debía juzgar a los conductores que realizasen velocidades elevadas o excesivas e incluso conducciones temerarias. Por lo tanto, creemos que debemos contribuir desde la sociedad a clarificar que el accidente no es una cuestión del azar sino de la causalidad, por lo tanto, existe una causa o causas que provocan el accidente, que son los denominados factores de riesgo y que se pueden controlar y evitar, por lo tanto, los accidentes de tráfico no dejan de ser una parte importante de la prevención en materia también de aspectos de salud.

En relación a esta propuesta de modificación, no consideramos necesario el incremento de las penas, sólo la clarificación de algunos de los tipos penales actuales y la incorporación de alguno nuevo, y ustedes nos van a permitir que desde el Automóvil Club no entremos en cuestiones de técnicas legislativas porque únicamente vamos a hacer una expresión de cuáles son nuestros criterios globales y dejamos a su buen criterio y al buen asesoramiento, que hemos visto cómo los expertos que han estado esta mañana aquí anteriormente a esta comparecencia, sobre cuál tiene que ser la técnica legislativa concreta para una mejor utilización y una mejor aplicación de las modificaciones en el Código Penal.

En primer lugar, queremos decir que el delito de conducción bajo los efectos del alcohol consideramos que se debe clarificar en el tipo penal, y sobre todo clarificar la cantidad de alcohol en sangre que no ofrezca dudas sobre su influencia en la conducción.

Diversos estudios médicos que incluso esta mañana se han citado, y se ha citado la anterior comparecencia del doctor Montoro, con la cual estamos completamente

de acuerdo, como decía, diversos estudios médicos realizados en los últimos años y la evidencia de que en los accidentes parece demostrarse que las tasas que, sin doblar las mínimas prohibidas por la normativa administrativa, son ya suficientes y peligrosas e incapacitan para el manejo de un vehículo a motor, no puede quedar duda de que cuando estamos hablando del doble de las tasas que ya reglamentariamente se marcan como prohibidas por la circulación son de alguna manera el mínimo o a partir del cual se tendría que considerar o modificar este delito.

Por lo tanto, el actual artículo 379, o el que le corresponda en una modificación más global del Código Penal, tendría que añadir que en todo caso se entenderá a los efectos de este artículo que existe influencia de bebidas alcohólicas en la conducción cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior en un cien por cien al límite que reglamentariamente esté permitido, y permítanos que hablemos de tantos por cientos y no de cantidades específicas porque así conseguiremos que, en caso de modificaciones de la norma administrativa, no tengamos siempre que ir socorriendo detrás, hacer un cambio en la norma penal que, por lo que se ve, siempre es un poco más costosa y más difícil de realizar modificaciones.

Otro de los delitos autónomos que queremos ponerles en su consideración es el tema de la conducción temeraria y que se persiga la conducción que pone en peligro la vida de terceros ajenos al propio conductor, y en este caso creo que se tienen que incluir los propios pasajeros del vehículo que, sin quererlo, se pueden encontrar en ocasiones en manos de una conducción temeraria realizada por el propio conductor, y sobre todo lo que apuntamos es la eliminación de la modificación que se realizó con la Ley Orgánica 15/2003, que creemos que crea mucha confusión, y también apuntamos que se podría sustituir el concepto de «poner la vida en peligro» por «poner la vida o salud de terceros en peligro». Creemos que la conducción temeraria genérica ya es castigada por la vía administrativa y lo único que hay que perseguir es aquella conducción temeraria que ponga en peligro la vida o la salud de terceras personas.

Otro de los aspectos a tener en cuenta es el famoso tema de la velocidad, que ya se ha hablado de él bastante y que creo que únicamente lo que tenemos que apuntar es que, y consideramos que es un elemento a tener muy en cuenta dentro de esta nueva o nuevas situaciones de tipificación del Código Penal. La velocidad es un elemento que depende en todo caso de la voluntad del conductor y hay que tener en cuenta que actúa como elemento multiplicador del riesgo de tener accidentes, no es un elemento más o un elemento sumatorio, la velocidad siempre asociada a otras causas, como por ejemplo pueden ser las distracciones, es un riesgo multiplicador de producir accidentes.

Esta velocidad desde luego que debe ser medible objetivamente y superar los incrementos que ya se especifican en vía administrativa, pero lo que la mayoría de

la sociedad no puede consentir es que nuestras calles o carreteras se conviertan en circuitos de velocidad con vehículos circulando a 200 kilómetros por hora.

Conocemos por nuestras encuestas un rechazo generalizado a aquellas velocidades que superan en 60 ó 70 kilómetros los límites de velocidad establecidos de forma genérica en carreteras o zonas urbanas, por lo tanto, dada esta circunstancia social y el peligro que se crea, consideramos que se debería incluir como delito el conducir un vehículo excediendo en 70 kilómetros hora el límite de velocidad reglamentariamente establecido y que tuviese la misma pena que la conducción con tasas de alcohol superiores a ese cien por cien que hemos ya apuntado reglamentariamente.

Vuelvo a insistir en que las actuales penas que ya recoge nuestro Código Penal creemos que son de momento suficientes, lo que insistimos que hay que clarificar mucho es el tipo y la descripción del delito.

Por último, en todo este proceso creemos que no quedaría finalizado si no se da un alto valor al permiso de conducir o a las licencias. Esta situación nos presenta en estos momentos dos casos diferentes, uno sería el de conducir el vehículo cuando se ha perdido por suspensión o por cancelación del permiso, sería por ejemplo la pérdida de los puntos, y el otro es la persona que conduce un vehículo sin tener la autorización administrativa porque nunca la ha tenido o ha realizado intención de tenerla.

En la primera situación la casuística es diversa, ya que se puede perder la autorización por haber agotado el crédito de puntos, por suspensión de la autoridad judicial, o por ejemplo por no cumplir las renovaciones que la Administración dicta cada equis determinados años.

Consideramos que se debe penalizar la falta de responsabilidad de no haber obtenido nunca el permiso y estar conduciendo, o bien perder los puntos o créditos que se han dado, o por sentencia judicial; tenemos una gran duda en las pérdidas de permiso por no haber realizado las renovaciones que la Administración marca cada equis años porque en ocasiones no existe incluso la voluntad o la conciencia de que esa renovación se ha perdido, pero ante las demás situaciones consideramos que sí que existe una verdadera voluntad y un verdadero interés en quebrantar la norma y sobre todo aquellas personas que están conduciendo vehículos sin nunca haber tenido ningún permiso ni autorización y sin nunca haber realizado ninguna prueba para obtenerlo.

Para resumir, y quiero acabar antes de que me digan que me estoy excediendo del tiempo, desde el Automóvil Club consideramos que tendría que ser delito claramente definido el conducir con tasas de alcohol superior a un cien por cien de lo reglamentariamente indicado, que la conducción temeraria sea delito cuando ponga en concreto peligro la vida y la salud de terceros, eliminando cualquier otro añadido de los que se realizaron en el 2003 que creemos que crea mucha confusión.

También introducir como tipo delictivo las velocidades superiores, nosotros indicamos a 70 kilómetros

hora, a las velocidades establecidas por vías públicas, teniendo en cuenta que, además escuchando las intervenciones de los anteriores ponentes, creemos que existe términos suficientes para indicar lo que puede ser falta o puede ser delito.

Y por último, que se tiene que considerar como delito la conducción sin autorización administrativa que habilite para ello, tanto sea por la pérdida de puntos, o bien por no haber obtenido nunca el permiso de conducir.

Creemos que se debe realizar una revisión de todos estos delitos que se puedan cometer con un vehículo a motor y sobre todo que la conducción sin autorización debe ser una agravante de los delitos que se cometen con vehículos a motor.

Por último, desde el Automóvil Club no queremos finalizar sin decir también que creemos que es importante que no se debe restar importancia social a los delitos de tráfico y que el sistema judicial también debe asumir su implicación en este problema y también las Administraciones, que deben de realizar las dotaciones suficientes para que este tema siga adelante.

