



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 610

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 21

celebrada el martes, 20 de junio de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Justicia (López Aguilar) para informar sobre el estudio de las sanciones en materia de tráfico. (Número de expediente 213/000690.)

2

Se abre la sesión a las nueve y cuarenta minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos inicio a la Comisión de Seguridad Vial con la presencia del señor ministro de Justicia para concluir un conjunto de comparecencias, concretamente 16 —la del señor ministro es la número 17 y última—, en este ciclo que iniciamos para tratar sobre una posible reforma del Código Penal en materia de los delitos que afectan a la seguridad en el tráfico; tema que preocupa a la sociedad y a las víctimas y al que desde el Parlamento nos gustaría dar una respuesta en positivo. Por eso, como digo, hoy tenemos el honor de contar en esta Comisión de Seguridad Vial con el señor ministro de Justicia, a quien agradecemos su presencia y le damos la palabra.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (López Aguilar): Señor presidente, señorías, el honor es todo mío y además es un placer comparecer en esta Comisión no permanente sobre Seguridad Vial, cuyo trabajo quiero saludar. Conozco la ejecutoria hasta el momento de los trabajos de esta Comisión y creo que se corresponden de manera perfecta con el trabajo y la expresión de compromiso que puede efectuar la representación de la soberanía popular cuando toca problemas que son de la gente, largamente sentidos como tales en términos a menudo angustiosos y perentorios por la gente y que además de la tarea directamente legislativa que justifica la existencia del órgano constitucional que tiene radicada la potestad legislativa del Estado —las Cortes Generales, el Parlamento nacional— requieren una tarea de reflexión y deliberación en la que se barajen todas las componentes de una realidad problemática, y por ello mismo compleja, que necesita ser diseccionada en su composición multifactorial y en la que los comparecientes podamos aportar ideas que ilustren el criterio de la representación de la soberanía popular al objeto de terminar la faena, que será adoptar en su caso las medidas políticas, las grandes orientaciones, inspirar la actuación del Gobierno y, por supuesto, también promover las reformas legislativas que sea menester para que esas preocupaciones de la ciudadanía encuentren eco y respuesta en el Parlamento. Este es el trabajo que vengo a hacer como ministro de Justicia en lo relativo a la seguridad vial.

Quiero subrayar, en primer lugar, la importancia que el Gobierno en el que me honro servir como ministro de Justicia le da al valor de la seguridad. La puse de manifiesto con insistencia en mi pasada responsabilidad en la anterior legislatura como portavoz de mi grupo en ciertas áreas en la oposición, en la medida en que honestamente creo que un proyecto político con vocación progresista y radicado en los valores de la igualdad y la libertad debe ser capaz de construir y defender con la cabeza alta una aproximación progresista de mucha profundidad al valor de la seguridad. Este es un valor constitucional mayúsculo —no necesito resaltarlo— en

sus varias dimensiones, pero lo es doblemente en un mundo abierto a muchas incertidumbres y amenazas de nuevo cuño, con perfiles desconocidos hasta el momento, en el que la inseguridad frente a esas amenazas golpea de forma más acuciante y dura a los que menos tienen, es decir, a los desfavorecidos por la estratificación de los derechos y de las oportunidades, en definitiva, por la estratificación de la desigualdad. Un mundo abierto y globalizado como el que nos toca vivir es más inseguro, y ante ese mundo inseguro sufren más los que menos tienen. Es imprescindible, por tanto, que un Gobierno comprometido con la libertad y la igualdad y con remover los obstáculos que impidan que se realicen de manera plena y efectiva esté preocupado con el mantenimiento de un estándar elevado y exigente de seguridad en la formulación y la ejecución de las distintas políticas públicas, a las que sirve desde su responsabilidad. Por tanto, en el Gobierno de la nación estamos fuertemente comprometidos con esta aproximación al valor de la seguridad que se pone de manifiesto también en la seguridad de las relaciones de trabajo, que se pone de manifiesto en la lucha contra la siniestralidad laboral, que se pone de manifiesto en la lucha contra la degradación medioambiental, que se pone de manifiesto, por supuesto, en la seguridad de las personas que más la reclaman y necesitan, como son las mujeres maltratadas, que necesitan una respuesta urgente e imperiosa de seguridad y compromiso, y se pone de manifiesto en este campo en el que ustedes se han estado ocupando en esta comisión no permanente: en el plano de la seguridad vial. He querido incardinar en su contexto estas distintas acepciones y variantes del valor de la seguridad porque todas ellas están siendo atendidas por las distintas acciones en las políticas públicas a las que responde el Gobierno de la nación. No necesito subrayar hasta qué punto el compromiso con las mujeres maltratadas y con la violencia de género se erigió en una prioridad simbólica —la número uno— en el calendario político-legislativo de este Gobierno. La seguridad medioambiental está también muy fuerte en el podio de prioridades de la acción de este Gobierno. Frente a la siniestralidad laboral hemos hecho un esfuerzo que ha querido dialogarse y consensuarse con los agentes sociales y del que es expresión, en el plano de mi competencia, el establecimiento de una línea especializada de actuación del ministerio fiscal a la hora de promover la acción de la justicia en defensa del interés público tutelado por la ley, al frente de la cual se ha situado un fiscal con categoría de fiscal de sala, como también pondré de manifiesto en el caso de la seguridad vial. Este es un ámbito en el que la realidad está definida por una tasa de mortalidad y accidentalidad con un coste económico muy considerable, pero sobre todo —cómo ignorarlo— con un coste humano insufrible e insoportable. Es muy difícil que haya alguien en esta sala que no haya vivido personalmente el dolor de una pérdida injusta —como todas— e inesperada como consecuencia de algún accidente en la carretera, y esto nos obliga a una reflexión muy en serio, desde hace

tiempo, no solamente para sacar afuera nuestro dolor sino para, como es obligado en quienes tenemos responsabilidad pública y política, evitar que ese dolor crezca y se extienda, se expanda en quien todavía no lo ha conocido personalmente, evitar por tanto que haya más muertes en la carretera.

Este es un asunto que sin duda convoca la capacidad preventiva del accidente, del siniestro en la carretera, y el trabajo que hay que hacer para intentar prevenir la accidentalidad en la carretera —estoy seguro de que muchas de las comparecencias que han tenido lugar en esta Comisión han dado cuenta de lo mucho que se puede hacer en ese ámbito—, pero también convoca la capacidad represiva de los poderes públicos sobre las desviaciones de la regla que inconscientemente están detrás de un alto porcentaje de siniestros en la carretera.

Como saben, el Ministerio de Justicia ostenta responsabilidad en la iniciativa legislativa en materia penal. Por su definición constitucional, la ley penal es competencia exclusiva del Estado y, en la medida en que afecta a derechos fundamentales, normalmente se instrumenta a través de iniciativas determinadas por su carácter de legislación orgánica. La ley penal, por tanto, es una competencia muy principal de la agenda político-legislativa del Ministerio de Justicia y se encarga —como todos tienen presente— de describir y clasificar las conductas que por producir mayor daño o estrago en el modelo de sociedad que apreciamos y en sus valores —la vida, los derechos fundamentales de los demás, el patrimonio de las personas— infligen un daño que merece el mayor reproche. Ese mayor reproche es el que tipifica el derecho penal; ese mayor reproche es el que vertebramos los tipos penales que estructuran el Código Penal de las sociedades desarrolladas. Por este motivo hemos incorporado en esta legislatura en curso una reflexión seria acerca de la posibilidad de incorporar al Código Penal tipos penales que complementen el papel represivo tradicionalmente desempeñado por el llamado derecho administrativo sancionador, que sin duda alguna también son una manifestación del *ius puniendi* del Estado, aunque cualitativamente significada por la menor entidad del reproche social que comporta y sobre todo por la naturaleza de la sanción que se impone. Una sanción administrativa tiene una categorización en la estigmatización del reproche cualitativamente distinta e inferior a la que tiene la penal. Es por ello que sin demérito del trabajo que puede efectuar el derecho administrativo sancionador, que sin duda alguna cumple un papel importante, conviene una reflexión sobre qué puede hacer la legislación penal para reforzar el valor de la seguridad vial; entre otros —como todos tenemos presente— el de cumplir el objetivo que conceptualmente se denomina de prevención general y de prevención especial, es decir, el efecto preventivo, en la medida en que la ley penal, precisamente por la entidad del reproche, por su imponencia, está llamada a ejercitar una especial disuasión en la incursión en las conductas que merecen esa calificación, lo cual intencionalmente ten-

dría como objetivo disminuir la frecuencia de esas conductas y, al mismo tiempo, significar la intolerancia social con respecto de esas conductas a la vista del daño que acarrearán y de los efectos que producen. Por ello puede establecerse una primera línea de reflexión en torno a la calificación penal de las conductas que se pueden calificar de imprudencia leve como falta cuando se materializa y cuando no se materializa el riesgo creado. El derecho penal constituye todo un elenco de tipos que se comprende bajo la rúbrica de los de resultado, de modo que la calificación penal depende de que haya producido o no la materialización del riesgo que se ha generado con la conducta. Este sería el caso característico de quien conduciendo bajo los efectos de alguna intoxicación lo hace solo por una carretera completamente descampada y es sorprendido en algún control. Esta persona no ha producido de manera activa una situación de riesgo, pero está claro que ha incursionado en la conducta que podría haber producido esa situación de riesgo, independientemente de que en ese caso no se haya verificado el resultado. La seguridad a la que este Gobierno sirve debe ser conceptualizada como una seguridad integral, y yo diría que este es también el enfoque con el que tenemos que aproximarnos a la problemática de la inseguridad vial, de modo que el efecto preventivo general y especial debe completarse con todas las medidas a nuestro alcance que puedan perfeccionar la panoplia de instrumentos represivos y disuasorios generales con respecto de esas conductas, independientemente de su resultado, a la vista de la envergadura del mal, de la mortalidad y del daño al que nos enfrentamos.

