



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 898

JUSTICIA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ÁLVARO CUESTA MARTÍNEZ

Sesión núm. 51

celebrada el jueves, 27 de septiembre de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

— Elección de la Secretaría Primera de la Comisión. (Número de expediente 041/000015.) 2

Ratificación de la ponencia designada para informar la Proposición de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. Presentada por los Grupos Parlamentarios Socialista del Congreso, Catalán (Convergència i Unió), Esquerra Republicana (ERC), Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Mixto. (Número de expediente 122/000222.) 2

Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre la Proposición de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. (Número de expediente 122/000222.) 2

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

— ELECCIÓN DE LA SECRETARÍA PRIMERA DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 041/000015.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Vamos a abordar el orden del día de la Comisión de Justicia, que tiene como primer punto la elección de la Secretaría Primera de la Comisión. Vamos a tratar este punto con carácter inmediato y por tanto esta será la primera votación. La siguiente votación, referida al estudio de las enmiendas y al informe de la ponencia sobre la proposición de ley orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, no se celebrará antes de las doce y cuarenta y cinco. Por tanto, ruego a aquellos que tengan que realizar alguna actividad parlamentaria paralela, negociaciones y demás, que estén en la sala a las doce y cuarenta y cinco, en previsión de que a partir de ese momento empiece la votación.

En nombre de la Mesa, quiero poner en su conocimiento, aunque ya lo saben, que ha causado baja como diputada del Congreso de los Diputados doña Rosa Polonio, que hasta el momento ocupaba la responsabilidad de secretaria primera de la Comisión de Justicia. En sustitución de la misma, nos honra acoger no solo como nuevo miembro de la Cámara, de la que ya es miembro efectivo por haber tomado posesión, sino como miembro de esta Comisión al diputado por Córdoba don Narciso Sicilia Ávalos, al que damos la bienvenida.

Sin más rodeos, procedemos a la elección de la vacante que hay en la Mesa, relativa a la Secretaría Primera de la misma. Para esta elección es de aplicación, como saben ustedes, el artículo 41 del Reglamento del Congreso, que nos remite al artículo 37.2. En aplicación de estas disposiciones, procederemos a realizar la votación por llamamiento y de manera secreta, por papeleta. Para ello tenemos aquí una urna. Todos los miembros titulares o suplentes que tienen derecho a voto en la Comisión están registrados y por tanto vamos a dar lectura a sus nombres para que depositen su voto.

Aunque no hay un trámite de presentación de candidaturas, obra en nuestro poder la propuesta del Grupo Socialista para este puesto, que es el nuevo diputado y miembro de esta Comisión don Narciso Sicilia Ávalos.

Hechas estas aclaraciones, procedemos a la votación. Ruego al señor secretario que vaya llamando a los diputados y diputadas para que vayan depositen su voto.

Por el señor secretario se procede al llamamiento de las señoras y señores diputados.

Terminada la votación y verificado el escrutinio, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, han sido treinta y tres los votos emitidos y por unanimidad queda proclamado secretario primero don Narciso Sicilia Ávalos a quien pedimos, aparte de felicitarle, que tome posesión de su puesto en la Mesa. (Aplausos.)

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY ORGÁNICA 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA, GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS Y GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 122/000222.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, a continuación procedemos a la ratificación de la ponencia designada para informar de la iniciativa legislativa que nos ocupa en el día de hoy, que es la proposición de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. La ponencia fue integrada por los siguientes diputados: don Vitorino Mayoral Cortés, doña Eloisa Álvarez Oteo, don Alex Sáez Jubero, don Federico Souvirón García, doña Ana Torme Pardo, don Jordi Janè i Guasch, don Agustín Cerdà Argent, doña Margarita Uría Etxebarria, doña Isaura Navarro Casillas y don Francisco Rodríguez Sánchez. Queda ratificada la ponencia.

EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE LA PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY ORGÁNICA 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. (Número de expediente 122/000222.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al estudio de la proposición de ley referida. Para la defensa de las enmiendas 1, 2, 3, 4, 5 y 6 tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Nos encontramos en el seno de una Comisión que ratifica una ponencia en la que sorprendentemente no se ha admitido ninguna de las enmiendas planteadas por los grupos. Es más, ni siquiera se produjo un debate en el seno de la ponencia sobre el contenido de las mismas. Esto nos parece muy llamativo puesto que precisamente cualquier reforma del

Código Penal debe conllevar un debate sosegado de cada uno de los preceptos, y más aún en este caso en que estamos hablando del endurecimiento del mismo. Como digo, este tipo de reformas siempre merece un debate sosegado que en este caso no se ha producido.

La reforma atiende principalmente a las demandas de las asociaciones de víctimas y de las compañías de seguros. La realidad es que después las opiniones de los juristas son más ponderadas. Hay de todo, unas son más coincidentes con la posición de Izquierda Unida y otras menos, pero en cualquier caso han de ser atendidas y debatidas en el seno de esta casa, cosa que hasta ahora no se ha producido. Parece una obviedad que para llevar a cabo cualquier reforma no se hayan de asumir las exigencias de los perjudicados tal y como se presentan, sin más, sino que se debe producir todo este debate que intentamos realizar con las demás reformas; por cierto, que cuando llegan al final de su tramitación el ministro suele decir que la tramitación parlamentaria ha mejorado la ley. En este caso la reforma se firmó por parte de todos los grupos con el compromiso de que precisamente durante la tramitación parlamentaria sería mejorada la ley, cosa que no se ha producido.

En esta reforma se escuchan, sin más, las exigencias de los perjudicados y se prescinde de principios constitucionales y penales asentados. La tentación puede más que la razón y esta reforma tiene mucho de escaparate y poco de efectividad, y encima, como digo, el grupo que sirve de correa de transmisión del Gobierno se niega a mover ni una sola coma del texto que fue presentado, incumpliendo el compromiso con todos los grupos de que se atenderían las propuestas de cada uno de ellos durante la tramitación parlamentaria, negándose el debate cuando el texto contiene atentados tales como identificar resoluciones administrativas con resoluciones judiciales en cuanto a su incumplimiento, lo cual nunca se ha hecho por apartarse de principios constitucionales y penales, por lo que la cosa es aún más grave.

Entendemos que la reforma del Código Penal para atender a las necesidades de la seguridad vial puede ser una herramienta muy positiva y puede ser útil, pero para ello se han de admitir las enmiendas presentadas por los distintos grupos. Nosotros hemos estudiado las enmiendas del resto de los grupos y entendemos que tanto algunas de Convergència i Unió como del PNV, e incluso parte de las del Grupo Popular, son muy interesantes y mejorarían sustancialmente el texto. Por tanto, reforma del Código Penal como herramienta útil sí, pero con debate parlamentario sosegado y atendiendo a las distintas posturas que se reflejan a través de las enmiendas presentadas.