No somos los más capacitados, vuelvo a insistir, para indicar la mejor técnica jurídica a la hora de redactar estos artículos y estos tipos de delitos o de faltas, pero sí que consideramos que nos vamos bastante más tranquilos en esta comparecencia después de haber escuchado al magistrado del Tribunal Supremo, o al Catedrático señor Luzón, o, aunque él no diga doctor Mena, para nosotros el fiscal del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña siempre ha sido un gran profesor porque ha sido un gran conocedor de la materia y, como decía, nos vamos más tranquilos después de escuchar sus manifestaciones claras, preocupadas, y además con soluciones técnicas que esperamos que a SS.SS. les sean de mucha utilidad para poder realizar ese paso necesario que culmine todo el proceso sancionador que en estos momentos estamos con el tema del tráfico, sin descartar la posibilidad de que en un futuro se pase ante la posibilidad de tener una ley integral o integradora de todos los temas de tráfico, que seguramente sería una de las soluciones pero, aunque no sería nunca la última, que nos podría llevar a que se pueda seguir adelante en esta lucha contra los accidentes.

Y para finalizar, sé que SS.SS. seguramente no tienen la posibilidad de la solución inmediata, pero sí que les agradeceríamos que en todo momento recomendasen a las Administraciones que, sobre todo en los procedimientos penales y sobre todo en todo esta compleja situación de faltas y delitos de tráfico, aporten no sólo modificaciones de la ley sino los medios económicos y personales para que se consiga que estas aplicaciones puedan ser realizadas correctamente por los responsables y por las personas que tienen que realizar estas aplicaciones y que no nos descarguemos en ocasiones ante sentencias curiosas alegando alguna situación de un juez o fiscal en concreto, que ellos únicamente lo que tienen que hacer es aplicar lo que desde este Parlamento esperamos que salga correctamente realizado para que los

ciudadanos puedan entender que existe una situación mucho más grave a la cual la mayoría de ellos nunca van a llegar pero que los pocos irresponsables e incívicos que lleguen serán condenados y sancionados adecuadamente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Perona, y gracias por el reconocimiento expreso que ha realizado a esta Comisión y a su actividad.

— **DEL SEÑOR JEFE DE LA ASESORÍA JURÍDICA DEL CEA (DON EUGENIO DOBRYNINE). (Número de expediente 219/000571.)**

El señor **PRESIDENTE**: Y por último, en este primer turno damos la palabra a don Eugenio Dobrynine, que es el jefe de la asesoría jurídica del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA)

El señor **JEFE DE LA ASESORÍA JURÍDICA DEL CEA (D. Eugenio Dobrynine)**: Con la venia de SS.SS., vamos a iniciar, y como sé que soy el último de las intervenciones se me va a exigir brevedad y voy a intentar ser lo más breve posible.

El Comisariado Europeo del Automóvil representa en cierto modo las opiniones de los automovilistas, intentamos transmitir el sentir y las preocupaciones de los automovilistas ante la inmensidad de normas que les afectan. En cuanto a mi persona, simplemente podría decir que soy un testigo cotidiano pero no un experto, no me puedo considerar como tal aunque lleve diecisiete años en este terreno. Ahí coincido con mi compañero Alfons Perona en el sentido de que a nosotros nos resultará difícil establecer los criterios técnicos y que eso será más bien responsabilidad de los expertos en la materia.

No podemos obviar que coincidimos en muchas de las opiniones que hemos oído en la mañana y eso significa que el tema que debatimos es un tema más que uno que separarnos. En cualquier caso, las consideraciones que voy a presentar y que hemos formulado desde el Comisariado Europeo del Automóvil están a disposición de SS.SS., puesto que he entregado el contenido de las mismas al letrado de esta Comisión.

Sin más, simplemente decir que todos datos estadísticos, con los cuales no voy a abrumar a SS.SS. puesto que me imagino que los conocen más que de sobra, justifican por sí solos el papel importantísimo que han de jugar las normas sancionadoras en el objetivo de cualquier política de seguridad vial, que no puede ser otro que la reducción de accidentes, la reducción de la siniestralidad.

En este punto conviene aclarar, sin embargo, que la seguridad vial se perfila como un derecho de los ciudadanos y no como una obligación de los poderes públicos y que no podemos llegar a una exclusiva y excesiva criminalización del conductor descargando las responsabilidades a los poderes públicos en este aspecto. Es necesario insistir en el encuadre de la actividad sancio-

nadora dentro de la política general de prevención de riesgos de la circulación, ya que este contexto solamente tiene sentido.

En cuanto al sistema de infracciones y sanciones de tráfico, desde su entrada en vigor la ley tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial ha sido reformada en cerca de nueve ocasiones, ocho ocasiones concretamente desde que se publicó en 1990, la última que tenemos es la del año pasado en el mes de julio.

Si nos fijamos algo más en detalle, observaremos que en todas las ocasiones se ha procedido a reformar el sistema de infracciones y sanciones, siendo estos últimos los aspectos más destacables de las modificaciones llevadas a cabo, cuando no el procedimiento sancionador, vaciándolo cada vez más de contenido.

Estos hechos han supuesto a nuestro entender que el ciudadano medio percibe una inmensidad de infracciones y una actuación arbitraria de la Administración en su persecución, el repertorio de ilícitos administrativos en materia de tráfico es tal que difícilmente puede hallarse algún conductor que no cometa diariamente alguna infracción, por leve que ésta sea.

El resultado de este gran número de infracciones tipificadas es la imposibilidad de evitar las conductas ilícitas, lo que conlleva que se ignoren en muchos casos y, si se conocen, que resulte imposible no tropezar con ellas, a lo que habría que añadir una de las características particulares de esta situación, y es la arbitrariedad que percibe el ciudadano en la persecución de las infracciones.

No obstante, y pese a todo, el automovilista cada vez muestra más una actitud favorable hacia la norma sancionadora como elemento necesario para regular el comportamiento vial, toda vez que percibe que el incumplimiento de la misma constituye una realidad social.

Todavía son muchos los automovilistas que perciben que la finalidad de la sanción no es otra que la recaudatoria, y aunque muchos de ellos coincidirán que la misma tiene también una finalidad educativa, también es cierto que consideran que la misma no cambia actitudes, ya que la posibilidad de ser sancionado otra vez, una segunda vez, es muy baja.

Ante este panorama tan desalentador, la pregunta que se nos plantea de si la sanción es realmente efectiva y cumple con la finalidad de prevención y corrección de la infracción y de las conductas antinormativas, la última reforma llevada a cabo de la ley de seguridad vial ha hecho hincapié sobre determinadas conductas cuya transgresión conlleva en muchos casos consecuencias fatales para la seguridad vial, modificando su tipificación e incrementando su sanción, sin duda ha sido un gran acierto y cabe esperar que ello contribuya a una reducción de la siniestralidad.

Sin embargo, se da la paradoja de que desde el punto de vista de seguridad vial se castiguen más las infracciones o incumplimientos documentales que determinadas infracciones que ponen en peligro la circulación y la vida de los usuarios de las vías públicas. No obs-

tante, no podemos dejar de ser críticos en cuanto a uno de los aspectos fundamentales para que cualquier norma sancionadora se torne eficaz y en la necesaria divulgación de la misma, actividad prácticamente inexistente hasta la fecha.

Para no infringir una norma hay que empezar por conocerla, y para que sea conocida, hay que divulgarla suficientemente, de esta forma obtendremos un doble resultado, por un lado, una acción educativa, y por otro, se induce al automovilista a no infringir la norma, haciendo con ello innecesaria la sanción.

La modificación del tipo sancionable y su consiguiente modificación en la cuantía han de guardar siempre una clara y manifiesta relación con el fin que se persigue, esto es la seguridad vial como bien jurídico protegido y alejarse de cualquier otra interpretación. La sanción de tráfico siempre ha de graduarse para dar cabida al principio de proporcionalidad en función de las circunstancias que atañen tanto a la conducta realizada como a las condiciones del infractor.