Voy a hacer una breve referencia a las medidas que en estos momentos pueden contemplarse como complementarias de la regulación actualmente disponible, y sobre todo a las perspectivas con las que podemos trabajar desde el Ministerio de Justicia por profesionales en instrumentario represivo y preventivo general de la inseguridad vial. En primer lugar haré referencia al texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, que añade a las sanciones típicas —la pecuniaria y la suspensión del permiso de conducir— sanciones nuevas como la revocación-sanción, así como medidas reeducativas. Este es el caso que resulta reforzado en la ley que introduce el llamado carné por puntos de la mano del efecto de las medidas reeducativas que se llevan a cabo a petición del sancionado. El Código Penal ya prevé la imposición de medidas reeducativas en el ámbito delictivo que resultan oportunas en aquellos casos que acompañan o sustituyen a la pena de prisión, como señala el artículo 83 del Código Penal, pero de lo que se trata es de no hacer bascular la respuesta penal en la prisión necesariamente y en todos los casos, sino de garantizar en lo posible la no reincidencia del condenado. Es por ello que hace falta una reflexión seria acerca de la efectividad de los programas de reeducación vial a través de los llamados cursos de seguridad vial y de la

imposición judicial de la asistencia a los cursos de seguridad vial por los que se puede condicionar la devolución del permiso de conducir retirado por sanción penal al cumplimiento de esas condiciones exigidas, tal y como hemos conocido, por la Dirección General de Tráfico. Un papel importante puede y debe cumplirlo también la formación continuada de los colectivos encargados de la aplicación y de la ejecución del derecho relativo a la seguridad vial. Jueces y fiscales pueden y deben condicionar un cambio de actitud en beneficio de una mayor vigilia y celo con respecto de los valores socialmente implicados en este fenómeno. De forma muy especial debe destacarse el esfuerzo de formación de fiscales en líneas especializadas de actuación que se está llevando adelante en el Ministerio de Justicia en el ámbito de mi responsabilidad, por consiguiente bajo mi mandato. Hemos presupuestado dos millones de euros para que en el Centro de Estudios Jurídicos y en la Fiscalía General del Estado puedan llevarse a cabo cursos especializados en las líneas que hemos individuado como de actuación prioritaria en la promoción de la acción de la justicia por los funcionarios del ministerio fiscal. Ello incluye violencia de género, siniestralidad medioambiental y corrupción urbanística, y a partir de una resolución que hemos adoptado muy recientemente, el 9 de junio de este mismo año 2006, incluye también la persecución de los delitos contra los derechos de los extranjeros y la siniestralidad vial. Al frente de cada una de estas líneas hemos establecido, a través del real decreto orgánico respectivo de reestructuración de plantilla, un fiscal con categoría de sala, asegurando el mismo la especialización de toda una línea de actuación del ministerio fiscal en todo el territorio nacional, de acuerdo con la organización y el despliegue territorial de dicho ministerio fiscal.

Otras medidas que pueden ser contempladas para marcar el mensaje en este ámbito son las que conciernen de forma directa a la perspectiva de reforma del Código Penal. Me han escuchado en el Congreso de los Diputados en distintas ocasiones, en la Comisión de Justicia, en el Pleno, hoy aquí en la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial, ratificar el compromiso que cabe esperar razonablemente de todo Gobierno en toda legislatura de estar atento y receptivo a las demandas que puedan plantearse de modificación del Código Penal. Razonablemente, en toda legislatura de cuatro años surgen ocasiones que justifican una reforma parcial del Código Penal que no perjudique su continuidad esencial como una de las piezas vertebrales y firmes del ordenamiento jurídico. En España, esta operación de autorización y renovación integral del Código Penal la acometimos en un tiempo no demasiado lejano ni remoto, a finales de los años noventa, entrando en vigor a finales de mayo de 1996. Se han cumplido en este periodo de sesiones exactamente 10 años y, coincidiendo con ese aniversario, anuncié y me comprometí a que el Gobierno impulsaría una reforma reflexiva, meditada y acotada del Código Penal, que aprovecharíamos para actualizar una serie de avances que se han venido produciendo en el

espacio de libertad, justicia y seguridad, en la armonización y convergencia de los derechos penales de los Estados miembros de la Unión Europea, a recibir los mandatos de modificación legislativa que son propios de sentencias del Tribunal Supremo y sobre todo del Tribunal Constitucional, que razonablemente emplazan al legislador a retocar algún punto del Código Penal y también a acometer algunas reflexiones de mayor entidad sobre bienes que, de acuerdo con la valoración que merecen, están pidiendo aflorar en el Código Penal. No quiero ir más lejos, puesto que no es el objeto de esta comparecencia, en la anticipación de unas líneas de reforma del Código Penal que por lo demás voy a traducir en breve, antes de las vacaciones del mes de agosto, tal y como me he comprometido, en un impulso del anteproyecto de ley orgánica de reforma del Código Penal, pero sí quiero confirmar —lo he hecho con anterioridad y lo reitero aquí— que la seguridad vial va a estar presente en este proyecto de reforma del Código Penal, y lo vamos a hacer no con la intención que superficialmente he visto reflejada en algunos comentarios precipitados de introducir penas de cárcel para los infractores del Código de circulación y por tanto enviar a la cárcel a quienes infrinjan dicho código, sino sobre todo para expresar que el Código de circulación debe ser tomado muy en serio, que son muchos y muy importantes los valores que están involucrados en la actitud de los conductores en la seguridad vial. La pena de cárcel no depende solo de la tipificación y la sanción que lleve aparejado un tipo, sino sobre todo del enjuiciamiento que efectúe la autoridad judicial a la vista de las evidencias que se hagan valer en un juicio con todas las garantías, de manera que esa asociación mecánica por la cual tipificación penal y cárcel es establecida de forma lineal en la mente de muchos en la opinión pública española, nosotros, que conocemos el procedimiento legislativo y el derecho, estamos obligados a matizarla mucho, pero lo importante —esto hay que asumirlo— es que la seguridad vial no es un bien que merezca solo reproche administrativo, sino también penal y por tanto es razonable que una serie de figuras de incursión en delitos de riesgo y en la infracción de la regulación relativa al tráfico adquieran consistencia penal. Esto tampoco puede asociarse de forma inmediata a efectos milagrosos o de impacto sobre la reducción de la siniestralidad, pero sin ninguna duda estará lanzando un mensaje de compromiso muy potente y en el transcurso del tiempo está llamado a reducir esa tasa de siniestralidad y el balance de dolor humano y de pérdidas que eso comporta.

Lo que vamos a hacer es proponer reformas del Código Penal que, de acuerdo con los trabajos que ha desarrollado la sección especial para la reforma penal de la Comisión General de Codificación, vienen avaladas no solamente por una reflexión doctrinal, sino por su contraste con las líneas más avanzadas en el derecho comparado de los países de nuestro entorno. Las novedades esenciales —lo reitero aquí— consisten en la sanción penal de la conducción sin permiso de conducir,

aun cuando el carné haya sido retirado por vía administrativa y no por vía judicial. Se trata de complementar la tipificación penal del tipo de quebrantamiento de prohibición de conducción sin permiso, actualmente constreñido a la prohibición de conducción sin permiso por retirada judicial, a la retirada administrativa, lo que evidentemente comprende la pérdida del carné por puntos, por haber consumido por sumatoria de infracciones los 12 puntos fijados en la ley que lo ha establecido en el año 2005, con entrada en vigor el 1 de julio de 2006. Vamos a tipificar también penalmente y con precisión los supuestos constitutivos de infracción penal relacionados con el exceso de velocidad. Estamos aquí subviniendo el defecto de tipicidad que se ha puesto de manifiesto en la configuración de este objeto en la actual redacción del Código Penal. Como todos sabemos, las referencias genéricas a los efectos del alcohol o el exceso de velocidad han dado lugar a una jurisprudencia disímil, con variaciones que perjudican la seguridad jurídica. Es el momento de que el legislador haga una apuesta y tipifique con total certidumbre de forma objetiva y cuantitativa cuál es la zona de incursión en la categoría penal de la infracción, de manera que el exceso de velocidad lo vamos a establecer en vías urbanas en 40 kilómetros/hora por encima del límite permitido, y en vías interurbanas en 70 kilómetros/hora por encima de lo permitido. En lo relativo a la conducción bajo los efectos del alcohol o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, vamos a tipificar penalmente la conducción con alcohol en sangre por encima de una tasa superior a 1,2 gramos por litro —es la cantidad que aconsejan los expertos, que en este ámbito es razonable que el legislador tenga en consideración— y vamos a considerar delictivas las muertes y las lesiones por imprudencia tanto grave como leve. Por tanto, vamos a calificar penalmente la imprudencia de forma rotunda, pues consideramos que la calificación de la imprudencia en juicio plantea enormes dificultades prácticas, máxime cuando en la actual regulación no se garantiza en el cien por cien de los casos la presencia del ministerio fiscal y se tramitan en la actual regulación procedimental a través del procedimiento de enjuiciamiento de faltas y mediante denuncia del agraviado. Calificándolo así penalmente, estaremos haciendo compulsoria la presencia del ministerio fiscal y condicionando el tipo de proceso penal con mayores garantías y por supuesto perseguibles de oficio, que deberá dar cuenta de las imprudencias graves o leves que tienen efecto sobre la inseguridad vial y por tanto redundan en esta mortalidad que está en el sustrato del problema.