Utilizar el derecho penal para resolver la seguridad vial, en principio no parece lo más adecuado, pero utilizarlo sin siquiera acercarse a lo que significa una solución del problema es aún peor; es decir, si se utiliza, que se haga de manera adecuada. Porque yo me pregunto cómo se van a cambiar las actitudes de los conductores si la solución es pecuniaria o tener antecedentes y después nunca se aplicará. Parece que en esta reforma no se sabía muy bien qué

hacer porque, por una parte, quieren añadir un plus de gravedad a través del Código Penal a infracciones formales de exigencias administrativas como, por ejemplo, incumplir los límites de velocidad y, por otra parte, como saben que se están saltando el principio constitucional de proporcionalidad, recurren a las penas bajas, que después nunca se aplicarán, pero así sus conciencias están más tranquilas. Pues no deben estarlo y el hecho de que esta reforma aparezca en los telediarios como si nos hubiéramos preocupado mucho por la seguridad vial no es una solución al problema; más bien al contrario, seguramente en la siguiente legislatura se valorará esta reforma y el Código Penal tendrá que ser otra vez reformado para atender a la realidad e intentar, teniendo en cuenta las enmiendas de todos los grupos, abordar este problema con serenidad y racionalidad. Si ustedes creen que se ha encontrado la cuadratura del círculo, les diré que no es así; que esta reforma, como digo, se revelará en breve como absurda tal y como está planteada. Todo ello si se niegan a admitir, como digo, las enmiendas que se presentan por los distintos grupos. Pero aún queda tiempo para corregir este error, aún estamos a tiempo de que se voten favorablemente y esta reforma del Código Penal sea realmente útil. Porque el plus de gravedad del Código Penal ha de ir ligado necesariamente a la creación de peligro, incluso con una redacción abstracta que estamos dispuestos a pactar, a modo de transaccional, referida a la enmienda número 1 de mi grupo parlamentario. De este modo, se recogerían las demandas de las víctimas y no se convertiría el Código Penal en un listado de infracciones formales administrativas con consecuencias penales. Ante la perspectiva de conducir al ciudadano ante un proceso penal por delito, debemos ser cautos y conjugar la seguridad jurídica necesaria con el margen de interpretación que permite una valoración judicial concreta. En este sentido se han presentado nuestras enmiendas y por ello la enmienda número 1 introduce: poniendo en peligro la seguridad del tráfico. No es un peligro concreto, pero en alguna parte, en algún peligro se ha de poner el bien jurídico que se ha de proteger. Cuando estudiamos la carrera de Derecho nos explican que el Código Penal actúa cuando se vulnera un bien jurídico, que es el que se protege a través del Código Penal. Si no es así, no se debe abordar una reforma en el Código Penal; por tanto, no se puede introducir ese tipo porque no hay un bien jurídico a proteger, es necesario introducirlo. Por eso, pedimos el voto favorable de la enmienda número 1.

Respecto de la enmienda número 2, la redacción sería la del proyecto de ley actual, porque entendemos que es suficiente.

Con la enmienda número 3 pedimos la supresión del artículo 384, porque equipara conducir sin licencia a la decisión judicial. Y subsidiariamente la enmienda número 4 propone añadir: con temeridad manifiesta. Entendemos que conducir sin licencia solo debe ser punible penalmente en caso de que se ponga en peligro la seguridad del tráfico.

Presentamos la enmienda número 5, de supresión, porque quiebra un principio básico del Código Penal que

es que no se puede equiparar un tribunal de Justicia con un órgano administrativo; es decir, cuando se habla del quebrantamiento de una medida como es la retirada del carné, si es una decisión judicial, ya está recogido, es el quebrantamiento de condena del artículo 468 del Código Penal. Por lo tanto, no sería necesario introducir nada y lo que no se puede hacer es introducir la desobediencia de una sanción administrativa como punible a no ser que se uniera a la conducción temeraria.

La enmienda número 6 se refiere a penalizar el exceso de velocidad a través de la introducción de limitadores de velocidad en los vehículos a motor y ciclomotores en circulación. La realidad es que hoy en día hay medidas al margen del Código Penal que deberían abordarse por parte del Gobierno que, si se introdujeran en nuestra legislación, serían muy efectivas para abordar el problema de la seguridad vial: poner más medios, mejorar nuestras carreteras, quitar los guardarraíles para que los motoristas no padezcan terribles accidentes. Son muchas cosas las que se pueden hacer y una de nuestras propuestas es precisamente esta, introducir limitadores de velocidad para que los conductores de coches tengan esta limitación y nos apartemos de la visión que nos viene a través de la publicidad, según la cual el ir mucho más rápido es algo muy positivo y mucho mejor. Entendemos que debemos hacer frente a esta realidad mediática e introducir estos limitadores, sería una herramienta muy útil.

En definitiva, señorías, si se opta por la persecución penal, debe asumirse que ello exige más requisitos que la mera intervención administrativa. La intervención penal ha de ser siempre mucho más garantista y por eso se ha de recoger el principio acusatorio, la presunción de inocencia y el principio de ofensividad. No es razonable exigir la intervención penal sin los límites y garantías que le son propios. Por lo tanto, pido que se voten favorablemente nuestras enmiendas y también algunas del resto de los grupos para que esto no ocurra y para que esta reforma del Código Penal sea razonable y realmente útil para luchar contra el problema que padecemos en nuestras carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas números 7 y 8 tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco, la señora Uría.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Nuestro grupo no quiso ejercer esta iniciativa legislativa tan original que suponía desgajar esto del total contenido del Código Penal, que está también presentado en esta Cámara como proyecto, para tipificar únicamente las conductas que hacían referencia a tráfico y seguridad vial, y quizá en castigo por ello hemos tenido un trato durante la tramitación; un no trato, mejor dicho, señor presidente, puesto que nadie, por parte del grupo mayoritario, ha ejercido lo que suelen ser buenas maneras o cortesía parlamentaria y manifestarnos algo sobre nuestras enmiendas y cuál iba a ser la postura del grupo, con lo que hemos deducido lógicamente que ninguna de nuestras dos enmiendas va a ser objeto de votación favorable. Insisto, no ha habido ni ese

mínimo contacto, que tampoco existió en la ponencia que, como bien sabe el señor presidente, se dilucidó simplemente diciendo que se rechazaba todo.

Ya dije que no nos parecían adecuadas las modificaciones que se introducían en lo que hace referencia a la determinación y cuantificación de las tasas de alcohol en el aire respirado y de alcohol en sangre, aunque las penas que se contemplan en el 379 en este caso son las mismas que en el Código Penal vigente, simplemente se procede a esta determinación y cuantificación. Por otra parte, como cuestión de mayor impacto en la ciudadanía, se fijan además los límites de los excesos de velocidad a partir de los cuales las conductas pudieran ser constitutivas de delito, lo que sirve de soporte para la determinación de la conducción temeraria o con consciente desprecio a la vida de los demás. Decíamos que no había nada o que no se nos había aclarado nada que pudiese poner en relación este endurecimiento de las penas con una supuesta minoración drástica de las muertes y heridos en las carreteras y, en todo caso, con una reducción aún mayor de las cifras en relación con las de años anteriores. No ha acompañado a la presentación de la proposición ningún estudio sobre ello y no sabemos en qué puede fundarse una previsión respecto de un resultado de este estilo, que ojalá se produzca, señorías.