En cuanto a la respuesta del Derecho administrativo sancionador, de todas las herramientas de las que dispone el Estado para el control del comportamiento del ciudadano acorde a las reglas de convivencia, tanto desde el punto de vista preventivo como el represivo, la respuesta sancionadora administrativa es sin duda la que se revela con mayor eficacia práctica de cara a la represión de las conductas infractoras.

Mientras que el proceso penal requiere de un procedimiento lleno de garantías, el procedimiento administrativo, sin perjuicio de un ulterior control jurisdiccional por vía de recurso contencioso-administrativo, se impone como una simple decisión de Administración, lo cual resulta muchísimo más ágil. En muchos casos el procedimiento sancionador administrativo puede resultar mucho más eficaz, ya que se ve favorecido por procedimientos más expeditivos y rápidos en lo que a su ejecución se refiere no solamente en los aspectos pecuniarios sino también en la propia privación de derechos, como es en la materia que nos ocupa la privación del permiso de conducir.

Sin embargo, en las últimas reformas introducidas en nuestra legislación, como ya hemos anticipado anteriormente, han ido recortando derechos y garantías al administrado, provocando en él un sentimiento de acoso e indefensión y, por consiguiente, un rechazo.

No hay duda que la sanción mediante el mecanismo de imposición de la multa es un factor imprescindible y necesario en el entorno de la seguridad vial y ha de servir para corregir las conductas impropias de una conducción responsable y segura.

Llegados a este punto, se podría plantear la cuestión de si se puede hablar de multas justas o injustas desde la percepción del ciudadano, y sin duda, hoy por hoy, en algunos casos y en determinadas Administraciones, la multa es considerada sólo como una fuente de ingresos, es importante.

Si la norma administrativa recorta derechos, como son determinados trámites del procedimiento, o impide el legítimo derecho a defensa, como es no poder acogerse a la reducción de la cuantía si se presenta recurso, la multa habrá perdido todo su aspecto educativo, no es comprensible que se amplíe plazo de prescripción en las denuncias tan sólo porque las Administraciones no son capaces de gestionar esos expedientes sancionadores cuando estamos inmersos en un mundo donde las nuevas tecnologías avanzan a pasos agigantados día a día.

Para que conserve su carácter educador, la sanción ha de ser inmediata, sin posibilidad de dilaciones, pero siempre garantizando los derechos y garantías de los administrados. La Administración ha de ser ejemplar en ese aspecto y debe provocar en el ciudadano un sentimiento de eficiencia, y al igual que se le demanda al ciudadano que cumpla con sus responsabilidades, ésta ha de ir por delante.

Para que sea eficaz y creíble la sanción, la Administración habrá de esforzarse en cumplir con los principios que informan cualquier procedimiento sancionador, aplicando el principio de proporcionalidad y graduándolo en función de la gravedad y antecedentes. De lo contrario, el ciudadano seguirá pensando que la sanción es injusta y no permitirá la reinserción del conductor, provocando su rechazo al conjunto normativo.

Sin embargo, no podemos evitar manifestar nuestra crítica a determinados aspectos de la reforma que se ha introducido en la ley de seguridad vial al considerar la inclusión de determinadas conductas merecedoras de pérdida de puntos y que, sin embargo, en nada afectan a la seguridad vial y ya tienen un tratamiento específico en la ley. No olvidemos que la norma afecta a todos por igual, el destinatario puede variar su condición, hoy puede ser causante de la infracción pero mañana puede ser víctima del incumplimiento de la norma, por lo que es necesario mejorar los resultados que se obtengan en su aplicación y la percepción que tenga el ciudadano de la norma.

En cuanto a la necesaria divulgación de la norma, ya se ha comentado con anterioridad que ésta es absolutamente imprescindible, el primer paso para la aceptación de una norma es su conocimiento y el beneficio que su cumplimiento puede aportar, por ello podemos afirmar que la norma es aceptada porque el usuario de la misma la entiende y, consecuentemente, la cumple sin oposición.

Por regla general, el conocimiento parece limitarse a las normas básicas más por el valor intuitivo de la iconografía de las señales que por el aprendizaje de las mismas en el momento de obtención del permiso de conducir, de modo que se desconocen las consecuencias negativas del incumplimiento o la explicación en el conocimiento de las causas y consecuencia de una ley. La norma o regulación han de ser acompañadas de un proceso intensivo de divulgación.

En cuanto a la respuesta penal en materia vial, las normas administrativas sancionadoras son un instru-

mento, entre otros, al servicio de la política de seguridad vial y el Derecho Penal en este ámbito es sin duda la herramienta más eficaz y probablemente más enérgica de las que dispone el Estado para prevenir y evitar comportamientos que se reputen en indeseables.

En este contexto, el Derecho Penal en el ámbito de la seguridad vial desde nuestro punto de vista debe tutelar tan sólo los ataques más intolerables, en consecuencia, cumplir con una finalidad de prevención, y deben dejarse al Código Penal las conductas más reprobables y dejar como infracciones administrativas muy graves los restantes hechos que tengan una trascendencia para la seguridad vial.

Dado el carácter de la sanción penal, que es la más grave de las que dispone el Estado y de las que producen una mayor privación de bienes jurídicos a los ciudadanos, su uso debe hacerse en último término, el principio de intervención mínima del cual se ha estado debatiendo en la mañana, ya que, de lo contrario, si se sancionan mayor número de hechos de los que son acreedores de tal castigo, se producirá una recusable hipertrofia del Derecho Penal.

La excesiva criminalización de conductas de gran entidad puede provocar una banalización de la respuesta punitiva y de la consiguiente pérdida del mensaje simbólico que ha de tener la norma represiva penal. Por ello no consideramos conveniente la inclusión de nuevos tipos penales sino más bien la concreción de los existentes, evitando las expresiones genéricas y cerrando al máximo las posibilidades interpretativas que la norma puede ofrecer al juzgador.

En este contexto, y en cuanto al tratamiento penal de los delitos más significativos, podríamos comentar en cuanto al alcohol, si bien sabemos que de los datos oficiales cerca del 36 por ciento de los accidentes de circulación con víctimas mortales se deben a que sus conductores han ingerido alcohol en exceso sobrepasando los límites legales establecidos, este fenómeno es uno de los que más incidencia tienen en nuestra siniestralidad vial, por lo que requiere que por parte de los poderes públicos se adopten las medidas necesarias para detener su crecimiento y, en su caso, reducir su número.

La reciente memoria de la Fiscalía General del Estado indica que han disminuido en cerca de un 9,6 los procedimientos penales por conducción bajo los efectos del alcohol, sin embargo, y este dato es importante, las negativas a someterse a las pruebas de alcoholemia han aumentado en un 20,73 por ciento.

La reforma del Código Penal, llevada a cabo mediante ley orgánica en 1995, estableció un nuevo sistema de penas y se aumentó el tiempo de retirada mínima de permiso de conducir de tres meses a un año y un día, además de incorporar el sistema de multa/días en situación en cuanto a la multa pecuniaria.

Este endurecimiento de las penas previstas pretendía tener un efecto directo en la conducción en la conducta de los ciudadanos, con la finalidad de reducir la siniestralidad vial y prevenir el aumento de esas conductas.

Sin embargo, la experiencia de estos años ha demostrado no sólo que no ha descendido el número de accidentes por estas causas sino que tampoco han descendido los procedimientos judiciales incoados por este motivo. Es más, incluso con la entrada en vigor de la citada reforma se incrementaron los procesos judiciales por alcoholemia, lo que provocó la remisión por parte de la Fiscalía General del Estado de una instrucción en la que se recomendaba no solicitar la apertura de juicio oral en los supuestos en los que se tratara de un control preventivo de alcoholemia y el conductor no mostrara síntomas evidentes de conducir bajo los efectos del alcohol.