Finalmente, el último punto que me puedo permitir comentar con ustedes es que, desde el inicio de mi mandato como ministro de justicia, he intentado tomar en serio todas y cada una de las dimensiones de mi responsabilidad, incluida la de llevar al Consejo de Ministros los expedientes que se corresponden con lo que constitucionalmente se califica como prerrogativa de gracia. La prerrogativa de gracia es lo que se denomina tradi-

cionalmente derecho de indulto. El derecho de indulto está regulado en nuestro país por una ley antigua, de 18 de junio de 1870, una de las leyes clavadas en el ordenamiento desde hace un tiempo que, cuando se le evoca, parece no remoto, sino inmemorial. El derecho de indulto, como me gusta subrayar, no significa conferir al Ejecutivo una potestad revisora de sentencias. De modo que tengo claro —y me gusta explicarlo cuando tengo ocasión, porque hay ciertas dificultades en la opinión pública para percibir exactamente en qué consiste esta prerrogativa— que el indulto no consiste en estimar la inocencia del condenado injustamente por los tribunales, porque esa no es la función del ministro de Justicia. No consiste en oponer un juicio relativo a la culpabilidad o a la inocencia del reo convicto por los tribunales, distinto o alternativo al que hayan establecido los tribunales de Justicia. Esto no significa que yo no tenga criterio sobre el expediente que se me eleva, porque, en la medida en que les presto atención y a veces me hacen pensar largamente, a menudo me formo un criterio sobre si la condena ha sido justa o no, pero déjenme que les confiese que eso lo hago porque no puedo evitarlo, no porque sea mi función, no porque sea la función que la Constitución me atribuye. A menudo me formo criterios sobre las condenas injustas que los tribunales pueden dictar, pero intento ser consciente, en todo caso, de que la función del ministro de Justicia no consiste en calificar la justicia o la injusticia de las sentencias condenatorias dictadas por los tribunales, sino en darlas por buenas, cualquiera que sean, porque es la justicia formal que se ha pronunciado de acuerdo con lo que son las reglas del juego, que yo acato y asumo. A partir de ahí, el indulto consiste en establecer una valoración de oportunidad, que se propone a la firma del rey, con respecto del cumplimiento de la condena que le han impuesto los tribunales a ese reo convicto, porque puede —esa es la justificación constitucional— que haya perdido sentido que la persona condenada por los tribunales cumpla íntegramente la pena que los tribunales le han impuesto. Desde consideraciones de corte humanitario hasta consideraciones que tengan que ver con los tiempos de la justicia, a la vista de la rehabilitación sobrevinida del reo, a la vista de una estimación muy fehaciente de que el reo no comporta riesgo para la seguridad de las personas ni de los bienes, de que el reo, por el contrario, está resocializado de forma efectiva y positiva con posterioridad a la condena o de que del reo dependen personas cuyos derechos y cuyas expectativas también merecen consideración, (hijos menores, dependientes en casa), o se ha sometido a tantas pruebas y experiencias de resocialización, reeducación y rehabilitación que puede constituir un mensaje en positivo para las cárceles en lugar de saturarse de forma irracional. Distingan y discriminen entre quien puede obtener algún provecho, tanto individual como colectivamente del conjunto de la sociedad, con respecto a la privación de libertad y aquel otro reo del que no se desprende ningún provecho con respecto a la privación de libertad en un centro peniten-

ciario. Todo esto lo empaqueto en paréntesis para explicar que la prerrogativa de gracia, el indulto, también me parece un ejercicio de responsabilidad política, en la medida en que a la hora de indultar, existiendo —esa es su naturaleza— un margen muy discrecional para la apreciación de la pertenencia o no del indulto, también se está emitiendo un mensaje a la sociedad con respecto del tipo de delitos que pueden acompañarse de un mensaje social de tolerancia o de permisividad y el tipo de delitos que no deben acompañarse, en algunas circunstancias, de ese mensaje. Hemos establecido criterios para el ejercicio del derecho de gracia y uno de ellos ha sido el de excluir de los elegibles para indulto los condenados por hechos incidentes en la inseguridad en el tráfico, porque estamos intentando enviar un mensaje de que no tiene pase conducir bajo los efectos del alcohol y llevarte por delante vidas humanas, de que no tiene pase conducir bajo los efectos de la droga o compitiendo en el exceso de velocidad y llevarte por delante vidas humanas inocentes que no lo esperaban. Es una forma de contribuir también, a través de la política de indultos, a reforzar ese mensaje. Somos conscientes de que hay dolor involuntario, pero sobre todo está el dolor de las víctimas que han sufrido una pérdida injusta e inesperada que las marca de forma definitiva. He recibido en el Ministerio de Justicia la representación de víctimas de accidentes de tráfico en varias ocasiones y de forma reciente a una asociación que, personificada en mujeres de mucho coraje, lleva adelante una tarea de reivindicación de la memoria de las víctimas de los accidentes de tráfico; esta asociación se denomina Stop Accidentes. La semana pasada recibí a su presidenta, doña Ana María Campos, y a varias personas que le acompañaban y, una vez más, debo confesar que ese turno directo de contacto con las personas que han padecido en carne propia, el dolor absoluto de una pérdida injusta siempre es conmovedor y emocionante. Creo que parte del trabajo que puedo efectuar como ministro de Justicia es el que he intentado sintetizar ante ustedes para reforzar el mensaje y el compromiso global del Gobierno en la lucha contra la inseguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: El pasado 6 de junio, en el debate de política general conocido como debate sobre el estado de la Nación, se aprobó, prácticamente por unanimidad, una resolución en la cual se instaba al Gobierno a modificar el Código Penal a través de un proyecto de ley, en el que se incluyera un tratamiento distinto a los delitos contra la seguridad en el tráfico y se pedía expresamente que se recogiera, por parte del Gobierno, las conclusiones y los trabajos de esta Comisión de Seguridad Vial, en la que el ministro de Justicia acaba de comparecer. Por ello, señor ministro, de acuerdo con la Mesa y los portavoces de esta Comisión, le hacemos entrega, antes de dar paso al turno de portavoces, de una recopilación elaborada por el letrado de la Comisión, don Enrique Arnaldo —a quien se lo agradecemos también de manera expresa—, en la que ha hecho

un resumen de las distintas comparencias que se han llevado a cabo. Son 16 comparencias en las que han venido las asociaciones de víctimas, no solamente doña Ana María Campos, de Stop Accidentes, sino Aesleme, Olvidados por la Justicia, PAT, APAT, catedráticos de derecho penal, magistrados del Supremo, asociaciones de automovilistas, el presidente de la FEMP, el Instituto Mapfre, el director general de Tráfico, el fiscal general del Estado, el fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y el catedrático don Luis Montoro. Hay un conjunto de 16 comparencias y le hacemos formalmente entrega, tanto de los «Diarios de Sesiones» como de las principales conclusiones de quienes han comparecido, con el ruego, de acuerdo con la resolución aprobada, de que también se tenga en cuenta a la hora de que el Gobierno impulse este proyecto de ley del Código Penal que el ministro acaba de afirmar que se elaborará antes del próximo mes de agosto.

Sin más preámbulos, damos paso al turno de portavoces. En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra su portavoz en esta Comisión don Luis Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sean mis primeras palabras de salutación y bienvenida al señor ministro de Justicia por su comparencia hoy en la Comisión de Seguridad Vial, así como de agradecimiento por la información y los detalles que ha dado sobre el enjuiciamiento de la problemática que aquí existe. Verdaderamente, como ha señalado el señor ministro, dentro del área de competencias del Ministerio de Justicia hay que medir con mucha prudencia y con mucha exactitud aquello que se quiera llevar al nuevo Código Penal para regular en sus artículos correspondientes los delitos de tráfico, sin menoscabar las líneas habituales que se usan en el procedimiento judicial.

Yo quiero hacerle las siguientes observaciones, señor ministro, porque coincido plenamente con las sensibilidades, las precauciones y las cautelas que usted ha señalado. Usted se ha referido al estudio que están haciendo en el seno del ministerio, a través de las sugerencias que les ha hecho la Comisión Nacional de Codificación. Me gustaría saber si esta comisión también va a tener en cuenta todos los recursos de casación que se puedan introducir por las modificaciones que ha señalado el señor ministro, especialmente en aquello que actualmente está reflejado con mejor o peor fortuna —en este caso, digamos, con insuficiencia—, a la vista de muchas de las comparencias de destacadas personalidades que —como ha señalado nuestro presidente, el señor Jané— hemos tenido en esta Comisión, con las cautelas de todo el procedimiento judicial que están reflejadas en los artículos 379 y 381 del vigente Código Penal.

El artículo 379 hace referencia a las condenas por conducción bajo exceso de drogas o de alcohol. El señor ministro ha dado aquí unas cifras determinadas —creo que 2 gramos por litro— respecto a la alcoholemia. Al

mismo tiempo, el artículo 381 del Código Penal regula la imprudencia temeraria en la conducción. Posiblemente aquí haya que tener unas normas más unificadas y más claras de cara a las sentencias de los tribunales. Me parece muy oportuna la reflexión que el señor ministro se ha hecho a sí mismo sobre el alcance de la valoración de las sentencias judiciales, que pueden ser injustas. Si no se determina con claridad y contundencia todo el procedimiento probatorio de la imprudencia temeraria para ser considerado de falta a delito, estaríamos introduciendo lo que todos estamos tratando de evitar, que es la inseguridad jurídica en la calificación y, sobre todo, en la tipificación del delito penal que se pueda derivar de determinadas situaciones, bien en cuanto a la alcoholemia o bien en cuanto a las sustancias farmacológicas. Esto nos llevaría a hacer una propuesta en otra área, no tanto la de justicia, sino más bien la del Ministerio de Sanidad, y es que hubiera una clara, contundente y fehaciente advertencia en todo prospecto de cualquier medicamento sobre que su consumo puede influir en la conducción, porque una persona puede tomar un medicamento, que es una droga, y si no está advertida con claridad de sus efectos en los reflejos de conducción, puede entrar en un campo penal en el que los quebrantamientos, después de todo el procedimiento, pueden llevar a situaciones que tengan que verse de otra manera en la casación de la sentencia.