Se me dirá que, si este era el criterio del Grupo Vasco, hemos presentado pocas enmiendas y efectivamente solo hemos presentado dos, que permiten corregir una técnica legislativa que nos parece deficiente, y es que, señorías, también debo confesar que a quien ejerce la potestad sancionadora en el ámbito de la Administración vasca sí le parecían adecuadas las previsiones que el texto contempla. Cuantos menos expedientes administrativos tengan que tramitarse por la Administración mejor, supongo que se considera que es bueno para el servicio que se presta, sin que necesariamente piense yo que se va a producir otro efecto que el de atascar a los tribunales quitando competencias a la Administración sancionadora en este caso. Insisto, no tengo nada claro que la aprobación de este texto se vaya a traducir en una minoración drástica de los muertos y heridos en carreteras, ni en una mejora de las cifras en relación con años anteriores.

Señorías, la enmienda número 7 que presentábamos únicamente pretendía evitar la exacerbación de la pena a la mitad superior, que va en contra del principio de proporción que debe regir en toda tipificación penal, para aquellos supuestos en los que el resultado lesivo por su gravedad fuese constitutivo de una simple falta del artículo 621 del Código Penal; reservar el agravamiento cuando el resultado lesivo tenga el carácter de delito y no de simple falta. En cuanto a la número 8, que tiene más calado que la anterior, es porque lo que se prevé en el precepto que se enmienda rompe la lógica de lo que en la exposición de motivos se establece, puesto que el precepto prevé la sanción de una conducta de mera desobediencia a un agente de la autoridad, pero no implica que el desobediente conduzca bajo la influencia del alcohol o de otras drogas. Se dice que si el tipo no exige conducir bajo tales

circunstancias no procede imponer una pena de privación del permiso de conducir, que solo sería aplicable, conforme se pretende en las modificaciones, si se hubiese conducido bajo la influencia de dichas sustancias. Se incurre, además, en el texto del precepto en otra cuestión que mi grupo tuvo ya ocasión de señalar —no yo misma sino mi compañero Emilio Olabarría— cuando se produjo la modificación del permiso de conducir y se introdujo la modalidad de los puntos. Se sostiene, al menos por parte de quien apoya al Gobierno, que la retirada de los puntos no tiene naturaleza punitiva. Se dice que la técnica de los puntos tiene nada más que una finalidad reeducadora: realización de cursos y sensibilización en materia de reeducación vial, lo que a su entender no se traduce en una doble penalización por unos mimos hechos. Justificábamos allí la postura de que creemos que estamos ante una auténtica sanción y lo hacíamos con jurisprudencia constitucional. La sentencia del Tribunal Constitucional 276/2000 dice que ni el *nomen iuris* empleado por la administración o asignado por la ley ni la clara voluntad del legislador de excluir una medida del ámbito sancionador constituyen un dato decisivo a la hora de precisar si los artículos 24.2 y 25.1 de la Constitución resultan de aplicación. Siguiendo los términos de esta sentencia que he citado, la medida propuesta —reducción de puntos— se aplica como consecuencia de una infracción de ley precisamente a quien aparece como responsable de la misma; en segundo lugar, la medida puede suponer la restricción de un derecho, puesto que puede llevar a la retirada del permiso o licencia de conducción, y, en tercer lugar, la reducción de puntos planteada en el proyecto —allí decíamos en el proyecto, ahora en el texto vigente— se gradúa en función del comportamiento ilícito o la gravedad de la infracción. Se nos presentan, por tanto, algunos caracteres externos que parecen conferir al sistema de reducción de puntos una cierta imagen sancionadora. Además, la propia exposición de motivos de la norma a la que me estoy refiriendo dice en el párrafo cuarto que el efecto punitivo para aquellos comportamientos consiste en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor titular de un permiso o licencia de conducción. Ahora que estamos hablando de modificar el Código Penal, se sigue incurriendo en esta inconsecuencia al no establecerse dentro del propio Código Penal como pena la privación de puntos, y si se endurece la respuesta sancionadora respecto de estas conductas, en lógica consecuencia también debiera tener traslación, puesto que tiene un efecto punitivo, la adecuación en materia de puntos. Si ahora se sancionan más determinadas conductas o conductas distintas, en el propio Código Penal debiera existir alguna referencia a la naturaleza de respuesta punitiva que tiene para nosotros el carné por puntos. Insistimos en lo que ha sido criterio de este grupo también durante la tramitación.

Según se nos ha hecho saber por parte no de quien es ponente en esta ley, sino de algún otro representante del Grupo Socialista, que se pretende introducir en este trámite una nueva disposición final. No nos oponemos, nunca ha sido táctica de este grupo impedir que se pueda

tramitar, puesto que se requerirá unanimidad favorable para la tramitación. Ahora, de no haberse hecho esta trampa —para nosotros supone una trampa y así lo hemos manifestado siempre— al proceso normativo de introducir algo privando a los grupos de formular enmiendas, mi grupo hubiera tenido ocasión de presentar algún perfil o matización respecto de lo que se pretende. En principio, no nos parece mal, puesto que lo que se pretende con esta nueva disposición final tiene naturaleza meramente organizativa de la Administración del Estado respecto a qué órganos van a ser los competentes para sancionar, todo ello en relación con la propia Administración del Estado, insisto. Sin embargo, el Estado salva perfectamente la competencia para aquellas comunidades autónomas que son competentes en materia de tráfico diciendo que ellas mismas elegirán quiénes son los órganos designados por sus respectivos consejos de gobierno.

Hay, sin embargo, dos aspectos que sí hubieran sido objeto de modificación. Uno, que nunca hemos encontrado justificación para que el Estado se reserve la competencia de sancionar en materia de autorización para publicidad de vehículos, puesto que es claro que es una competencia de tráfico o de defensa de los consumidores, ambos títulos competenciales que corresponden a las comunidades autónomas y en los que, por tanto, debieran ser capaces también de sancionar. El segundo aspecto que hubiésemos enmendado sé que es un clásico, ningún Gobierno ha querido nunca entender que la posible retirada del permiso de conducir pudiera efectuarse por parte de las propias comunidades autónomas. No insistiré respecto de las posibilidades de entender la retirada del permiso como competencia autonómica, puesto que hay literatura abundante en el «Diario de Sesiones» de esta Cámara, la última ocasión cuando se produjo la Ley de transferencia o delegación de las competencias en materia de tráfico a la Generalitat de Catalunya. Ya sé que es una convicción histórica respecto de quien gobierna en cada momento, sea un partido u otro, pero nos hubiese gustado haber tenido ocasión de formular enmiendas a estos dos aspectos. Por lo demás, lo intentaremos en el Senado, supongo que con parecido éxito al que han tenido nuestras propuestas en la tramitación de este texto.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente una matización. Las enmiendas *in voce* en el Pleno sí requieren la unanimidad, en la Comisión no. De todas formas, se toma nota de su buena disposición a su tramitación.