Posteriormente, la Sala II del Tribunal Supremo, en sentencia de 9 de diciembre de 1999, vino a clarificar los supuestos en los que se debía perseguir por vía penal la conducción bajo los efectos del alcohol. La práctica habitual que permite llegar a un acuerdo entre el Ministerio Fiscal y la defensa ha supuesto que esta figura se convierta en la regla general en este tipo de procesos, siendo lo más usual que se llegue a un acuerdo en cuanto a solicitar la pena mínima de un año y un día de retirada del permiso de conducir en los supuestos en los que no exista reincidencia y se trate de un control preventivo.

La generalización de los llamados juicios rápidos ha favorecido también que se dicten más sentencias de conformidad, máxime si tenemos en cuenta que la conformidad con los hechos implica la posibilidad para el procesado de ver disminuida su pena en un tercio, siendo en estos casos, si la pena es de un año y un día, reducida a ocho meses y un día de suspensión de la autorización administrativa para conducir.

Del mismo modo, en lo que respecta a la pena de multa, tampoco podemos considerar que su agravamiento haya tenido una incidencia notable en la modificación de la conducta de los ciudadanos, ya que en la práctica, y al igual que acontece con la pena de privación del permiso de conducir, también se suele llegar a un acuerdo con el Ministerio Fiscal en cuanto a solicitar la cuantía mínima sin entrar a considerar por regla general la situación económica del imputado.

Por otro lado, la dificultad de llevar a cabo el cumplimiento de la pena de privación del permiso de conducir permite que en muchos casos el condenado siga conduciendo sin autorización, lo cual supone un quebrantamiento de la pena, lo que no supone en sí un perjuicio considerable, ya que el castigo previsto para este comportamiento, como bien se ha dicho en la mañana, se limita a una multa.

A este respecto he de destacar el comentario incluido dentro de las propuestas de reformas legislativas en la memoria de la Fiscalía General del Estado de 2005, que constata que este tipo de delito, en este caso relacionado con la conducción, habiendo sido privado del permiso de conducir se ha incrementado notablemente.

Desde los poderes públicos se ha solicitado la concreción de la tasa de la alcoholemia, al objeto de fijar la tasa concreta del alcohol que marque el límite entre la infracción administrativa y el delito. Desde el Comisariado

Europeo del Automóvil no nos parece desacertada esta medida propuesta, si bien para ello consideramos habrá de tenerse en cuenta la jurisprudencia pacífica y reiterada de nuestros tribunales, y en especial la de la Sala II del Tribunal Supremo, que considera conforme a las normas médicas de experiencias asumidas por la jurisprudencia que sitúa en tasas de 1,5 gramos de alcohol por litro en sangre, equivalente a 0,75 miligramos por litro en aire expirado, la influencia probable, y de 2 gramos por litro de aire expirado, para la influencia necesaria.

A este respecto podría establecerse, como bien se ha dicho esta mañana y coincidimos plenamente con ello, un nivel inferior de ilícitos entre delito e infracción administrativa constitutiva de falta penal la conducción bajo los efectos del alcohol en tasas inferiores a las reflejadas anteriormente.

Hemos visto el aumento de los delitos de desobediencia por la negativa de sometimiento a las pruebas de alcoholemia, y sobre todo las consecuencias que ello conlleva en cuanto a la aplicación de la pena que le corresponde, por ello consideramos necesaria su modificación en el sentido de establecer una pena determinada, incluso con la pena de privación del permiso de conducir, distinta a la prevista en la actualidad en el código.

En cualquier caso, consideramos necesaria la distinción entre los supuestos en que estamos en presencia de un control preventivo de alcoholemia o de un control de alcoholemia como consecuencia de un accidente en el que se haya producido daños o lesiones, todo ello de acuerdo con la reiterada jurisprudencia que vienen estableciendo nuestros tribunales, y concretamente estableció en su momento la Sala II del Tribunal Supremo.

Por otro lado, entendemos que debe diferenciarse de forma clara y contundente la figura del reincidente respecto del imputado por primera vez en este tipo de delitos a la hora de la imposición de la pena que corresponda. Esta diferenciación ya se produce en otros ordenamientos penales de nuestro entorno.

Se podría, y es una de las propuestas que formulamos, se podría añadir un segundo párrafo en el artículo 379, en el sentido de establecer que la comisión reiterada de este delito, cuando suponga la concurrencia habitualidad en los términos previstos en el artículo 94 del código, sería castigada, además de con las penas previstas, con la pena de prisión de uno a tres años.

Por último, en cuanto a la figura del reincidente, en la mayoría de los casos éste sale menos perjudicado proporcionalmente que aquél que se hubiera visto condenado por primera vez, pues si bien éstos se arriesgan en muchos casos a defender su inocencia, en consecuencia, a ser condenados a una pena superior a la mínima conforme a la petición fiscal, aquellos, al igual que hacen los implicados en accidentes de tráfico e infracciones de circulación, suelen pactar con el fiscal una reducción de la pena cercana en ocasiones a las que se imponen a los que delinquen por primera vez, son detenidos en con-

troles preventivos aleatorios y han ejercido su legítimo derecho a la defensa.

La nueva redacción dada a la ley sobre tráfico y seguridad vial en cuanto al seguimiento de cursos de reeducación vial en los supuestos de condena por sentencia firme de privación de permiso de conducir o licencia de conducción vial, debe incluirse de forma expresa en todos los delitos que conlleven la pena de privación del permiso de conducir.

En cuanto a la velocidad, como nuestro código, como ya hemos visto, no contempla el exceso de velocidad de forma expresa y como tipo objetivado, sino que lo encuadra dentro de la conducción temeraria, y ello se plantea la posibilidad de modificar este artículo en el sentido de concretar, al igual que se solicita para las tasas de alcoholemia, a partir de qué velocidad se estaría ante un ilícito penal

Consideramos que está suficientemente sancionado en el ámbito administrativo, no consideramos necesaria la creación de un tipo penal específico para sancionar el exceso de velocidad, pero, sin embargo, sí se podría fijar el límite de la velocidad desproporcionada contemplada en el artículo 361 del Código Penal.

En cuanto a la conducción teniendo la suspensión, teniendo suspendido el permiso, ya hemos comentado con anterioridad que se ha detectado un incremento de estos delitos de quebrantamiento de condena en los supuestos de privación del permiso de conducir, ya que se tiende a dar solución por parte de la infracción del riesgo a ser sorprendido conduciendo sin el permiso de conducción.

La implantación del permiso de conducir por puntos hace sin duda aconsejable adoptar algún tipo de medida preventiva en este aspecto, por lo que podría considerarse la tipificación penal de dicha conducta, siempre y cuando se refiera sólo a los supuestos en que la autorización ha sido previamente retirada por sanción administrativa firme, siendo en este caso considerada como falta penal susceptible de convertirse en delito por la reiteración de su comisión. **(El señor Vicepresidente ocupa la Presidencia.)**

Al objeto de reforzar esta última medida, es decir, la condición de delito por su reiteración, la propuesta formulada por la fiscalía de proceder al decomiso del vehículo a motor o ciclomotor en los supuestos de quebrantamiento del cumplimiento de la privación del permiso de conducir podría perfectamente encuadrarse en estos supuestos.

En cualquiera de estos supuestos contemplados con anterioridad debe preverse la posibilidad del cumplimiento fraccionado de la pena y, en su caso, la posibilidad de acogerse a los beneficios de la suspensión de ejecución de condena a la pena de privación del permiso de conducir del artículo 369 cuando se den circunstancias excepcionales en el reo, éste no haya causado daños materiales o personales y la ejecución de la pena suponga perjuicios de muy difícil e imposible reparación, la dificultad del cumplimiento de la pena, que consideramos está plenamente solventada con las modernas tecnologías que posibilitan un control informático de la ejecución del cumplimiento de la sanción.

Por último, sería procedente que se endureciese la pena prevista en todo supuesto de reincidencia, llegándose incluso a la pena de privación de libertad efectiva por un tiempo determinado que pudiera comprender de un plazo de seis meses a un año de prisión y privación del permiso de conducir de dos a cuatro años en todo caso.