Estas son, señor ministro, las dos observaciones fundamentales para que cuando el Ministerio de Justicia presente ante las Cortes Generales su proyecto de ley de modificación del Código Penal, al menos en estos artículos 379 y 381 y aquellos que se puedan derivar, contemple estos aspectos bajo parámetros de objetividad, porque al final la carga de la prueba viene dada por unos agentes de tráfico que utilizan unos aparatos de carretera, como el alcoholímetro o los radares, para determinar bien las tasas de alcoholemia o bien los excesos de velocidad.

El señor ministro también ha puesto encima de la mesa la cifra de los excesos por 40 o por 70 kilómetros por hora, según se trate de áreas urbanas o interurbanas. En este tema, nuestro grupo quiere ser solidario con el principio que se viene planteando en esta Comisión y que también ha expresado el señor ministro, y queremos sumarnos a él para que esto tenga una solución, porque los miles de muertos y heridos por accidentes de tráfico al año suponen una verdadera hecatombe. En este momento no existe nada parecido a esta situación, ni tan siquiera el terrorismo llega a estas cifras que nos tienen que sensibilizar a todos para que aportemos nuestras soluciones.

Muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Señor ministro, me sumo al agradecimiento por su comparecencia. Le doy la bienvenida y le agradezco sus explicaciones respecto a las actuaciones del ministerio, que de alguna forma son el corolario de las 16 comparecencias anteriores, que nos han ido desgranando la problemática desde los diferentes ámbitos afectados por el problema de la seguridad vial, que —como usted ha recordado— es un problema grave, con muertos y heridos, que evoca unas dificultades de actuación en la prevención, regulación y penalización de las infracciones. En este tema esta Cámara está en sintonía con el Gobierno. Los diputados, como ciudadanos sensibles y servidores de nuestros electores, transmitimos nuestra sensibilidad al Gobierno, y esta sintonía nos lleva a redactar unas leyes que nos permitan garantizar y mejorar la seguridad de nuestros conciudadanos.

Al hilo de su intervención, después de todos los trabajos que hemos hecho en esta Comisión, nuestro interés es que se haga una política creíble y que no nos equivoquemos a la hora de marcar los límites. Los artículos y las limitaciones que se establezcan deben definir una situación que se pueda cumplir fácilmente y que sea entendible por la ciudadanía. No debemos establecer límites que no sean creíbles o que sean excesivamente represivos y que no puedan ser entendidos por los conductores. Por ejemplo, usted ha definido muy claramente, y es algo positivo, el hecho de exceder el límite de velocidad en 40 kilómetros por hora en vías urbanas o en 70 en vías interurbanas. Esta es ya una aproximación muy importante, pues nos estamos acercando a parámetros en los que la actuación de los agentes es mucho más cuantificable y mucho más exacta.

Sin embargo, existen algunos puntos de fricción, como puede ser si la entrada a una vía de circunvalación se considera urbana o interurbana. Por ejemplo, en el acceso a la Diagonal de Barcelona, que desemboca directamente en una gran avenida, que es de la misma anchura, pero con un indicador de velocidad en un tramo muy corto, ¿se puede exceder el límite de velocidad en 40 o en 70? ¿Cuál sería la limitación que establecería el ministerio? ¿Hasta dónde puede entenderse esta tipificación de vía urbana o interurbana en este sentido?

Por otro lado, el tema del exceso de alcohol o de la incidencia de una droga ha quedado muy claro. Como ha dicho el anterior interviniente, me sumo a la necesidad de tipificar determinados medicamentos, como los psicotrópicos u otros parecidos, como susceptibles de producir alguna reducción de los reflejos del conductor. Estos medicamentos tienen que tener alguna tipificación o al menos un color o algo externamente más potente que el simple envase normal y corriente.

Respecto a la penalización de la conducción sin permiso de conducir, consideramos muy positivo que se sume la retirada administrativa a la conducción sin la tenencia del permiso de conducir. ¿Prevé el ministerio una acción más contundente, como puede ser la paralización inmediata y el bloqueo del vehículo, cuando se

pare a un conductor que carezca de permiso de conducir? ¿Cuál es la tipificación que puede darse tanto al que no tiene carné de conducir, como al que se le ha retirado administrativamente?

Si acudimos al derecho comparado, en Francia o en otros países europeos la contundencia de actuación de los agentes de la autoridad es muy efectiva y radical, por lo que queremos saber cuál es la previsión que tiene el ministerio en este sentido.

Rogamos al ministro que continúe en esta línea para que podamos seguir mejorando la seguridad de nuestros conductores, y que esta introducción del carné por puntos, de la cual esperamos la reducción de la siniestralidad, de los muertos y de los heridos, nos lleve a los resultados a que han llegado en otros países europeos.

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

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** En nombre del Grupo Popular también damos la bienvenida al señor ministro a esta Comisión de Seguridad Vial. Es la primera vez que comparece y como tal lo saludamos.

Ha empezado su intervención con una vibrante proclama sobre el valor de la seguridad y el compromiso propio y de su Gobierno con ella. Si hechos son amores y no buenas razones, le pediría que no se crea usted lo que nos ha dicho esta mañana, por lo menos lo que tiene que ver con la seguridad vial, porque su Gobierno —sobre todo el Ministerio del Interior va haciendo algunas cosas y ahora el ministro de Justicia nos habla de la reforma del Código Penal—, transcurrida ya más de la mitad de la legislatura, ha sido incapaz de articular una política integral de seguridad vial y de establecer su organismo coordinador. Por otra parte, ese era el compromiso de su programa electoral y ya vemos que no está cumplido. Por tanto, le pido que no se crea lo que nos ha dicho esta mañana, porque es la única manera de que en el Consejo de Ministros, que como todos sabemos es un órgano colegiado, se preocupe usted por la materia, ya que buena falta hace que desde ese órgano se articule una política integral de seguridad vial. Efectivamente, usted ha hablado de política integral de seguridad vial, y ahí estamos de acuerdo, pero hace falta que se ponga en práctica.

Su comparecencia se inscribe claramente en las que hemos venido teniendo, y a las que se ha referido el presidente de la Comisión, desde la preocupación que tenemos después de haber oído a las víctimas de los accidentes de tráfico, que son las personas que más en contacto están con la cruda realidad de la respuesta del ordenamiento jurídico ante la situación producida por las infracciones de circulación de vehículos a motor, y la verdad es que el diagnóstico es común. El ordenamiento jurídico hoy día no da una respuesta equilibrada a los problemas que se derivan de esas infracciones por una serie de razones. El origen de todo eso está en las

reformas penales de los años 1989 y 1995 y en una instrucción de la Fiscalía General del Estado, del 22 de septiembre del año 1992, en gobiernos socialistas anteriores, en las que por falta de medios económicos para hacer frente a las necesidades de la justicia se decide que el tema de tráfico pase a un segundo plano hasta el punto de que el fiscal deja de estar presente en las actuaciones, no se hace el correspondiente ofrecimiento de acciones a los perjudicados y el derecho penal se queda exclusivamente para aquellos casos en que las compañías de seguros no son capaces de ponerse de acuerdo en las indemnizaciones de los propios perjudicados, con lo cual un asunto que afecta a la vida y a la integridad física de las personas se queda relegado absolutamente sin que el Estado de derecho, como le corresponde, le dé la respuesta adecuada. Además eso influye necesariamente en que la carga de trabajo de los juzgados haga que este tema, para todos los que intervienen en el día a día de la Administración de Justicia, tenga una importancia cada vez más relativa. Esto es lo que perciben las víctimas cuando van a los juzgados y, como es normal, se revelan contra la situación. Lo digo porque estas modificaciones penales se justificaron en la falta de medios económicos y materiales para atender a la justicia. Es paradójico que después ustedes rompieran el pacto de modernización, el pacto por la justicia, en la legislatura anterior cuando se avanzaba en conseguir un mayor equilibrio en la Administración de Justicia en España, aduciendo la falta de medios, cuando verdaderamente llegamos a esta situación por eso. No quisiera yo que ahora también por no proveer los medios materiales, técnicos y tecnológicos que hacen falta en la Administración de Justicia se limitara toda la actuación del Gobierno y del Ministerio de Justicia a modificar algunos artículos del Código Penal. Hay que ir más allá.

Desde el punto de vista administrativo, que es una faceta que no hay que olvidar, desde que en los años noventa se publica la Ley de circulación de vehículos a motor y de tráfico se han producido ocho modificaciones. Todas ellas han afectado a su régimen sancionador. Cada uno ha ido haciendo sus reformas, introduciendo las medidas que le han ido pareciendo convenientes, hasta el punto de que yo he dicho en alguna intervención que parecía un texto interpolado del viejo derecho romano, y desde luego todo eso hace, como todos sabemos, que la sistemática vaya sufriendo necesariamente; la última en el carné por puntos, donde además se ha actuado limitando las garantías jurídicas del conductor, del usuario, quien a cambio de que le reduzcan parte de su multa renuncia al correspondiente recurso. Por cierto, carné por puntos que ha sido objeto de la ambición de un recurso en el Tribunal Supremo, que veremos por dónde sale por cosas como estas. Con todo esto quiero decir que es preciso enfocar el asunto desde un tratamiento integral, perseguir la eficacia de respuesta del ordenamiento jurídico, y para eso no debemos limitarnos simplemente a modificar algunos artículos del Código Penal, sino que hay que tratar el

derecho sancionador como un todo, de una manera integral, sin perder en absoluto esa oportunidad.