Para la defensa de las enmiendas 15 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Llega hoy a la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados una reforma legislativa de largo recorrido, porque tuvo su origen en unos debates en la Comisión de Seguridad Vial que tengo el honor de presidir, ante la que durante varias semanas comparecieron diversas personas para pronunciarse sobre si era necesario o no modificar el Código Penal en este ámbito. Quiero recordar que compareció ante la Comisión

de Seguridad Vial el fiscal general del Estado, que es un hecho excepcional, normalmente comparece ante esta Comisión de Justicia, pero quiso venir a la Comisión de Seguridad Vial a explicar cuáles eran, a su entender, las carencias de la actual normativa penal en este ámbito; compareció el anterior ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, el propio Defensor del Pueblo, magistrados del Tribunal Supremo, expertos, asociaciones de automovilistas y asociaciones de víctimas, y del debate del conjunto de comparecencias que tuvieron lugar se extraía un mínimo común denominador: que era necesario emprender esa reforma del Código Penal. Quiero destacar aquí de manera muy singular la propia intervención del director general de Tráfico, don Pere Navarro, que incluso se atrevió ante esa Comisión de Seguridad Vial a formular unos criterios de por dónde debía impulsarse esa modificación, criterios marcados por él y por el Ministerio del Interior bajo la pauta de lo que se estaba haciendo en otros países de nuestro entorno. Con ese criterio se llegó a la conclusión de la necesidad de modificar el Código Penal, ampliamente votada en el Pleno del debate de política general de esta Cámara del año 2006.

A partir de esa votación, el Gobierno presenta un proyecto de Código Penal, y entre los aspectos y capítulos que incluye están los relativos a la seguridad vial. Por tanto, viene de lejos esta tramitación, porque viene de un proyecto de ley que estaba en esta Cámara hace ya más de un año y para el que se abrió un plazo de enmiendas, comenzando así su iter parlamentario el Código Penal; Código Penal de difícil acuerdo en esta legislatura, y así lo detectó nuestro grupo, *Convergència i Unió*, que pidió que, dado que entendíamos que no llegaríamos a tiempo de aprobar el Código Penal en su conjunto, por lo menos esos aspectos relativos a la seguridad vial en los que había un amplio consenso en la Comisión de Seguridad Vial, se separaran a través de una tramitación distinta para poderlos acelerar, con un objetivo, que estuvieran aprobados al final de esta legislatura, en la que sí habíamos iniciado ese trabajo y escuchado unas comparecencias, pareciéndonos oportuno dar esa respuesta legislativa. Desde *Convergència i Unió* creemos que teníamos razón, que no se va a aprobar en esta legislatura el Código Penal global. El tiempo nos está confirmando que ese diagnóstico era certero. La Mesa sigue aún ampliando cada semana el plazo de enmiendas al articulado del proyecto de Ley del Código Penal. Por tanto, creemos que teníamos razón en pedir que se desgajara del mismo esa parte relativa a la seguridad vial y que mi grupo también hacía extensiva a los artículos que se referían a los aspectos de seguridad ciudadana, como las bandas organizadas. Por tanto, el tiempo nos da la razón en el sentido de que el Código Penal global no verá la luz en esta legislatura; en cambio, sí creemos que puede ver la luz la proposición de ley que ahora estamos tramitando. Es una proposición de ley que parte de un consenso básico entre los grupos firmantes de la misma, a partir de un texto cuya redacción fue muy meditada en el Ministerio de Justicia y Ministerio del Interior. Tampoco fue una redacción improvisada de los ministerios, sino una redacción

semejante a la que ya incluía el proyecto global de Código Penal, cuya parte de seguridad vial ahora desgajamos, que había pasado el filtro de la Comisión General de Codificación y de todos los informes previos a la presentación a la Cámara de un proyecto de ley. Pues bien, esa parte ahora se incluye como proposición de ley con algunos cambios, y quiero destacar algunos. La proposición de ley que ahora se impulsa es, si me lo permiten, menos contundente que el proyecto de ley inicialmente presentado. Por ejemplo, los límites finales de velocidad que van a producir la comisión de un delito son menos rigurosos que los del proyecto de ley presentado inicialmente. Entendemos que pueden tener una mayor comprensión social en el sentido de que son menos exigentes que el proyecto inicial, pero van a estar en el Código Penal.

Otro aspecto al que me voy a referir, y al cual se dio muchas vueltas, es el de la tasa penal de alcoholemia. Los países de nuestro entorno han fijado una tasa penal de alcoholemia. Nosotros hemos fijado en la proposición conjunta el 1,2 gramos de alcohol en sangre. Ese es un criterio que nos sitúa entre los países europeos menos exigentes. Nos equipara a Portugal y Reino Unido, que tienen 1,2, pero la mayoría de países tienen límites más bajos, por ejemplo, 0,8 Francia. Los expertos nos han dicho —y quiero citar aquí al Intra y al señor don Luis Montoro que ha hecho unos estudios— que llevar 1,2 gramos de alcohol en sangre significaría una clara pérdida de conciencia y de reflejos por parte del que conduce. Por tanto, es un peligro potencial en la carretera o en nuestras calles tener una persona que va con ese altísimo grado de alcoholemia. De todas formas, se mantiene el criterio actual, que es conducir bajo los efectos del alcohol, de drogas, de estupefacientes, pero en todo caso se entiende que vas bajo los efectos del alcohol si tienes 1,2 gramos en sangre. A lo mejor, alguien tiene menos y también se puede verificar que va bajo los efectos del alcohol, pero que nadie pueda decir que si va con más de 1,2 no está ante ese tipo penal. Por tanto, la fijación de esa tasa penal de alcoholemia es lógica, concorde con el derecho comparado y entendemos que es válida la presentación final de la misma. Había un tercer aspecto, que es que, después de haber aprobado en esta Cámara con un amplio consenso el permiso por puntos, nos encontrábamos con que personas que han perdido su permiso de conducir porque han perdido todos los puntos, reinciden en la conducción habiendo perdido los puntos y no tenían una respuesta penal. En este caso entendíamos que, al ser una persona que se burla del sistema, necesitaba tener también esa respuesta penal.

Por tanto, primera apreciación, no es improvisado, porque su tramitación viene de largo; ya en el proyecto de Ley de Código Penal presentado por el Gobierno estaban estos delitos. Pero es que, además, viene de largo porque viene de unas conclusiones de la Comisión de Seguridad Vial a las que, oídas las comparecencias, pudimos llegar los distintos grupos que participamos activamente en sus debates. Segunda apreciación. Una vez presentada la proposición de ley, cada grupo debía intentar presentar y consensuar enmiendas. No ha ido por lectura