Y en cuanto a las medidas de carácter procesal, cualquier reforma de carácter procesal ha de conseguir la máxima flexibilización de los trámites, consiguiendo con ello el tan deseado efecto ejemplarizador de la sanción, por lo que todos aquellos supuestos comentados anteriormente en los que se considere un escalón intermedio entre la sanción administrativa y el delito, esto es, la consideración de faltas, habrán de ser enjuiciados mediante la aplicación de las disposiciones legales contenidas en los artículos 962, 961, 973, 974, 976 de la ley de enjuiciamiento criminal para la celebración de juicios de faltas rápidos.

Ya he concluido pero simplemente una observación que siempre hago, que es que, por favor, el tema de la seguridad vial es un tema tan importante y las reformas que se introducen son también tan importantes para el automovilista que es necesario que éste tenga siempre claro cuál es el objetivo y cuál es la finalidad de la norma, por ello yo pediría que, si hay una reforma, si se va a proceder a una reforma, se haga sin pausas, que se haga con pausas pero no con rapidez.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos al turno de intervenciones de los grupos. Tiene la palabra el señor Jordi Jané por *Convergència i Unió*.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con absoluta brevedad, dado el estado de la Comisión en estos momentos, yo quiero agradecer, en nombre de *Convergència i Unió*, las tres comparecencias, que las tres han sido en algunos puntos complementarias y también en algunos puntos de soluciones distintas y no siempre en la misma dirección, por tanto, yo creo que son útiles, son útiles en el sentido de que no ha habido una visión unívoca sino que ha habido una visión me atrevería a decir poliédrica que desde un punto de vista de los conductores la seguridad vial no debe ser únicamente el ámbito de la sanción sino que la seguridad vial tiene aspectos que también nos corresponden a los poderes públicos, y por tanto, desde esta óptica yo quiero agradecer el contenido de todas las comparecencias que creo que quedará en el Diario de Sesiones cuál es también su punto de vista ante lo que es esta futura reforma penal que esta Comisión ahora está estudiando.

Por tanto, agradecer las comparecencias, no les voy a dirigir ninguna pregunta, sí abrir una reflexión en concreto, lo han hecho todos, el señor Perona también, en el sentido de precisar que si vamos a tipificar el que conduce sin permiso, deberían entrar aquí no únicamente aquellos que han perdido el permiso por haber sido condenados en delito, o bien por haber perdido los puntos en un futuro a partir del 1 de julio, sino también aquel que nunca ha llegado a obtener ese permiso de conducción, y el señor Huidobro también decía de

manera clara que esto desde un punto de vista de conductores es un elemento, el que no llega ni tan siquiera a obtener el permiso de conducir, entendemos que es claramente un aspecto a tener en cuenta.

Pero había una precisión que yo no había oído hasta hoy en esta Comisión y que creo que es interesante, no pongamos en el mismo saco a aquél que a lo mejor por no renovar, porque burocráticamente es una persona que no ha seguido bien el trámite de renovación, se queda sin su permiso de conducir y después a lo mejor ni es consciente de que ese permiso ya no tiene validez, y que esto fuera llevado a la esfera penal creo que acertadamente esto no entra dentro de los objetivos de ese tipo penal.

También es cierto que quizá desde el propio Gobierno ya se está planteando en el próximo reglamento general de conductores qué pasa con esta pérdida de la licencia por pereza burocrática, para entendernos, y por tanto, creo que es acertado no poner a todos en el mismo saco.

Termino ya, yo les agradezco muy directamente a los tres su labor directa a favor de la seguridad vial colaborando siempre activamente sus tres organizaciones que representan en lo que es hacer propuestas a los portavoces en instar a cambios normativos, y por tanto, creo que es un reconocimiento que también los portavoces de la Comisión debemos hacerles de manera expresa.

Y al señor Dobrynine, que acaba su comparecencia y nos pedía una cierta pausa, una cierta pausa en tanto que cambios serenos en la normativa, que yo he entendido bien sus palabras, lo que él buscaba es pedirnos que no haya ninguna precipitación en los cambios normativos.

Yo creo que esto, el Grupo Popular, el Grupo Socialista, el Grupo de *Convergència i Unió* en esta Comisión es lo que estamos intentando con estas comparecencias, evitar precipitaciones, escuchar a todos los que puedan aportar realmente un aspecto en este necesario cambio normativo, pero también es cierto, y en esto creo que los portavoces de esta Comisión nos podemos sentir satisfechos, que estamos analizando una modificación que todo el mundo de alguna manera coincide en afirmar que hay un déficit notable en este momento, y por tanto, desde esta óptica nosotros, como legisladores, tampoco nos podemos quedar de brazos cruzados, aquí no hay varitas mágicas, no hay varitas mágicas y hay que abordarlo todo, pero en concreto el tema de la reforma penal las propias víctimas fueron muy claras y hay claramente una insuficiencia en este ámbito que esta Comisión va a intentar solventar haciendo una aportación en positivo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Souvirón por el Grupo Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Nuestro agradecimiento también a los comparecientes, forman parte de los clubes de automovilistas españoles y, como tal, forman parte de ese concepto, acuñado por la ciencia política inglesa pero tan querido por los que nos consideramos liberales, de la sociedad civil, entonces yo

quiero agradecerles no sólo su intervención sino también su trabajo diario.

La verdad es que ha habido coincidencias a lo largo de toda la mañana y además que compartimos, y es una cierta preocupación por manifestar que al final el asunto de la seguridad vial es una responsabilidad no sólo de los conductores, porque es que da la impresión muchas veces de que los únicos culpables de que las cosas no funcionen son los conductores, desde luego los poderes públicos y la Administración tienen mucho que decir en este tema, como lo tenemos que decir también desde esta Cámara legislativa e intentamos estar a la altura de las circunstancias, pero no hay duda de que los poderes públicos tienen que predicar con el ejemplo e insisto en la necesidad de que se pongan al frente y nos expliquen exactamente lo que hacen en su responsabilidad a favor de la seguridad vial en España en cada uno de los ámbitos de su esfera de competencia.

El señor Huidobro nos advierte, y tomamos nota porque nos parece adecuado, del peligro de la pérdida de ese equilibrio necesario que debe tener toda norma y toda modificación legal, de forma que no se produzca una situación en que los ciudadanos al final, por no entender una norma, no la acepten, y por tanto no la cumplan, no sólo no la cumplan sino que se alineen desde el principio en contra de ella.

Creemos para tranquilidad de todos que el principio de intervención mínima del Derecho Penal debe respetarse y también su valor simbólico en cuanto a su efecto disuasorio, pero no tratando de que el Código Penal sea al final el bálsamo que todo lo cura y que abarque a todas las esferas de la sociedad, y en ese sentido estamos de acuerdo con el señor Huidobro también, como estamos de acuerdo en que preferimos la libertad a la intervención, porque nos parece que uno de los elementos esenciales es precisamente la responsabilidad, y la responsabilidad es una situación que sólo crece desde la libertad, y por tanto, desde que los ciudadanos que entiendan que son ellos los que se tienen que implicar junto a los poderes públicos. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Del señor Perona básicamente subrayamos dos conceptos, el de la importancia de tener muy en cuenta la reincidencia, es una cosa sobre la que hemos preguntado esta mañana y sobre la que tenemos la mayor curiosidad para intentar que la regulación definitiva sea la más adecuada posible, y la importancia de la reeducación, que lo compartimos total y absolutamente, como compartimos su intervención, que desde luego vamos a tener muy en cuenta.

El señor Dobrynine nos ha introducido en el exuberante campo de las infracciones administrativas, pues lo compartimos. Efectivamente el Derecho administrativo tiene mucho que decir y no está todo dicho con la modificación de la ley de la seguridad vial para la introducción del carné por puntos, ahí fue una modificación de una norma de carácter administrativo, y bueno, entre

otras cosas se limitaron algunas garantías de los conductores con lo que no estamos de acuerdo, pero en fin, creemos sin ninguna duda que hay que podar un poco el campo administrativo, que hay que aprovecharlo hasta donde limita con el Derecho Penal y que eso también debíamos abordarlo en esta situación, y nos habla de esas carencias administrativas que efectivamente nos hace pensar y nos animan, porque nosotros estamos hablando, en todo este período en el que hablamos de la modificación del Derecho Penal, de la modificación del orden jurídico en general para responder a la situación planteada por las infracciones administrativas.