Lo primero que le pregunto es: ¿Qué presupuestos están dispuestos a habilitar desde el Ministerio de Justicia si verdaderamente creen que hay que mejorar la justicia relativa a los accidentes de tráfico? Porque para eso es necesario proveer un mayor número de plazas de fiscales, que la medicina forense también multiplique su actividad, que existan peritos especializados que asesoren al juzgador y no solo respecto a la situación que se ha producido para que pueda fallar en consecuencia y con conocimiento de causa, sino también cómo puede ser tratado el infractor, porque no debemos olvidar una posibilidad que está presente en el derecho comparado y que nos parece de la mayor importancia, que es la de los trabajos en beneficio de la comunidad o de las asociaciones de accidentes de tráfico. Es suficientemente aleccionador y puede ser sin ninguna duda una respuesta del ordenamiento jurídico muchísimo más eficaz que una pena de cárcel, que al final es suspendida porque no se dan las circunstancias o porque se considera que la persona que ha infringido la norma no debe entrar en prisión. Por tanto, nos interesa saber si se va a limitar o modificar el Código Penal en los términos que nos ha dicho o si verdaderamente va a haber una habilitación presupuestaria para que los juzgados puedan hacer su función. Queremos saber también qué opinan ustedes sobre la posibilidad de que haya juzgados especializados en asuntos de tráfico y si no consideran más conveniente que de una vez por todas logremos entre todos hacer una ley integral que aborde el asunto en su totalidad y ponga todos los instrumentos y medidas que se pueden proveer para solucionar el problema. Ya sabe usted que la doctrina en este asunto no es pacífica, como decían los textos que estudiábamos, sino que además mayoritariamente plantea serias dudas sobre el asunto.

En cuanto al alcohol en sangre nos dicen —existe alguna sentencia del Tribunal Constitucional que habrá que estudiar porque pende como una sombra sobre la modificación que usted nos propone— que si se establece y se objetiva un grado de alcohol en sangre, como el 1,2 por ciento que ustedes nos proponen, no se atiende al principio de valoración de la prueba, se va a la prueba tasada, por tanto puede sufrir el principio de presunción de inocencia. Ahí estamos hablando ya de un principio constitucional, por tanto, existe la posibilidad de que el Tribunal Constitucional pueda pensar que la modificación que ustedes proponen no es adecuada ni ajustada a derecho. Lo mismo pasa respecto a la velocidad. Usted sabe que cada día se habla en derecho comparado de velocidad inadecuada más que de velocidad excesiva, es decir, de la velocidad que tiene que ver y está relacionada con la vía por la cual se circula. El ejemplo típico siempre es el de Alemania donde no hay limitación de velocidad, salvo en aquellas zonas donde se ve que el peligro es enorme, en cuyo caso existen limitaciones taxativas de velocidad, y desde luego al que no las cumpla se le cae el pelo. Esa es otra forma de entender

el tema, probablemente más difícil, porque evidentemente hay que establecer la característica de cada vía; por tanto, es más materia del derecho administrativo que del derecho penal, que no puede pararse en establecer cada una de las modalidades de vía por las que se discurre pero que hay que tener en cuenta. En este tema ustedes optan por las limitaciones genéricas de velocidad, pero además refiriéndolas a la doctrina administrativa que puede ser modificada, introduciendo modificaciones en el Código Penal por vía indirecta.

En cuanto a la sanción por la conducción sin permiso de conducir, derivada del incumplimiento de la norma del carné por puntos, ¿qué piensan ustedes hacer con el otro caso, que ya estuvo tipificado, de aquella persona que no ha conseguido nunca la habilitación para conducir y va conduciendo por las carreteras? ¿Piensan ustedes tipificarlo de nuevo o no? Eso es lo que en este tema querríamos saber.

Nosotros pedimos que esta reforma la hagan con tranquilidad y con todas las cartas en la mano porque se trata de no errar el tiro. Se trata de ser eficaces y de no dar carpetazo al asunto diciendo qué más podemos hacer si hemos introducido el tema y lo hemos precisado en una norma de tal valor simbólico como el derecho penal, y que con eso ya entendamos que se han hecho los deberes y que no hay que preocuparse más del asunto. A nosotros nos parece que sí hay que preocuparse del asunto; vuelvo a repetir que hay que preocuparse como un todo y que hay que tener en cuenta sin ninguna duda la situación del derecho administrativo, porque hay veces que las sanciones del derecho administrativo son mucho más disuasorias que las del derecho penal. Lógicamente todos estamos de acuerdo en que hay que respetar una serie de garantías porque estamos en un Estado de derecho y en un país civilizado. Muchas veces —como usted bien ha dicho haciendo otra referencia— del tipo no se deduce la condena, afortunadamente. Hay que juzgar las situaciones, hay que interpretar la norma y hay que efectuar la prueba determinada, afortunadamente. Por eso muchas veces si las normas no se tipifican adecuadamente podemos encontrarnos con que hemos hecho una gran demostración de fuegos artificiales, pero que esto al final no viene a solucionar nada. El tema se nos complicó por una falta de medios. Es un problema de medios económicos y de desarrollo de juzgados. Es un problema de habilitar medios para la oficina judicial para que pueda hacer su trabajo, no solo de modificación de Código Penal.

El señor **PRESIDENTE**: En último lugar tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: En primer lugar, señor ministro, mi grupo tiene la satisfacción de darle la bienvenida —aunque mi intervención sea la última, luego seguirá evidentemente la suya—. Con esta comparecencia ponemos fin a un trabajo que ha venido

desarrollando esta Comisión de Seguridad Vial con una serie de comparencias, todas ellas muy importantes e interesantes. Señor ministro, su comparencia pone un broche —voy a seguir con el tópico— de oro, como suele decirse, a los trabajos desarrollados por esta Comisión, por lo menos durante este periodo de sesiones. Señor ministro, valoramos desde el Grupo Socialista muy positivamente la aportación que nos ha facilitado esta mañana como previsiones de política del Gobierno en este terreno, la actitud constructiva e impulsora de la reforma que ha puesto de manifiesto S.S., la sensibilidad con el problema y con las víctimas y la apuesta del Gobierno por la seguridad en todos los planos, pero particularmente en este. También valoramos los efectos preventivos que S.S. ha puesto de manifiesto acerca de la intervención de la ley penal en estas cuestiones. En este sentido, no creo que sea perder el tiempo hacer también alguna valoración de la intervención que me acaba de preceder, hecha por el representante del Grupo Popular, señor Souvirón, en la que una vez más hemos visto la expresión de un negativismo integrista o de un integrismo negativista —no sé como decirlo—, una ignorancia deliberada del pasado y una ignorancia y un olvido de errores cometidos durante una larga etapa de ocho años de gobierno. Errores como los de la ley del año 2003; una ley que se hizo con nocturnidad aprovechando el trámite presupuestario y que introdujo precisamente elementos que ahora tratamos de corregir. Los conceptos jurídicos indeterminados de altas tasas de alcohol y de exceso de velocidad, que han dado lugar a esta impunidad tan negativamente valorada por todos, tienen su origen precisamente en esa desacertada legislación que en su día hizo el Grupo Popular. Por tanto, tenemos ante nosotros, según la exposición que ha hecho el señor ministro, el compromiso de una reforma del Código Penal, donde se introducen elementos que han sido reiteradamente planteados y que han aparecido con muchísima frecuencia en las comparencias habidas en esta Comisión, como esa posible tipificación del exceso de velocidad. Su señoría ha adelantado cifras concretándolas: en vías urbanas 40 kilómetros/hora, en vías interurbanas 70 kilómetros/hora y en lo que se refiere a la tasa de alcohol se ha manifestado una opción concreta de un 1,2 gramos por litro. Señor ministro, el Grupo Parlamentario Socialista manifiesta su satisfacción porque vemos que las cosas avanzan en este sentido. También queremos valorar las manifestaciones que ha hecho S.S. de que no se trata de utilizar la prisión como instrumento único o hacer bascular la reforma sobre un incremento del agravamiento de penas de prisión. Nos ha parecido muy acertado lo que ha dicho S.S. de excluir del derecho de gracia a las condenas por delitos de seguridad en el tráfico; me parece que es un relato evidente ante la gravedad del problema.

Anteriormente el señor presidente de esta Comisión, el señor Jané, hizo referencia a la resolución aprobada con ocasión del debate sobre el estado de la Nación; una resolución consensuada en todos los grupos, incluido el

Grupo Parlamentario Popular. Esperemos que aquí no se verifique ese dicho de una vez, pero que no siga después esta misma conducta. Esperemos que la actitud de consenso se revitalice de nuevo en esta Comisión porque desde luego esta resolución aprobada en el debate sobre el estado de la Nación fue un impulso a la revitalización de algo que no debe desaparecer en el trabajo de esta Comisión, que es el consenso entre los diferentes grupos para llevar adelante medidas que hemos entendido que son de salud pública, por decirlo en términos de revolución francesa de salvación nacional. Es decir, hay entre 4.000 y 5.000 muertos al año y tenemos que luchar entre todos para evitar esta tragedia. Cuando compareció aquí el señor Montoro expuso la gravedad que tiene este asunto con una de sus habituales expresiones. El dijo: En diez años una ciudad como Segovia ha desaparecido, han muerto 60.000 personas. La causa que impulsa el trabajo de esta Comisión es evitar que acontecimientos de este género se repitan. Vamos a luchar entre todos, si es posible, contra la siniestralidad. Este importante acuerdo parlamentario que supuso la resolución habida en el debate del estado de la Nación significa lo siguiente —hago mi interpretación de este importante acuerdo—: en primer lugar, existe violencia vial, es decir existe un comportamiento agresivo que opera contra la vida y la integridad física de las personas cuando actúan como conductores; es una expresión como otra cualquiera de violencia que genera inseguridad como las otras violencias ilegítimas. En segundo lugar, esta violencia vial que ocasiona gran parte de los 4.000 muertos y 140.000 heridos en el tráfico está acompañada por el sentimiento de que estas conductas quedan impunes muy frecuentemente. En tercer lugar, resulta por ello preciso impulsar la modificación del Código Penal, teniendo en cuenta que deben ser definidos con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad en el tráfico. Otra conclusión es que hay una parte de la impunidad que está ocasionada por problemas derivados de la deficiente definición de los tipos delictivos, que por su imprecisión o ambigüedad originan espacios muertos para la justicia; es otra conclusión que creo que todos compartimos. Finalmente, con la contribución de la reforma del Código Penal se habrán sentado las bases de una nueva política que trata de hacer sostenible el iniciado descenso del número de fallecidos hasta lograr el objetivo que también todos hemos compartido en el debate del estado de la Nación: alcanzar una reducción del 40 por ciento de fallecidos hasta el año 2008. Ese es el objetivo compartido por todos y al que debe contribuir una nueva política sostenible de descenso en lo que se refiere al número de fallecidos en el tráfico que no solamente debe estar basada en el mayor rigor de las sanciones administrativas, que también. Por eso, cuando se ha hecho aquí una crítica de la falta de medidas o de una visión de conjunto en lo que se refiere a la política de seguridad vial, se han olvidado varias cosas: la primera, que se han incrementado las sanciones de carácter administrativo; la introducción del carné por puntos va acompañada también