única. Se ha hecho un trámite legislativo por urgencia, pero con la debida presentación de enmiendas por parte de los grupos, sabiendo que tenemos un compromiso inicial. Si hemos firmado entre todos una proposición de ley, debemos buscar unas enmiendas que no violenten ese sentir inicial de los firmantes. Debemos buscar unas enmiendas que puedan ser aceptadas —lo digo con toda claridad, con toda honestidad y con toda sinceridad— por parte del grupo mayoritario de la Cámara. Yo tengo enmiendas que si hoy las someto a votación podrían obtener una mayoría alternativa. Pero si el grupo mayoritario que ha sido firmante y ha impulsado que se pueda tramitar hoy esta proposición de ley, viera que, al final, fruto de la misma, salen enmiendas que desde la política legislativa del Gobierno, del Ministerio del Interior y del Ministerio de Justicia, no concuerdan con la voluntad en este caso del Gobierno que ha avalado un texto inicial, estaríamos llegando a un resultado que a lo mejor no sería deseado por el Gobierno y, por tanto, estaríamos traicionando la voluntad de los grupos firmantes y la del grupo mayoritario. A mí me hubiera gustado un mayor consenso con las enmiendas presentadas por los distintos grupos, incluso con las presentadas por nuestro grupo, pero sabía inicialmente que todas las enmiendas tenían que pasar por ese filtro del grupo mayoritario y no íbamos a traicionar en Comisión lo que el grupo mayoritario tenga como criterio final a la hora de aceptar o no las enmiendas presentadas. Ahora voy a defender las enmiendas presentadas por Convergencia i Unió. Adelanto que retiraré aquellas enmiendas que no puedan ser objeto de un consenso final, porque no podría llegar a un resultado final que contrariara lo que es la voluntad de los dos ministerios, Justicia e Interior, que han contribuido a que esta reforma pueda llegar a buen término.

Hemos presentado diversas enmiendas, una de ellas, importante, guarda relación con la enmienda número 1 de Izquierda Unida, con la que mi grupo hubiera visto posible llegar a una transacción, ya que comparte la filosofía en cuanto a los excesos de velocidad, cuando tenemos la suerte de que ese exceso de velocidad no ha causado ningún accidente y no hay ninguna víctima. Es una suerte, porque, no nos engañemos, estamos hablando de altos excesos de velocidad. Al ir a más de 200 por una autopista, a más de 180 por una carretera, a más de 110 por un núcleo urbano puedes tener la suerte de no causar ningún accidente, pero estás creando una conducta de alto riesgo y el bien jurídico que vamos a proteger aquí es la ciudadanía en general. No nos engañemos, aquí no vamos a castigar al conductor. No. Vamos a intentar crear menos riesgos en nuestras carreteras, en nuestros núcleos urbanos y beneficiar el bien jurídico protegido, que es la sociedad, los ciudadanos que transitan por las calles de su ciudad, los ciudadanos que conducen con prudencia y que se encuentran, a veces, a una persona que a altas velocidades les puede llegar a causar la muerte. Quiero recordar ante esta Cámara que cada día y como promedio en España mueren diez personas por accidente de tráfico en núcleos urbanos y vías interurbanas. Qué otro fenómeno de

nuestra sociedad causa una cifra igual, por no hablar de las miles de personas heridas con paraplejas que en un día les cambia la vida. ¿Por qué les ha cambiado la vida? Porque alguien actuó con excesiva imprudencia en algunas ocasiones. Digámoslo claro. A veces es la fatalidad y es un accidente real, pero la ONU ha dicho de manera clara: El accidente no es accidental. Se causa un accidente porque alguien ha actuado de manera indebida y lo que pretende el Código Penal es prevenir. Este código sería bueno si se aplicase poco, en el sentido de que consiguiera cambiar ciertas actitudes absolutamente imprudentes. Por tanto, mi grupo a través de su enmienda lo que pretende es que cuando tengamos la suerte de que ese exceso de velocidad no haya causado un accidente, nunca pudiera haber penas de prisión, que pudiera haber trabajos en beneficio de la comunidad, privación del permiso, multa, pero no prisión, no privación de la libertad en estos casos. Se nos dirá que, evidentemente, la pena de prisión que en ese supuesto no excede de los seis meses nunca se va a aplicar, pero en casos de multirreincidencia quizá se llegaría a aplicar. Entendemos que la prisión no sería el mejor resultado para ese supuesto en el que al final, por suerte, no hemos tenido un accidente o una víctima. Esta sería una buena solución, que va en la línea que defendía la diputada Navarro, en el sentido de objetivar que el exceso de velocidad vaya ligado a causar realmente un riesgo para la seguridad vial. Repito, este es el criterio de nuestro grupo que no ha sido compartido por el grupo mayoritario y, por tanto, ya anuncio que no someteré a votación esta enmienda porque, repito, voy a respetar ese criterio del grupo mayoritario.

Por otro lado, sí que parece que puede llegarse a un acuerdo en relación con nuestra enmienda 16. Hoy se nos ha hecho llegar una posible transacción que está cargada de sentido común. Incluso los propios especialistas y medios de comunicación nos han trasladado a la opinión pública que estábamos produciendo un resultado contradictorio cuando, en el artículo 384 se castiga penalmente al que conduce habiendo perdido los puntos —porque ha tenido una decisión judicial que le ha privado definitivamente del permiso y sigue conduciendo— y en cambio no se castiga a aquel que nunca ha tenido el permiso. Este de alguna manera aún se burla más del sistema, porque estaríamos tratando peor al que habiéndolo obtenido ha perdido los puntos o se le ha privado del permiso tras una sentencia, que al que no lo ha tenido nunca. Creemos que incorporar al que no lo ha tenido nunca va en la línea correcta y del sentido común, si no estaríamos tratando distinto al que no ha tenido nunca el permiso, que saldría más beneficiado que aquel que, por lo menos, lo ha llegado a tener a pesar de haber perdido los puntos o habérsele privado judicialmente del mismo. Cuando uno conduce habiendo perdido los puntos o sin haber tenido nunca permiso la pena que se imponía en ambos casos incluía también la privación del derecho a conducir vehículos a motor por un tiempo superior de uno y hasta seis años. Esto era una incongruencia, porque se le castiga por no tener permiso y la pena le prohíbe obtener el permiso de

nuevo, con lo cual era un círculo vicioso que las autoridades de Tráfico detectaban como tal. Por tanto, creo muy acertado eliminar de este artículo 384 la pena relativa a que no puedes volverte a sacar el permiso durante un tiempo. Que puedan sacárselo. Lo que pedimos los legisladores es que se conduzca con permiso vigente y, por tanto, si uno lo ha perdido démosle la oportunidad de que se lo pueda sacar, por lo que nos parece una buena solución que no vaya esa pena accesoria dentro del artículo 384. En consecuencia, aceptaremos esa transacción y nos congratulamos de ello.

Desde el inicio de la tramitación del proyecto de Ley del Código Penal nuestro grupo parlamentario —y quiero citar aquí a nuestro portavoz, Josep Antoni Duran i Lleida— tenía un gran interés en uno de sus artículos, el 385 bis, el que viene a penalizar a quienes forman parte de bandas organizadas para cometer delitos, hurtos, los típicos robos nocturnos, que muchas veces quedan en tentativa. Si se penaliza formar parte de una banda se podría dar una respuesta penal mucho mejor. Por eso, mi grupo presentó dos enmiendas para rescatar del proyecto global ese artículo 385 bis y el título correspondiente que incorporaba el mismo. Lamentablemente no hemos llegado a un acuerdo. Se nos dice que se abre la caja del Código Penal y que si ahora introducimos esto por qué no se introducen también otros aspectos. Yo lo respeto, aunque no lo comparto, y por tanto voy a retirar esas enmiendas porque no son objeto de consenso. Pero repito que desde el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) creemos que hubiera sido útil rescatar ese artículo, como habíamos dicho desde que se planteó la segregación, segregar seguridad vial y segregar también los aspectos relativos a la seguridad ciudadana.