Efectivamente las víctimas, todos estamos de acuerdo, son las que están en contacto con una realidad que no es satisfactoria y las que nos han alertado de la necesidad de intervenir en la materia. Yo he dicho «intervenir» y me he traicionado a mí mismo, creo que hay que actuar e intervenir lo justo exactamente.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado Juan Julián Elola.

El señor **ELOLA RAMÓN**: En primer lugar, unirle al agradecimiento a los tres comparecientes que, al igual que los anteriores, nos permiten notar reflexiones desde puntos de vista distintos, en este caso desde uno quizá un poco más directo, un poco más implicado, de una mayor implicación directa con los conductores.

Se decía ya en la intervención anterior que el problema muchas veces del accidente de tráfico es que el infractor crea una cierta empatía, que todos en teoría nos entendemos como posibles infractores, y yo creo que eso estamos cambiándolo, estamos intentándolo cambiar y se está reflejando ya, lo que tenemos que hacernos a la idea es que lo que realmente somos todos es posibles víctimas, incluso el propio infractor es una posible víctima de su infracción, entonces de lo que se trata es de proteger a todos, de proteger a la mayoría frente a unos pocos, porque la mayoría cumplen con los criterios por lo menos, si no de estricta legalidad, como se decía antes casi todos cometen alguna infracción por leve que sea, bueno, pero estamos hablando aquí del Código Penal y estamos hablando de infracciones realmente graves y de conductas verdaderamente temerarias.

Para eso estamos, porque se ha hablado también de distintos tipos de medidas aparte de la reforma del Código Penal, yo creo que estamos promoviendo desde esta Comisión y desde el Gobierno muchas medidas, medidas desde la vía preventiva, la primaria de todas, que es la educación, mañana se aprueba definitivamente la Ley Orgánica de Educación en el Congreso de los Diputados, mañana será la aprobación definitiva, y en esta Ley Orgánica de Educación ya desde la educación primaria tiene su sitio correspondiente la educación vial y la educación para la ciudadanía, educación vial que por otra parte tampoco será una novedad porque ya se está dando en la mayoría de las escuelas, aunque desde

un punto de vista transversal y ahora se integrará directamente en el currículo educativo.

Se está hablando también continuamente de medidas reeducadoras, primero, desde la implantación del carné por puntos ya vamos a tener medidas reeducadoras para los conductores que tengan esas sanciones, esa pérdida de puntos, y también el Código Penal recoge medidas reeducadoras, medidas que puedan hacer no sólo la sanción vía penal por la cárcel sino también medidas reeducadoras para que se pueda de otra manera cumplir con esa deuda que se tiene con la sociedad.

Por lo cual yo creo que ahí estamos actuando también en ese tema, lo que pasa es que, obviamente, las medidas educativas tienen un límite en primer lugar temporal, no son de una inmediata consecuencia, las medidas de educación pueden tener consecuencias a medio y largo plazo pero no van a tener un reflejo directo, y también un límite personal, y es que no todos aquellos a los que se eduque o se reeduce y no todos los niños, por muchas clases que les demos, en el futuro serán desgraciadamente buenos conductores, igual que tampoco serán buenos ciudadanos, porque alguno, por mucho que se le diga, por mucho que se haga, siempre habrá quien se desvíe de la norma.

Entonces hay que hacer otro tipo de medidas, hay que aplicar otro tipo de medidas, que yo creo que es la que estamos proponiendo, ante las estadísticas, porque las estadísticas ya se ha dicho en las comparencias, incluso en estas últimas, las estadísticas son brutales, estamos hablando de 20 fallecidos diarios, estamos hablando que hasta un 60 por ciento de los conductores reconoce que comete infracciones más o menos graves, siempre se interpretan las propias como más leves, pero si hasta un 60 por ciento de los conductores reconoce directamente en las encuestas que comete infracciones y ese reconocimiento nos lleva a una cifra de 20 fallecidos diarios, yo creo que, obviamente, aquí hay una sensación de poca importancia personal de las infracciones que se cometen pero poca importancia que generalmente no es real.

Esta sensación de poca importancia de las infracciones nos lleva, por un lado, a que el que recibe la falta, la víctima, suela tener de principio una sensación de impunidad reflejada en el infractor. Yo creo que sobre eso actuamos con esto, hay que dar sensación de que se persigue con constancia a los infractores, al menos, como digo, estamos hablando ahora de modificaciones en el Código Penal, es decir, a infractores con faltas realmente, infracciones realmente graves o bastantes graves, y el valor simbólico, el mayor valor simbólico que tiene el castigo penal sobre la sanción administrativa yo creo que puede crear esa sensación en las víctimas o en las posibles víctimas, simplemente en la ciudadanía, de que realmente se está actuando.

Yo creo que ahora mismo el sentimiento ciudadano es más de falta de persecución, es más de impunidad y no de persecución o de sentirse acosado por una persecución sobre el conductor, y lo digo como conductor

porque esto, como ya he dicho antes, casi todos somos conductores, prácticamente la mayoría de la sociedad en algún momento es conductora, en mayor o menor grado, pero tiene su carné.

Por otro lado, esa sensación de que hay poca importancia en las faltas que cometemos puede crear la interpretación que se tiene a veces, y que también se ha comentado, de falta de proporcionalidad de la sanción sobre la falta cometida.

Yo ahí sí me gustaría que se me aclarase, porque lo han comentado los tres comparecientes esa falta de proporcionalidad, a mí me gustaría que se me comentase con algún ejemplo o alguna generalidad sobre sanciones que se consideran de mayor gravedad que la falta cometida y si realmente eso se debe a una falta de conciencia, que a lo mejor, una falta de conocimiento de que el riesgo real es mayor que la sensación de peligro que se tiene, o si realmente es una desproporción objetiva lo que existe y hay una sanción excesivamente grave para la falta cometida, o si hay, caso contrario, infracciones que se pueden considerar que son de escasa repercusión para infracciones que deberían llevar una sanción mayor.

Se ha hablado también, bueno, yo creo que hay que defender claramente nuestro sistema judicial como un sistema garantista, yo creo que, por mucho que modifiquemos ahora algunos artículos del Código Penal y por mucho que introduzcamos una repercusión más directa sobre delitos o sobre lo que hasta ahora eran delitos de tráfico, por mucho que los definamos, nuestro sistema judicial es un sistema en el que no va a haber falta de garantías.

Se ha comentado el caso de los radares, de los cinemómetros que no fallaban, que no habían pasado los controles preceptivos, y bueno, eso es una prueba de que nuestro sistema judicial tiene suficientes garantías legales como para que no hubiera habido ningún tipo de problema y que nuestros jueces, nuestros fiscales, están ahí precisamente para aplicar y para garantizar esta legalidad.

En el caso de los cinemómetros yo creo que precisamente uno de los valores, aparte del posible control de la velocidad en un punto determinado, uno de los principales valores con los que la Dirección General de Tráfico los ha empezado a implantar es la liberación de agentes que estaban dedicados a esas actividades y que ahora pueden estar con mayor presencia en la vía, porque no nos olvidemos que incluso los cinemómetros móviles manejados por los agentes de la Guardia Civil de Tráfico necesitaban estar ocultos, con lo cual el valor presencial se pierde cuando la pareja de la Guardia Civil no está visible, que también muchas veces es suficientemente disuasoria para que la gente controle un poco más su velocidad.

Se ha insistido mucho en dos temas, el de la reincidencia, que yo creo que lo hemos tratado largo y tendido, aunque los comparecientes anteriores, expertos en temas legales, han planteado algunos problemas sobre la forma en que eso se podría reflejar en el sistema judicial, es un

poco más complejo que a lo que estamos fuera nos parecería, pero bueno, yo creo que sí habría de alguna forma que hacer alguna incidencia especial ahí, y luego la pérdida del carné y el seguir conduciendo.