de una reforma en el agravamiento de tipos de sanciones de carácter administrativo, por tanto ahí hay una contribución importante. Por otra parte, esta política que tiene que ser integral va acompañada también por un programa de implementación de radares para el control automático de la velocidad, cuyo exceso es uno de los riesgos más importantes que padecemos. El Plan estratégico de seguridad vial es otra medida que se ha incorporado, dando por fin una definición adecuada a lo que antes era un conjunto deshilvanado de medidas que se integraban en un documento que prácticamente era inexplicable. Así que ahora, una vez hecho todo esto, lo que parece adecuado es introducirnos en lo que han hecho también otros países europeos que han tenido éxito en la lucha contra la siniestralidad en el tráfico, acompañarlo con medidas de reforma del Código Penal que contribuyan finalmente a este objetivo que decía yo de salud pública, que todos compartimos.

Voy terminando ya, señor ministro, señorías. Hemos tenido una serie de comparecencias y casi todas ellas nos han llevado a importantes convicciones para muchos, particularmente a la de que resulta sensato, posible y adecuado abordar una reforma del Código Penal, una reforma por supuesto prudente, precisa y limitada. Aquí no ha dicho nadie que hubiera que incrementar amplísimamente las penas. El incremento de las penas en lo que se refiere a prisión, por ejemplo, no ha sido planteado prácticamente por nadie, pero sí ha habido un consenso muy importante en la necesidad de introducir medidas de reforma para la concreción de los tipos penales. Ha habido un amplio consenso de la mayor parte de los comparecientes en el diagnóstico y la necesidad de reformas en este plano. En este sentido quiero recordar las aportaciones que hicieron el fiscal general del Estado, el director general de Tráfico, el Defensor del Pueblo, el presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, las asociaciones de víctimas y el conjunto de representantes, todos ellos muy dignos e importantes, que hemos tenido en esta Comisión. Merece la pena no olvidar algo que dijo el fiscal general del Estado y que recuerdo en estos momentos en los siguientes términos literales: La seguridad vial —dijo en su comparecencia— constituye inequívocamente una de esas zonas oscuras del sistema penal. No parece necesario explicar que el impresionante reguero de muertos y heridos que la circulación rodada deja cada día en el asfalto de nuestras calles y carreteras no puede permanecer al margen de un tratamiento penal específico y adecuado. Seguía diciendo el fiscal general: Un fenómeno cuyas cifras multiplican exponencialmente los resultados letales y dañinos del terrorismo o de los crímenes ante los cuales ha reaccionado históricamente la sociedad con mayor contundencia no puede ser ignorado o administrado con la resignación con la que se asume lo inevitable. Creo que es una aportación importante. No quiero olvidar tampoco lo que el director general de Tráfico dejó dicho en nuestra Comisión, pero fundamentalmente quisiera valorar que las reformas del Código Penal, por lo menos

desde la perspectiva que dio en este caso el director general de Tráfico, tratan, en primer lugar, de dotar de coherencia al sistema —dijo—, adecuarlo a la demanda social —es decir, hay una demanda social, hay un clamor social porque hay una alarma social también en este terreno— para actualizarlo de acuerdo con la política de seguridad vial y sobre todo para converger con los países de nuestro entorno.

A veces causa sonrojo ver cómo en nuestro país reformas que lo que fundamentalmente pretenden es hacernos converger con el mundo europeo, con los países que han logrado además mejores resultados en la lucha contra la siniestralidad, las despachamos como si fueran arbitrariedades del legislador o del Gobierno de turno. No podemos olvidar que lo que se refiere a velocidad y a alcohol en los países de nuestro entorno tiene una tipificación suficientemente objetivada para que lo que aquí se pretende hacer, el proyecto sobre el que estamos deliberando, alcance también la concreción que es preciso que tenga. En los Países Bajos, por ejemplo, la tasa de consumo de alcohol está situada en 0,8 y supone una pena de prisión más sanción pecuniaria; en Francia conducir con 0,8 o más comporta prisión de dos años y sanción pecuniaria de 4.500 euros y en Portugal la tasa se ha establecido en 1,2 y se considera infracción penal. Por tanto, me parece bien que actuemos desde la perspectiva del garantismo, pero no debíamos superar al Defensor del Pueblo, que es el garante oficial de los derechos y libertades de todos los españoles. Pues bien, el Defensor del Pueblo en su intervención consideró aquí que la tasa penal de alcoholemia debería definirse con precisión —fue una afirmación categórica del Defensor del Pueblo— y también los excesos de velocidad y propuso que se promovieran las oportunas reformas legislativas para que las acciones aludidas fueran perseguidas de oficio. Esto es lo que finalmente dejó dicho el Defensor del Pueblo. A sus palabras me remito, no quiero ser ni más ni menos garantista que la doctrina más depurada, pero este conjunto de aportaciones vienen a coincidir muy satisfactoria y plenamente, señor ministro, con la exposición que nos ha hecho S.S. Tenga por tanto la certeza no solo del apoyo del Grupo Parlamentario Socialista para las reformas que pretende, sino también de que lo que nos ha expuesto aquí goza del mayor apoyo, del mayor consenso, entre los grupos parlamentarios, pero también y fundamentalmente entre los distintos comparecientes que han venido aquí durante el trabajo desarrollado por esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene nuevamente la palabra el señor ministro para dar respuesta a los distintos grupos parlamentarios.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (López Aguilar): Déjenme comenzar por agradecer todas y cada una de las intervenciones de los grupos parlamentarios que han expresado su punto de vista respecto a mi primera intervención, su carácter constructivo y las aporta-

ciones efectuadas de las que tomo nota con la humildad de quien es consciente de que estamos ante un problema que nos preocupa a todos, y cuya solución no se va a obrar balsámica ni milagrosamente con una medida en 24 horas, sino con un conjunto de medidas mediante una aproximación integral y sobre todo con la perseverancia de una serie de políticas públicas convergentes sobre el objetivo y sostenidas en el tiempo. Por tanto, agradezco a todos los portavoces los puntos de vista que han expresado, de los que tomo nota para intentar hacerlos valer en la tarea que le toca cumplir en este ámbito al Ministerio de Justicia.

La segunda consideración que quiero efectuar es la relativa a la dignidad, en su modestia, de este acto parlamentario. A mí me gusta decir que, contra cualquier simplificación o reductivismo, la responsabilidad política no consiste solo en dimitir, como mucha gente piensa, sino en explicarse, y hacerlo todos los días. Del mismo modo, el control parlamentario no consiste siempre, como mucha gente piensa, en una escaramuza o en una refriega, cuanto más desagradable y antiestética mejor, sino que, al contrario, a veces el control parlamentario —y una comparecencia es un acto de control parlamentario— es simplemente una ocasión para intercambiar criterios y puntos de vista sobre un problema que escapa a la respuesta inmediata o efectista, de modo que nos obliga a reflexionar, a deliberar de manera constructiva, progresiva, intentando hacer acopio, con el trabajo que hacemos con esta reunión y este intercambio de criterios, de los materiales con los que podamos mejorar la respuesta política o institucional con respecto a un asunto que preocupa a la ciudadanía. Son valoraciones que quería efectuar con carácter previo, antes de hacer —con modestia— alguna consideración con respecto a las observaciones más específicas que he escuchado en las distintas intervenciones de los grupos parlamentarios.