La última de las enmiendas presentadas por mi grupo trata de atender una petición de las asociaciones de víctimas —que celebraron un congreso en Madrid y así lo pidieron de manera clara— y de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Lo que nos piden es que modifiquemos el artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para que tras el ingreso hospitalario de una víctima de un accidente de tráfico se facilite la práctica de pruebas y analíticas para detectar la posible presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Se nos pedía una modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal porque a veces se requieren una serie de autorizaciones y trámites que dificultan que se pueda realizar esa analítica en el momento. A veces la analítica de saliva no es suficiente y era necesario reformar esta ley. También en este caso parece ser que no es posible emprender hoy esta modificación. Mi grupo hubiera preferido que se hubiera aprobado, pero tampoco someteremos a votación esa enmienda si no forma parte de ese consenso.

Resumiendo, señor presidente, señorías, de las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a esta proposición de ley mantendríamos para su votación y a efectos de transacción la 16 y 19 y retiraríamos el resto. Ya adelanto que en la medida en que la modificación que nos proponen no afecta

en nada a las competencias de las comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico, en el sentido de ayudar a una mejor tramitación de las sanciones administrativas a través de una reforma puntual que afecta incluso a la Lofage, nuestro grupo no le ve inconveniente si esto puede contribuir a lo que también es un requisito necesario, que las sanciones se tramiten con mayor celeridad, porque uno de los efectos de la sanción es que llegue cuando antes la resolución definitiva, con las debidas garantías para el administrado porque así se aumenta ese poder de prevención que toda sanción debe contener. Si esto puede ayudar, y las autoridades del Ministerio del Interior nos lo piden porque lo han estudiado y creen que puede ser una solución positiva, nuestro grupo facilita al Grupo Socialista que se pueda introducir esa modificación puntual de ese procedimiento sancionador. Esperamos que de esta reforma pueda salir el mensaje positivo del Parlamento a la sociedad de que determinadas imprudencias graves van a tener una respuesta penal distinta. Si tras la aprobación de esta reforma, algún conductor se lo piensa dos veces, habremos ganado mucho, quizá habremos evitado un accidente, habremos evitado víctimas y, por tanto, habrá valido la pena. Esperamos haber estado acertados en este intento. Es el mínimo común denominador que presidía los debates sobre estos aspectos. No se trata de castigar más sino, con una respuesta penal distinta, de intentar que ese conductor, repito, se lo piense dos veces, intentar que ese conductor deje de cometer una acción que claramente pone en riesgo la vida de los demás, la vida de todos. Nadie sabe cuándo puede ser víctima de un accidente de tráfico, porque todos estamos expuestos a ello, lo tenemos más cerca que nunca. Por tanto, todo aquello que pueda redundar, desde el rigor, desde la seriedad, en una respuesta lo más unánime posible del Parlamento, entendemos que puede ser positivo. Nos sumamos a esta reforma, pero con los límites que he manifestado, nuestro grupo solo va a poder aceptar aquellas enmiendas que puedan tener el concurso del grupo mayoritario de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, aprovecho para felicitarle por su gestión como presidente de la Comisión de Seguridad Vial, así como, en el mismo sentido, a todas las señorías que han formado parte de la misma, por sus interesantes aportaciones para la transformación legislativa y para llevar a cabo iniciativas de prevención que, sin duda alguna, la sociedad española les agradecerá.

Para la defensa de las enmiendas 9 a 14, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Souvirón García.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La verdad es que nos parece evidente la conveniencia de mejorar la respuesta del ordenamiento jurídico ante el grave problema de la inseguridad vial, así como la necesidad de superar la penosa situación en la que se encuentran las víctimas de los accidentes de tráfico cuando han tenido que relacionarse con la justicia penal, como consecuencia de la progresiva desaparición de los fiscales en los juicios de tráfico, que tienen su origen en una instrucción de la Fis-

calía del Estado del año 1989, de donde vienen todos los males que se han producido en cuanto al tratamiento penal de los delitos de tráfico. Lo que pasa es que basta con oír las intervenciones de la señora Uría y de la señora Navarro, con cuyas críticas estoy sustancialmente de acuerdo, para saber que estamos ante una oportunidad perdida, ante una ocasión malograda. El grupo mayoritario ha pretendido dar un golpe de efecto y ha preferido irse al terminar la legislatura con una reforma del Código Penal debajo del brazo antes que hacer una buena reforma, la necesaria reforma del Código Penal, que precisamos y que desde el Partido Popular apoyamos. Desde luego, el Código Penal no está para subsanar las deficiencias en la gestión administrativa; es una norma que afecta a la libertad y a la seguridad jurídica de los ciudadanos y no puede, ni muchísimo menos, dedicarse a eso. Por otra parte, los proponentes de la iniciativa han hecho un texto, lo han blindado —aquí ha quedado en evidencia— y se han opuesto a cualquier enmienda que pudiera perturbar su diseño idílico de la solución del problema. En el Grupo Parlamentario Popular creemos que no estamos en el Parlamento para interpolar en el Código Penal normas cada vez más confusas, de difícil aplicación, ni siquiera para ser coherentes con la política legislativa del Gobierno; nuestra función es hacer las leyes lo mejor posible, de manera que beneficien a los ciudadanos, sobre todo en un tema de la gravedad del que estamos hablando.

Como después tendremos tiempo de hacer una exposición final de lo que pensamos sobre la ley, entro ahora directamente en la defensa de las enmiendas. Hemos presentado cinco enmiendas al texto. La enmienda número 13 pretende realizar una mejora técnica en el artículo 385. Se trata de sustituir el concepto de circulación por el de seguridad vial, simplemente por lograr la mayor concordancia con la rúbrica del capítulo IV del título XVII del libro segundo del Código Penal. La enmienda número 14 trata de suprimir el carácter imprevisible de los obstáculos que puedan colocarse en la carretera. Nos parece que cualquier objeto que no esté debidamente autorizado o señalizado atenta contra la seguridad en el tráfico y que, por tanto, quien realice una actividad encaminada a ese fin debe ser considerado como incurso en el Código Penal. La enmienda número 9 intenta lograr una respuesta más equilibrada del ordenamiento jurídico penal ante hechos que son distintos. Evidentemente, no todas las imprudencias son temerarias; por tanto, a la hora de establecer las penas correspondientes hay que tener en cuenta ante qué tipo de imprudencia estamos, es decir, qué tipo de imprudencia ha provocado la infracción que se trata de penar. Es una modificación al artículo 142.2 del Código Penal.