En el caso del carné por puntos está claro que es la clave de bóveda del sistema, si una persona que pierde el carné por puntos se sabe que, más o menos, puede seguir conduciendo y que las repercusiones son mínimas o improbables, difícilmente vamos a conseguir que el carné por puntos tenga ninguna efectividad.

Yo creo que hay tres casos distintos: la primera es la no renovación, que obviamente tendrá que tener un tratamiento diferente una persona que lo pierda por falta burocrática; la no obtención, que es un grado superior al anterior; pero yo creo que la pérdida es todavía un grado más grave, y ya lo han comentado aquí, porque ya se ha demostrado una peligrosidad previa, ya se la ha demostrado a esa persona que ha perdido el carné o que se le ha retirado judicialmente por una previa peligrosidad efectiva y demostrada judicialmente, lo cual yo creo que es todavía un paso más.

Me gustaría comentar también sobre la clasificación de los tipos penales, que yo creo que la evidencia de que las faltas que se incluyan en el Código Penal son suficientemente graves en lo que creará esa aceptación social necesaria para que tenga repercusión efectiva en la sociedad, si lo que introducimos en el Código Penal no es suficientemente aceptado, no es suficientemente comprendido, no tendrá ningún valor.

En ese sentido, yo creo que los límites, bueno, hoy se ha visto aquí y las varias comparencias, estamos buscando, tanto en la Comisión como en el propio ministerio, en la Dirección General de Tráfico, se están buscando los límites efectivos, unos límites que sean considerados con una suficiencia científica para, por el lado del tema del alcohol, para que realmente se determine que esa cifra de alcohol es muy poco probable, aunque habría siempre la posibilidad de excepción, el sistema judicial siempre lo permite, es muy poco probable que no afecte a la conducción, y en el caso de la velocidad también hemos recibido varios informes en el sentido del aumento de probabilidad de accidentes por determinadas velocidades y del aumento de la gravedad del accidente una vez determinado.

Yo creo que con eso tendremos suficientes datos como para fijar unos límites claros, que es lo que falta ahora mismo en el Código Penal, el poner una cifra absoluta por encima de la cual está claro que la afectación es tan importante como para considerarlo siempre o prácticamente en todos los casos delictivos.

Respecto al porcentaje o cifras absolutas, si es un exceso de porcentaje sobre un mínimo o si hay que poner una cifra absoluta, parece, aparte de los juristas ya ha habido antes otras opiniones en ese sentido, me gustaría recabar las opiniones de los tres comparecientes porque parece que las cifras absolutas son más efectivas en el sentido de que cada vez que se cambia simplemente el código de circulación no se produce un reflejo directo en el Código Penal, y aparte

de ello, porque es claramente demostrable a partir de qué velocidad o a partir de qué nivel de alcohol, con independencia de lo que refleje los límites legales permitidos, a partir de 1 o a partir de 1,2 está claro que la persona está afectada por el consumo de alcohol y quizá si bajamos el límite legal tendríamos a lo mejor que modificar los porcentajes para poder subirlos porque estaríamos a lo mejor moviéndonos en rangos muy pequeños.

El último compareciente también ha hecho un pequeño esbozo, como realmente ha terminado muy rápido su intervención por motivos de tiempo, ha hecho una pequeña referencia al tema de la desobediencia a la autoridad, me imagino que se refiere al tema de negarse a someterse a la prueba de la alcoholemia, y que eso habría que modificarlo, a mí me gustaría que concretase un poquito el tema ése puntualmente de la forma más breve posible.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mayoral había pedido la palabra pero con mucha brevedad.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Brevísimo, pero quisiera, en primer lugar, saludar, obviamente, y agradecer la comparencia y las voces que hemos oído aquí por parte de las tres organizaciones que representan, que creo que tienen entre sí matices bastante significativos y diferenciales, y solamente manifestar en nombre de mi grupo, aparte de lo que ha dicho el señor Elola, que obviamente compartimos y defendemos, el carácter equilibrado que tiene la política de seguridad vial que se ha puesto en marcha por parte del Gobierno, un carácter equilibrado que consiste en tratar no solamente las dimensiones punitivas, que hasta la fecha no han sido tratadas, estamos tratando precisamente de ver de qué manera se pueden abordar desde una perspectiva de intervención prudente y prácticamente mínima, y al mismo tiempo decir que las políticas se han enmarcado en decisiones como el carné por puntos, que es una modernización de nuestro sistema, como saben ustedes, por ahí han ido todos los países que están consiguiendo buenos resultados, la introducción del sistema de radares, por ahí también han ido los países que tienen mejores resultados, y desde luego una planificación integral de la seguridad vial, por donde también ha ido y va a ir en este momento hasta la propia Comunidad Europea.

Así que yo lo que quisiera es despejar cualquier imagen de que lo que existe en este momento es algún tipo de acoso o de presión sobre los conductores, yo creo que lo que se está intentando es garantizar los derechos y libertades de todos en la carretera, éste es el viejo binomio, y hay que volver a repetirlo, aquí entre libertad y seguridad. Los liberales antiguamente incidían mucho en la libertad, hoy los neoliberales inciden mucho en la seguridad, dándole predominio absoluto sobre el tema de la seguridad. Yo, sin llegar a estos dos extremos del liberalismo, lo que sí plantearía es que hagamos políticas donde la seguridad y libertad de todos estén garantizadas en la carretera.

El señor **PRESIDENTE:** Faltan ocho minutos para las dos y media, estamos reunidos desde las diez, yo ahora voy a dar un turno a los comparecientes pero sí que les pido la mayor concreción y brevedad atendiendo a la hora en que estamos, por tanto, yo me atrevería a decir que dos minutos por compareciente y si alguien debe extenderse pues será benevolente pero les pediría la máxima comprensión, dado el horario. Por tanto, señor Huidobro, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL RACE** (D. Juan Luis Huidobro): Muy brevemente, yo creo que en cuanto a los niveles sancionadores que hemos hablado, nosotros seguimos pensando que falta el elemento prevención, yo creo que si todo se vuelca en la sanción, la culpa la tiene el automovilista, y eso no es cierto, la culpa la tenemos todos y no la tiene nadie, pero la tiene el Gobierno, que no tiene las carreteras adecuadas, que no señala adecuadamente, y esto tiene que cambiar de alguna forma, debe de cambiar, y yo les rogaría a todos ustedes que están aquí, en el Congreso de los Diputados, que transmitan estos temas y que estos temas de alguna forma deben de cambiar.

Yo creo que el resumen nuestro es que debe haber una mayor prevención, debe haber menos sanción, debemos ser extremadamente cuidadosos con el nuevo Código Penal, qué es lo que queremos hacer, qué es lo que vamos a hacer, porque mermaría nuestras libertades, y no pueden mermar nuestras libertades, y yo creo que el binomio que se hablaba antes libertad-seguridad puede ir en una misma dirección.

El tema de la prevención yo creo que a este país en el que vivimos le falta una signatura pendiente que yo creo que se ha dicho muchas veces, que es la materia de la educación vial, y nosotros ponemos nuestro pequeño grano de arena, nosotros vamos todos los años a más de quince ciudades y damos cursos de seguridad y educación vial a más de 30.000 niños que serán los futuros conductores del día de mañana, y yo creo que ésa es una labor que nos falta por hacer y yo no sé si vamos a hacer alguna experiencia piloto, si se está haciendo algo en este momento, pero desde luego al Real Automóvil Club de España no le consta que este tema tenga esta iniciativa, y yo creo que es una iniciativa tremendamente importante y que tenemos que empujar todos, absolutamente todos, luego el tema de la seguridad vial yo creo que es un tema importante.