En primer lugar ha intervenido el señor Mardones, de Coalición Canaria —ausente en estos momentos, dado que tenía que atender otro acto parlamentario, como es habitual en el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria-Nueva Canarias—, pero respondo con mucho gusto a dos observaciones que ha efectuado, una de ellas relativa a la dimensión procesal del tratamiento de los delitos de seguridad vial, en particular a la incidencia que pueda tener la reforma de la casación en el tratamiento uniforme y consistente de toda la problemática penal relacionada con la seguridad vial, que es el asunto central del que he venido a hablar. Quiero poner en valor que las reformas que hemos puesto en marcha en esta legislatura apuntan a ese objetivo, apuntan también al objetivo de la mayor seguridad jurídica, haciendo que los distintos escalones del sistema judicial cumplan mejor cada uno de ellos la función distintiva que tiene encomendada, de acuerdo con la Constitución y que todo ello ayude a que el Tribunal Supremo, que está definido con relevancia constitucional por la propia Constitución como el superior en todos los órdenes de la jurisdicción,

pueda acometer de manera efectiva y eficaz su función de garante de la unificación de la interpretación de la legalidad, que en eso consiste, en definitiva, la casación. Vamos a reformar la casación en el orden penal; y créanme que de las reformas, que creo que son bastante abultadas y muy cargadas de contenido, que he impulsado como ministro de Justicia en estos dos años, esta es una de la que me siento especialmente orgulloso, lo diré con austeridad, sin jactancia, pero con sinceridad, porque creo que es imprescindible reformar procesalmente la casación en los distintos órdenes de la jurisdicción y de forma muy especial en el penal. Todo el mundo es consciente aquí del déficit de articulación procesal de la jurisdicción penal, que arrastramos desde hace demasiado tiempo, porque lo tenemos identificado también desde hace demasiado tiempo. Todo el mundo debe saber aquí que en España, a pesar de que es un principio vertebral y de hecho tiene presencia en los tratados internacionales de protección de derechos humanos ratificados por España, el principio de que toda sentencia condenatoria deba ser revisada por lo menos una vez por un tribunal superior no se cumple en la actualidad, por defecto de nuestra articulación procesal. No todas las sentencias condenatorias son recurribles ante alguna jurisdicción superior. Por primera vez en nuestra historia esto lo vamos a remediar con las reformas procesales que hemos impulsado y puesto en marcha, en estos momentos en tramitación en el Congreso de los Diputados, destinadas a garantizar que cualquiera que sea la primera instancia, el primer grado de jurisdicción que pueda pronunciar una sentencia condenatoria, existe una segunda oportunidad revisora por un tribunal superior respecto de esa primera sentencia condenatoria, sin perjuicio de la unificación de doctrina en materia penal, que corresponde —esa es su definición— a la casación en la Sala segunda del Tribunal Supremo. Ello quiere decir que, en primer lugar, se va a intentar racionalizar la materia de la que entiende el Tribunal Supremo, pero al mismo tiempo se va a intentar asegurar que individualmente, en función de la pena asociada a un delito, o en concurso, cuando haya varios delitos en concurso, el mayor número de tipos penales sean unificables en su interpretación, en su contenido, por tanto en su perfil subjetivo y objetivo, por la Sala segunda del Tribunal Supremo, es decir, por el Tribunal Supremo. Además, el Tribunal Supremo va a poder cumplir esa función cuando se trate de unificar la doctrina contradictoria procedente de las segundas instancias penales que efectuarán las salas de apelación de los tribunales superiores de Justicia, en materia penal la Sala de lo Civil y Penal en apelación, de modo que la unificación de los tipos relativos a la seguridad vial pueda efectuarse en el Tribunal Supremo como corresponde. Esto puede ayudar mucho, sin duda ninguna, a dar mayor seguridad jurídica con respecto a cómo se interpretan estos tipos.

Evidentemente, en todo proceso penal hay consideraciones estrictamente individuales. Esto quiere decir que el Código Penal hace una parte del trabajo, pero no lo

hace todo; el Código Penal tipifica en abstracto la conducta, pero siempre queda, por supuesto, a partir de ahí, todo el trabajo que corresponde desarrollar a través de un juicio, de un proceso, con todas las garantías. Esto significa muchas cosas. Significa que todos los elementos subjetivos del injusto pueden marcar la diferencia entre la tipicidad y la culpabilidad. No quiero profundizar demasiado aquí en lo que es la teoría general del delito, pero creo que conviene tenerlo presente para disolver el arquetipo que pretende que tipificar en el Código Penal lleva aparejado de forma directa condenas y que esas condenas son de cárcel. Como se ha puesto de manifiesto aquí, esto solo será así a través de un juicio con todas las garantías, en el que puede marcarse la línea divisoria en los elementos objetivos y subjetivos del delito, de modo que en función del dolo, de la imprudencia o de los elementos probatorios que se hagan valer en juicio, la tipicidad de la conducta no se corresponda siempre mecánicamente con una condena y que esa condena sea mecánicamente de privación de libertad, es decir, que sea una condena de cárcel a pesar de que la pueda tener aparejada en el tipo penal abstracto descrito en el Código. Ese es el caso, por ejemplo, de la conducción bajo los efectos de medicamentos, asunto que también ha sido puesto de manifiesto por el portavoz de *Convergència i Unió*, señor Grau. Conducir bajo los efectos de medicamentos que puedan producir intoxicación puede tener relevancia penal, pero habrá que determinar el grado de dolo o de imprudencia, porque el desconocimiento total de los efectos de la ingestión de esas sustancias puede exonerar al autor, si es que le resultaba imposible conocer que pudiera tener ese tipo de efectos sobre la conducción. Como digo, es un trabajo que queda por hacer en el curso del juicio con todas las garantías, pero que no desdibuja lo que el derecho penal puede aportar a la mayor certidumbre, a la mayor seguridad, en la calificación penal de las conductas que merecen mayor reproche contra la seguridad vial.

El portavoz de *Convergència i Unió* también ha hecho referencia a la cuestión de los excesos y los límites máximos de velocidad, que constituirán una vez más un elemento a probar en juicio —juicio con todas las garantías—, de modo que, en función de la articulación de la defensa, pueda ponerse de manifiesto la ausencia total de riesgo o la valoración de ese exceso de velocidad; pero lo que no puede ponerse en duda a estas alturas es que todos los indicadores del seguimiento de la siniestralidad vial ponen de manifiesto que la incursión en exceso de velocidad es la primera causa de muertes en la carretera, no solamente en vías interurbanas sino también en vías urbanas. Todas las noches en el centro de Madrid, por avenidas principales que en apariencia resistirían muy bien los 100 kilómetros por hora, se produce algún descuido o algún siniestro en el que uno de los conductores hace una apuesta de riesgo que perjudica, a veces fatalmente, a quien conduce con una conformidad completa y perfecta, al cien por cien, a las reglas del tráfico. Por tanto, disminuir el riesgo va a

requerir ser especialmente exigentes en la tipificación en abstracto de esas conductas. Aclaro también al portavoz de *Convergència i Unió* que la retirada del carné por vía administrativa va a producir los mismos efectos penales que la retirada del carné por vía judicial. No solamente estará tipificada, sino que significará que la conducción habiéndose prohibido conducir por retirada administrativa del carné estará tipificada penalmente en las mismas condiciones que la retirada del carné por vía judicial y que esto significa que por supuesto se tipificará penalmente conducir sin carné, sin haberlo obtenido nunca. Esto es parte del trabajo que tenemos que afirmar con total certidumbre.

El portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha hecho una serie de consideraciones de las que tomo nota y que me parecen útiles para mejorar el trabajo. Tenemos que ser sensibles con los distintos puntos de vista e intentar primar el objeto principal que es intentar mejorar el cuadro de la seguridad vial trabajando juntos, más que intentar espigar líneas de confrontación partidaria o parlamentaria en un asunto que no lo merece. Si me permite, irónicamente y con el aprecio que sabe que le tengo, le diría, a la observación en la que ha insistido de que no me crea lo que digo y que no crea en lo que digo, que comprendo, lógicamente, la ansiedad con que el diputado Souvirón espera que regrese al Gobierno el Partido Popular, pero déjeme que le diga que tendrá que esperar a que regrese el PP al Gobierno para tener un ministro que no crea en lo que dice o que no se crea lo que dice, porque este ministro —y desde luego es el estilo de este Gobierno— cree en lo que dice y cree lo que dice. Es perfectamente posible hacer una aproximación integral a la política de seguridad desde un compromiso multifactorial, que está intentando ponerse de manifiesto en el empuje en la misma dirección de distintas áreas de la acción del Gobierno: el Ministerio de Fomento, con la política de infraestructuras; el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales; el Ministerio del Interior, con la Dirección General de Tráfico tan señalada en este ámbito y en este tiempo político; y también, en la contribución que me toca, el Ministerio de Justicia. Estamos intentando hacer una contribución integral.

Estoy siendo atento a las observaciones que se me han trasladado en el dossier documentado de los trabajos de esta Comisión no permanente, los puntos de vista que han puesto de manifiesto el Defensor del Pueblo, el director general de Tráfico, el presidente de la FEMP y por supuesto el fiscal general del Estado, que inciden de forma especial en lo que el Ministerio de Justicia puede hacer. Le pondré algunas observaciones a sus consideraciones más concretas y específicas. Ha hecho alusión a las alternativas a las penas privativas de libertad. Efectivamente están en la reflexión relativa a la llamada parte general del Código Penal. Me interesa subrayar siempre que calificar penalmente no significa apostar por la cárcel; de hecho eso me parece una apuesta no solo populista, en el peor sentido de la palabra, sino estratégicamente equivocada. España está en estos momentos

perfilándose como el país de mayor saturación penitenciaria de toda la Unión Europea y no creo que eso sea una buena noticia ni creo que todos los fenómenos que preocupan y que puedan recibir algún tipo de tratamiento en el Código Penal deban tener aparejadas de forma mecánica, sin más, penas privativas de libertad y cárcel. Tenemos que insistir en los programas de reeducación, de resocialización, en los trabajos en beneficio de la comunidad, como penas alternativas a las inferiores de dos años de prisión, sobre todo en el caso del primer delito, del delincuente primario, no reincidente, del delincuente que se ha visto incurso una vez en su vida, de forma a menudo sorprendente y no deseada, en un supuesto penal, que se le depure su responsabilidad penal pero que eso no lleve aparejado de forma mecánica tener que ingresar en prisión. En materia de seguridad vial parece que tiene todo el sentido el acompañamiento de medidas como la asistencia a cursos sobre seguridad vial y todas las alternativas formadoras en el valor de la seguridad vial como consecuencia de las condenas por delitos contra la misma.