La enmienda número 10 trata el asunto de la velocidad, que es de la mayor relevancia y con nuestra enmienda damos un paso adelante respecto a la legislación anterior. Lo hacemos de forma equilibrada, ponderada y, si me lo permiten, sensata, porque pretendemos que quede clara la aplicación del principio de libre interpretación de la prueba y que se tenga en cuenta, a la hora de calibrar una

conducta que tiene que ver con la velocidad, la velocidad excesiva o desproporcionada con arreglo a la que está establecida en la norma correspondiente así como las circunstancias que concurren en el momento en que se circula a esa velocidad. Nos parece que en eso coincidimos con la filosofía de la enmienda número 1, de Izquierda Unida. En la enmienda número 1 Izquierda Unida también muestra su desconfianza respecto a la objetivización absoluta de la velocidad, porque no olvidemos que según el Tribunal Constitucional se puede atentar incluso contra principios que están claramente establecidos en nuestro sistema penal, como el de la presunción de inocencia. Pero con la enmienda de Izquierda Unida, al mantener el límite de velocidad numérica y objetivamente establecido y al exigir que para ser considerado delito tenga que hacerse además con grave peligro para la circulación, podemos correr el riesgo de que queden fuera velocidades inferiores que, sin embargo, son claramente negativas para la seguridad en el tráfico, que son conductas temerarias y que en el actual momento están siendo tenidas como tales por los jueces y tribunales. Esa es nuestra prevención respecto a la enmienda número 1, de Izquierda Unida. La nuestra, que responde a la misma filosofía, es más completa y da un paso adelante.

La enmienda número 11 se refiere al control de la alcoholemia y de las drogas. Si se trata de objetivar una cifra, de establecer un nivel a partir del cual se considere que la persona que circula con ese grado de alcohol en la sangre está cometiendo un delito, lo más razonable es remitirnos a lo que la jurisprudencia española tiene establecido con arreglo al análisis de asuntos que se han planteado y con arreglo a la realidad española. Por tanto, establecemos el límite en 1,5 gramos por litro de sangre, que es el umbral mínimo que establece nuestra jurisprudencia como indiciario de que se puede correr un grave riesgo cuando se circula con ese grado de alcohol en sangre.

La enmienda número 12 trata de fijar aquella situación en la que, además del riesgo objetivo, se produzca un resultado lesivo. En el proyecto se fija que en esos casos se aplicará la pena correspondiente a la infracción más grave y en su nivel superior. Nosotros creemos que eso hace que no se tenga en cuenta el carácter de las lesiones: hay lesiones que son más graves, pero hay otras que tienen un carácter leve; por tanto, no pueden ser tratadas de la misma manera. Esta enmienda coincide sustancialmente con la número 7, del Partido Nacionalista Vasco. Estamos en disposición de ofrecerle una enmienda transaccional y aceptaríamos su enmienda, porque nos parece que pone las cosas en su sitio, que especifica que las lesiones que constituyan delito deben tener la aplicación de la pena en su grado superior, siempre y cuando acepte el párrafo segundo de nuestra enmienda número 12, en la que hablamos de la necesidad de que se haga, lógicamente, la interpretación por el juez y de acuerdo con su prudente arbitrio. La verdad es que esta reforma destila una cierta desconfianza hacia la interpretación judicial en la aplicación de las normas, que no compartimos bajo ningún concepto.

Estas son las enmiendas que hemos presentado y esta es nuestra justificación, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para la fijación de su posición damos la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al señor Sáez Jubero.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Señorías, previsiblemente hoy vamos a aprobar en Comisión esta proposición de ley por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial. Esta proposición de ley, como ustedes conocen y ha sido comentado a lo largo de esta sesión, fue suscrita por una amplia mayoría de grupos parlamentarios, concretamente de seis grupos proponentes: Grupo Catalán (Convergència i Unió), Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, Grupo de Coalición Canaria-Nueva Canarias, Grupo Mixto y Grupo Socialista.

Brindamos nuevamente —porque creo que sería muy importante para esta reforma del Código Penal— a los grupos que en su día no apoyaron esa proposición de ley que en el trámite de esta Comisión se añadan al consenso que se produjo también —como se ha recordado— en la Ley del carné por puntos, que dota de mayor garantía y de mayor apoyo a una proposición de ley que es importante y que da respuesta a uno de los problemas que plantean la seguridad vial y los accidentes de tráfico. Es importante, por tanto, el consenso que ya alcanzamos en la presentación de la proposición de ley, que hemos mantenido también en el trámite de ponencia y que vamos a mantener hoy en Comisión, porque sin duda se mantiene el equilibrio y la arquitectura de este acuerdo. Como ustedes van a comprobar, hemos introducido pocas enmiendas, porque si hubiéramos aceptado algunas de las enmiendas de los grupos proponentes podríamos haber roto el equilibrio y el consenso previamente conseguido. Pero no cejamos en el empeño de que el Grupo Parlamentario Popular y otros grupos parlamentarios que han mostrado su oposición a esta iniciativa se añadan a ese consenso, lo que sería deseable en beneficio del interés general y en interés de la resolución de los problemas que plantean la seguridad vial y los accidentes de tráfico.

Debemos agradecer las propuestas de enmienda que nos han hecho llegar los grupos parlamentarios, que han supuesto para el trabajo de la ponencia una nueva reflexión y un nuevo estudio sobre algunos de los aspectos que se comentaban. El rechazo de ellas viene argumentado —como les he anticipado y como les diré a continuación— por la conveniencia de no romper el equilibrio del consenso previo. Se ha dicho aquí —y conviene recordarlo— que el derecho penal debe ser siempre la última ratio en la resolución de conflictos y que las reformas penales precisan sosiego y reflexión. La reforma que proponemos cumple perfectamente con estos requisitos. Durante esta legislatura se constituyó esta Comisión no permanente sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, de la que yo mismo he formado parte, y durante los últimos meses se ha debatido esta posible reforma del Código Penal con especialistas en esta cues-

tion. Los miembros de esta Comisión hemos podido escuchar a especialistas, debatir, y además esta proposición de ley ha sido complementada con un amplio diálogo que el mismo ministerio, además de los grupos parlamentarios, ha tenido con los diferentes grupos para encontrar vías de acuerdo y para reforzar en aquellos grupos que no creían en la oportunidad de esta reforma la necesidad de plantearla. Por tanto, la crítica de falta de diálogo podría hacerse en otra ocasión, pero no precisamente en esta proposición de ley y en la tramitación posterior. Es una respuesta que la ciudadanía nos exige. La sociedad nos exige una respuesta a la lacra que significan los accidentes de tráfico, las muertes y las lesiones graves, así como a conductas que en nuestro actual ordenamiento jurídico, en nuestro derecho penal, no tienen una respuesta adecuada. Creemos que la sociedad está madura y nos lo demanda, por lo que a ese fin debería dar respuesta esta reforma del Código Penal. Por otra parte, como ya les he comentado, en la Comisión no permanente sobre seguridad vial y accidentes de tráfico prácticamente la totalidad de los especialistas —no sólo las víctimas, como ha pretendido recordar algún portavoz— han manifestado que esta reforma del Código Penal era precisa, necesaria y que se debería acometer de manera inmediata. Como ha comentado el portavoz de Convergència i Unió, el Gobierno socialista pretendía afrontar esta reforma en el proyecto de Ley del Código Penal, que todavía está en trámite parlamentario, pero ante la duda de que pueda concluirse en este periodo legislativo hemos entendido que era necesario acometer por la vía de urgencia esta reforma del Código Penal en materia de seguridad vial a través de esta proposición de ley.