En cuanto al nivel de alcohol en sangre, desde nuestro punto de vista ahí sí vamos a ser poco tolerantes, no vamos a ser tolerantes, preferimos conductores seguros, preferimos decir cero alcohol cuando se coge el volante, y para ello nosotros hemos difundido y hemos estado participando en campañas con lo que es el conductor alternativo con la Fundación Alcohol y Sociedad y desde luego dan su fruto y a la gente se la puede concienciar para que no beba cuando sale por las noches, haya botellón o no haya botellón, y yo creo que debe ser un empeño absolutamente de todos los que estamos aquí

presentes y de todos los españoles el intentar no tomar una gota de alcohol cuando se está conduciendo.

En cuanto a los datos de las pruebas que se han hecho en carretera, a los controles de alcoholemia, más de dos millones han dado 87.000 positivos, y de estos 87.000 positivos, tal y como se está planteando en este momento el nuevo Código Penal, irían aproximadamente unas 40.000 personas a la cárcel porque tendrían una tasa media en sangre de más de un gramo, con lo cual va a ser un negocio fantástico para los constructores de centros penitenciarios porque es que vamos a tener que hacer muchos centros penitenciarios, o sea, yo sería muy prudente a la hora de legislar, me tomaría mi tiempo y haría las cosas bien.

En cuanto al carné por puntos, pues obviamente el carné por puntos yo creo que va a resolver muchas situaciones, yo creo que va a bajar los índices de mortalidad en nuestras carreteras, yo creo que va a ser un tema bueno, no podemos estar más de acuerdo, pero yo creo que hay que hacerlo con medida, no se puede hacer algo si no se informa, si no se divulga, si realmente no conoce el conductor cómo se pierden los puntos, cómo se van a recuperar, yo creo que hay que hacer una labor muy importante, y nosotros somos los primeros que queremos hacerlo porque para ello estamos con la Dirección General de Tráfico coordinando el tema del carné por puntos, con el Real Automóvil Club de Cataluña entre otros, también está Mapfre, no hay que olvidarse absolutamente de nadie, y la verdad es que es una labor tremendamente importante y que nos dará muchísimos quebraderos de cabeza, pero vuelvo a insistir, hay que difundirlo muy bien, hay que divulgarlo muy bien, y yo creo que es desde la propia Dirección General de Tráfico, que tiene un presupuesto importante, quien tiene que desarrollar todo este tipo de actividad.

Muchísimas gracias por sus preguntas, por su atención, y decirles que estamos encantados de estar aquí con todos ustedes y que nos gustaría estar muchísimo más porque estamos verdaderamente volcados con los automovilistas que es un pequeño gran problema que tenemos todos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Perona.

El señor **SECRETARIO EJECUTIVO DEL RACC** (D. Alfons Perona): Yo voy a contestar, no sé si al señor Elola he comprendido bien cuando hablaba del tema de la falta de proporcionalidad de la sanción. Yo lo único que le puedo decir es que, a nivel de calle, a nivel de sociedad, en estos momentos es difícil entender que una persona que se salta un stop seguramente va a tener una multa económica y una retirada del permiso de conducir durante un mes, en cambio, si esta persona se salta un stop y mata a alguien pues la retirada del permiso de conducir va a ser inferior, la multa casi ni se va a enterar y todo quedará en un tema de un juicio y que la compañía de seguros pague.

Cuando hablamos de proporcionalidad nosotros desde el RACC lo que entendemos es que, y a lo mejor vuelvo a apuntar, como he dicho, a lo mejor no sea el momento pero sí que habrá que ir pensando en un futuro en esta ley integradora donde la sociedad entiende que lo más grave siempre es lo penal, donde las consecuencias son claras y se ve que cuando ha habido heridos u homicidios pues ahí la pena es más grande y la gente no entiende esta falta de proporcionalidad.

Por último, indicarles que con el tema del nivel de alcohol, cuando hablaba de las tasas del cien por cien o de los 70 kilómetros en el tema de la velocidad, es por el hecho de que en muchas ocasiones las reformas administrativas van mucho más rápidas que las penales y desde siempre quedaba ese tanto por ciento, pero también es cierto lo que usted dice, señor diputado, que puede ser que de golpe y porrazo nos pongamos todos de acuerdo que la tasa de alcohol en lugar del 0,5 tiene que ser 0,3, y entonces si hablamos del cien por cien no lleguemos.

Sea cual sea, lo que sí que nosotros tenemos claro desde el RACC es que con un gramo por litro de alcohol en sangre, la influencia, la manipulación de cualquier elemento, y el vehículo es un elemento, influye, sean cuales sean las circunstancias de la persona, sea hombre o mujer y tenga la talla y el peso que tenga, lo ideal sería, y en esto no voy a ser redundante pero estoy plenamente de acuerdo con lo que decía el señor Huidobro, lo ideal, lo que tenemos que conseguir todos es que la persona que vaya a conducir su tasa de alcoholemia sea cero, pero esto no se consigue con leyes, eso se consigue con educación y con mucha información.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, señor Eugenio Dobrynine.

El señor **JEFE DE LA ASESORÍA JURÍDICA DEL CEA** (D. Eugenio Dobrynine): Contestando a la pregunta que me ha formulado el señor diputado Elola, simplemente lo que nosotros deseáramos es que, a la vista de los datos que se están dando en este momento, es decir, efectivamente se han realizado algo más de dos millones y medio, cerca de tres millones de controles de alcoholemia, los cuales son insuficientes realmente porque estamos seguros que si se llevaran a cabo muchos más controles tendríamos más procedimientos y más sanciones, expedientes administrativos o incluso judiciales por estos motivos, sí se está dando un elevado porcentaje y un aumento de los delitos de desobediencia.

El delito de desobediencia en estos momentos a no someterse a los pruebas de alcoholemia está contem-

plado en el Código Penal como una desobediencia del tipo general, es decir, desobediencia a los agentes de la autoridad, con lo cual entendemos que, tratándose de un delito específico que atenta en este caso a la seguridad vial, debe tener un tratamiento también específico, por ello debe incluir una pena específica y la mención a la retirada del permiso de conducir.

Del mismo modo que entendemos que a lo mejor sería conveniente que en el título 17 del Código Penal no se hablara de delitos contra la seguridad del tráfico sino delitos contra la seguridad vial, es decir, es un término que yo creo que ya va calando más en la sociedad y por lo tanto sería interesante, si es que mantenemos el criterio de penar por un lado y no hacer una ley integral, lo cual me ha parecido un proyecto muy interesante, hablar realmente de delitos contra la seguridad vial.

Y por otro lado, en cuanto a la existencia de infracciones administrativas que eran sancionadas de una forma a lo mejor con exceso en la ley de seguridad vial, pues efectivamente, por ejemplo hay infracciones en cuanto por ejemplo al estacionamiento en un carril bus, que no tiene absolutamente ninguna incidencia en la seguridad vial, que sabemos todos por qué se ha introducido en el carné por puntos, que retira dos puntos y es considerado como una infracción muy grave que además puede llevar aparejada privación del permiso de conducir, o las propias infracciones documentales, como puede ser la circulación de un vehículo no matriculado, que puede ser también sancionado con una multa de 301 a 1.500 euros, en este caso al libre arbitrio de la Administración.

En ese caso entendemos que el ciudadano por eso no entiende determinados mensajes que se le mandan supuestamente con un contenido de seguridad vial cuando realmente lo que se está haciendo es una regulación de un aspecto como es la circulación.

Por último, en cuanto al tratamiento penal de los delitos de circulación, entendemos y reitero a lo mejor ese mensaje que quiero transmitir en el sentido de que es muy importante diferenciar el imputado ocasionalmente en un delito contra la seguridad del tráfico del reincidente, en éste sí hay que incidir y hay que buscar absolutamente todas las técnicas posibles para que esa persona sea reeducada, sea reinsertada en el ámbito de la convivencia ciudadana.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a los tres y se levanta la sesión.

Se levanta la sesión a las dos y treinta minutos de la tarde.

Nota.—Texto procedente de la grabación correspondiente a la sesión celebrada por esta Comisión el miércoles 5 de abril de 2006, ante la ausencia de personal de la Redacción del «Diario de Sesiones», debido a su presencia en otras Comisiones de la Cámara.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**