Ha hecho alusión también a la especialización de los juzgados y convengo en que sin duda alguna el principio de especialización tiene que ser un principio capital en la política de reformas judiciales y organización judicial, pero no debemos llevarlo hasta el extremo de desquiciar las capacidades organizativas de un sistema judicial que después de todo recibe la asignación de recursos que, por su definición en política económica, son escasos. No cabría imaginar que en la geografía judicial española se derramasen uniformemente juzgados especializados en todos los distintos ámbitos que puedan constituir líneas de política criminal. En algunos casos ha cobrado sentido a la vista de la entidad del mal pero sobre todo también de la diversidad de la materia que se da cita en el problema político criminal. Este es el caso de la violencia de género. Esta, no solo por su especialización, por la necesidad de equipos asistenciales, sociales y periciales especializados también, sino por el hecho de aglutinar en su seno materia civil y materia penal explica esta especialización, pero no debiera ser el caso de todos los fenómenos delictivos a los que nos enfrentemos. Lo que sí es posible es especializar a fiscales que uniformen la promoción de la acción de la justicia, la interpretación de la legalidad, la defensa del interés público tutelado por la ley ante la justicia penal. Ese es un punto en el que será fácil convenir con el testimonio del fiscal general del Estado —lo hemos puesto de manifiesto en el real decreto adoptado, como antes mencioné, el 9 de junio de este mismo año 2006, por el que establecimos un fiscal de Sala de seguridad vial y una línea especializada— que se desplegará territorialmente por toda la geografía la implantación del ministerio público en España. Es muy exigible una coordinación muy potente del ministerio fiscal en este ámbito para evitar impunidades, por supuesto, y la incidencia a través del legítimo derecho a la defensa de la desviación de las responsabilidades penales hacia arreglos o conformidades que

hagan derivar el ejercicio de estas acciones en la sustanciación de reclamaciones económicas o de indemnizaciones económicas sin más.

El señor Souvirón ha hecho una serie de referencias a la importancia que tiene la modernización de la Administración de Justicia. Sabe que convengo al cien por cien con ese punto de vista, es mi preocupación principal. La Administración de Justicia tiene una cita con la modernización en mayúsculas. Estoy intentando atenderla al límite de mis capacidades y es evidente que expresa este compromiso, que asumí en mi primera comparecencia de esta legislatura, de implantar el modelo de nueva oficina judicial que quedó contenido en la Ley Orgánica 19/2003, que se aprobó en la pasada legislatura bajo la mayoría absoluta del Partido Popular. Quiero recordar que esta ley no obtuvo el voto favorable del Grupo Socialista y que intervine en ese turno parlamentario para explicar que no podíamos dar el voto favorable cuando, a nuestro juicio, se conculcaban algunos de los compromisos de los equilibrios delicados que habíamos trabado en el llamado Pacto para la reforma de la Justicia relativos al estatuto del juez. Quiero recordar que se suprimió enteramente la posibilidad de accesos complementarios o alternativos a la carrera judicial por ninguna otra vía que no fuese la oposición. Eso significó un desmantelamiento de una apuesta que el Grupo Socialista ha sostenido siempre y que es que la judicatura necesita incorporaciones adicionales a las que garantiza para cubrir el servicio: este es un valor muy importante. La oposición y por tanto los que en su momento, en 1985, se llamaron tercer y cuarto turno están más que justificados por las necesidades del servicio, además de por otras consideraciones, pero esta me parece muy relevante. En un momento en el que el Partido Popular decidió galopar libre su mayoría absoluta y desvincularse de muchos de los compromisos delicados que habíamos ido trabando en la negociación del Pacto para la reforma de la Justicia, el Partido Socialista, se explicó ya en su momento, se sentía desvinculado de ese esfuerzo de lealtad con el que intentamos dar seguimiento a las iniciativas legítimas que correspondían entonces al Gobierno del Partido Popular. Quiero recordar que muchas de las iniciativas legislativas de la anterior legislatura contaron con el voto favorable del Grupo Socialista, porque pensábamos que eran razonables aunque no fueran el reflejo, al cien por cien, de nuestras posiciones de principio —no podían serlo, estábamos en minoría y por tanto en la oposición—, eran razonables contribuciones a la actualización del ordenamiento jurídico.

Eso pone de manifiesto un comportamiento razonable de oposición e incluso yo diría que, en aspectos importantes, ejemplar. También quiero recordar que va avanzando la legislatura y el Grupo Popular no consigue arrimar el hombro y votar favorablemente ninguna de las iniciativas del Grupo Socialista, incluso en aspectos que se corresponden razonablemente con compromisos que el propio Partido Popular llevaba en su agenda,

llevaba en su compromiso, en su programa electoral, como pueda ser —permítanme citarlo— la reforma de la Ley del Menor, que se vota este jueves —tienen una oportunidad magnífica de arrimar el hombro, como hicimos nosotros en la legislatura anterior para intentar hacer de su oposición una oposición útil y no una oposición inútil— o como pueda ser el caso de la Ley de acceso a la abogacía, que estaba en su programa y estaba en el nuestro. Resulta difícil de comprender que nosotros la estemos impulsando y ustedes no la estén apoyando, cuando se corresponde punto por punto con un compromiso que habíamos mancomunado, porque estaba en su programa y estaba en el nuestro, y por una buena razón, y es que se corresponde muy mucho con una necesidad de modernización y de actualización del ordenamiento jurídico. Esto pone de manifiesto que nosotros hicimos un esfuerzo de lealtad y de aproximación muy razonable y votamos favorablemente muchas de las iniciativas que sacó adelante el Partido Popular en la anterior legislatura. En el caso particular de la reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial nosotros no votamos favorablemente; aun así, dicha reforma contempla la implantación de una nueva oficina judicial, que significa realmente una revolución, en el mejor sentido de la palabra, de las técnicas de organización de los medios materiales y personales no judiciales al servicio de la jurisdicción. Merece la pena —lo dije desde el primer día— sacarla adelante y el Gobierno está empujando para sacar adelante la oficina judicial; no es fácil, porque evidentemente en un medio muy refractario a los cambios, como es el medio judicial, las resistencias son muchas, muchas, y lógicamente esta estrategia se está enfrentando con muchas trampas, las está sorteando a diario. Lo que yo quiero es reafirmar el compromiso del Gobierno de producir esa modernización, esa informatización masiva, esa redistribución de efectivos, para hacer una justicia más ágil.

Quiero decir que los servicios comunes —además de las unidades procesales de apoyo directo a cada juez— tienen la función de agilizar enormemente la sustanciación de los procedimientos penales y la ejecución de las sentencias. El servicio común de ejecución puede jugar un papel clave a la hora de lanzar un mensaje de eficacia, además de la contundencia abstracta de la tipificación penal, en la aplicación y en la puesta en práctica de las medidas que la justicia penal puede adoptar para lanzar un mensaje contra la impunidad, y por tanto contra la actitud y la cultura del volante que subyace a las dramáticas cifras de la seguridad vial en España. Yo diría que hay un problema —que tenemos muy detectado— de cultura y de actitud, que debe ser removido de raíz con el trabajo conjunto de todos los poderes públicos. Finalmente, déjeme decirle que constato que merced al trabajo de todos —una vez más aquí nadie debe sacar pecho ni intentar hacer una lectura ventajista o partidaria— las cifras dramáticas de mortalidad en la carretera que hemos venido sufriendo y llorando están disminuyendo en España; no vamos a peor. El señor Souvirón empezaba su intervención con alguna invocación a un cuadro

de situación que supuestamente podría ser descrito en términos negativos, si no catastrofistas, por lo que quiero recordar y dejar constancia en el «Diario de Sesiones» de que estamos yendo a mejor y que, para fortuna de todos, estamos disminuyendo el número de muertes en la carretera. Ahora, es evidente que toda muerte inesperada, que toda muerte que nos golpea y que se produce de forma injusta en personas que a menudo están en la flor de la vida, en tantos jóvenes que lo tienen todo por delante y pierden todo en una mala curva, en un exceso de velocidad, volviendo de una fiesta o tropezando con la persona inadecuada en el momento inadecuado, a pesar de que ellos estuvieran cumpliendo al cien por cien con las reglas de tráfico, todas esas muertes deben sacudirnos, conmovernos y convocarnos a un trabajo conjunto hasta que consigamos reducirlas a cero. Ojalá esto fuera posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, el objetivo al que hacía alusión al final de su intervención de reducir los accidentes es compartido por todos los grupos de la Cámara, motivo por el que quizá haya este alto grado de consenso en esta Comisión. Nosotros expresamente le pediríamos que todas las recomendaciones de las distintas comparecencias que se iniciaron el 23 de noviembre con el fiscal general del Estado puedan ser tenidas en cuenta en este proyecto de ley que el Gobierno va a presentar el próximo mes de julio, ya que entiendo que, si va a ser antes de agosto, será en julio quizás cuando el Gobierno lo presente. Los grupos que formamos parte de esta Comisión le pediríamos que el Gobierno tenga en cuenta los trabajos que se han venido realizando. A menudo se acusa a este Parlamento de legislar de espaldas a la sociedad; por una vez que, antes de legislar, hemos sido capaces de abrir el Parlamento a la sociedad, a las víctimas, a los automovilistas, a los catedráticos y a los expertos, para que aportaran sus conclusiones, le pediríamos que no cayeran en saco roto y que pudieran ser integradas en esa futura reforma.

Quiero recordar a los portavoces y a los miembros de la Comisión que la próxima semana está prevista una nueva sesión, concretamente el miércoles, que contará con la presencia del ministro del Interior, señor Rubalcaba, sesión con la que concluiría este periodo de sesiones. Insisto, el miércoles día 28 comparecerá ante la Comisión el nuevo ministro del Interior. Asimismo, quiero agradecer una vez más al ministro de Justicia su comparecencia. Esperamos que pueda ser continuada en lo que es el seguimiento de la justicia en el ámbito de la seguridad vial, que por tanto no sea la única comparecencia del Ministerio de Justicia ante esta Comisión y que podamos realizar desde la misma un seguimiento de estas nuevas medidas que vamos a impulsar. Señorías, muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las once y treinta minutos de la mañana.

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**