Les voy a indicar brevemente algunas de las enmiendas transaccionales y enmiendas *in voce* que vamos a someter en este acto a la aprobación de los diferentes grupos parlamentarios. En primer lugar, vamos a proponer una enmienda *in voce* al artículo 1.5, en el artículo 381, apartado 1, del Código Penal, que propone sustituir el término consciente por manifiesto, referido al desprecio por la vida de los demás. Se trata de una mejora técnica legislativa que se adecua más a la doctrina penal, que ya estaba reflejada en el proyecto de Ley de reforma del Código Penal elaborado por el Gobierno y que permitirá, como ustedes, juristas de reconocido prestigio de esta Comisión, entenderán, sancionar conductas de dolo eventual de manera más clara. Proponemos también una transaccional a la enmienda 16, de Convergència i Unió, al artículo 1. Consideramos necesario eliminar en las posibles condenas a los que condujeran un vehículo a motor o ciclomotor, en los casos de pérdida de vigencia del permiso, la privación del tiempo superior de uno a seis años del carné de conducir, porque la presencia de esa condena a la privación del permiso de conducción no impediría que los que tuvieran carné de conducir pudieran sacárselo y por tanto la multa no les impediría continuar conduciendo. En tercer lugar, presentamos una transaccional a la enmienda 19, de Convergència i Unió, y en virtud del artículo 14 del Reglamento de esta Cámara proponemos tres enmiendas,

una a la disposición adicional; otra, una enmienda nueva de disposición derogatoria única, y otra a la exposición de motivos. Se refieren a la modificación del régimen sancionador y están en concordancia con la aprobación de la orden del Ministerio del Interior por la que se crea el Centro de tramitación de denuncias automatizadas, que pretende, como ustedes saben, agilizar los procedimientos sancionadores y dar un tratamiento homogéneo a este tipo de infracciones. En este centro se tramitarán, como ustedes saben, todas las infracciones de velocidad captadas a través de los radares instalados en las diferentes carreteras, por lo que se hace preciso dotarle de una competencia sancionadora para que pueda ejercer sus funciones de manera ágil y eficiente. Estas enmiendas que les proponemos, que darán mayor eficacia a la aprobada Ley del carné por puntos, permitirán también la delegación de la competencia sancionadora en los jefes provinciales y locales de tráfico. Como ha expresado algún portavoz de otro grupo parlamentario, hay un escrupuloso respeto por las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de tráfico. Sometemos a esta Comisión la aprobación de estas enmiendas. En cuanto al resto de las enmiendas, siguiendo el argumento de no romper el equilibrio del consenso previo alcanzado en esta proposición de ley, vamos a rechazarlas.

En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, no podemos compartir su crítica sobre la falta de diálogo. Le repito que además de la ponencia ha habido una Comisión no permanente de seguridad vial en la que muchos de nosotros hemos participado y en la que S.S. también hubiera podido participar en cualquier momento. En dicha Comisión se ha hecho un debate previo sobre la oportunidad o no de esta reforma y además hemos podido asistir a comparecencias interesantes al respecto. Anunciamos el rechazo a sus enmiendas y especialmente a la número 1, que también en cierto modo coincide con una de las enmiendas propuestas por el Grupo Popular. Esta enmienda propone que para configurar el tipo penal además del exceso de velocidad concurra la puesta en peligro en concreto de la seguridad del tráfico, y no podemos aceptarla, del mismo modo que rechazamos la del Grupo Popular, porque sin duda supone desvirtuar por completo el espíritu de la reforma, basado en que determinadas velocidades constituyen por sí mismas conductas peligrosas para la seguridad del tráfico. Usted ha comentado el rechazo de alguna de las enmiendas, pero el rechazo a la enmienda número 3 tiene su motivación porque con la entrada en vigor del nuevo carné por puntos se considera fundamental incluir una sanción penal para aquellas personas que habiendo sido privadas de una autorización para conducir sigan haciéndolo aunque hayan perdido todos los puntos. Si no se incluyera esta previsión dichas conductas, que ya no tienen sanción administrativa, podrían quedar impunes. También ha argumentado con especial énfasis la enmienda número 6, que hace referencia a los limitadores de velocidad. Desde nuestro grupo parlamentario también valoramos la oportunidad de introducirlo o no en esta proposición no de ley. Pero debemos rechazarla por un

criterio que usted va a tener que comprender, y es que la introducción de elementos obligatorios en el automóvil se establece por directivas europeas que fijan las homologaciones de los diferentes vehículos, y no estaríamos en disposición de poderlo contemplar en esta reforma del Código Penal.

En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), agradecemos su predisposición y también que haya admitido la posibilidad de introducir en este trámite de Comisión las enmiendas in voce en relación con la reforma del régimen sancionador. Debo indicarles que rechazamos sus enmiendas números 7 y 8. La enmienda número 7, al artículo 382 del proyecto, pretende incorporar una circunstancia agravante, como es que además del riesgo se produzca un resultado lesivo. En estos casos, con independencia de que las lesiones puedan constituir delito o falta, concurre un factor de agravamiento de la conducta que lleva a castigar la infracción más grave en su mitad superior. Por tanto, es razonable que si adicionalmente al riesgo aparecen unas lesiones, al margen de su consideración penal, ello conlleve automáticamente una mayor sanción. En cuanto a la enmienda número 8, quiero manifestar con claridad nuestro rechazo, porque nuestro grupo entiende que la estimación de esta enmienda incluso podría incentivar al conductor infractor a no someterse a la prueba de detección alcohólica para no perder el carné.

En cuanto a las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, ya me he referido en parte a ellas en la contestación que he dado al Grupo de Izquierda Unida sobre el tema de la velocidad, sobre el que versa su enmienda número 10. El mantenimiento de su enmienda no resolvería ninguno de los problemas que a nuestro juicio se plantean con esta reforma, y ello sin olvidar además que se produciría una auténtica falta de claridad en el mensaje para el ciudadano. La reforma pretende, entre otros objetivos, como hemos dicho claramente, que la circulación con un vehículo con un determinado exceso de velocidad sea castigada en un nivel superior y, por tanto, que actúe el derecho penal, diferente de la simple multa administrativa. En cuanto a la enmienda número 11, en este caso se cuestiona si las tasas de alcohol en sangre a partir de las cuales se considera que existe una conducta penalmente relevante deben elevarse. A este respecto cabe señalar que estas cifras ya se han incluido tras realizar los oportunos estudios técnicos. Solo si la Dirección General de Tráfico dispusiese de otra información adicional quizás habría podido estudiarse una modificación, pero el texto de la proposición de ley nos parece más adecuado. El señor Souviron ha hecho especial referencia a su enmienda número 14, y en este sentido debo señalarle que precisamente la eliminación de la expresión imprevisibles da sentido a la relevancia penal de la conducta mediante la concreción del peligro, ya que a nuestro criterio es completamente indiferente hablar de riesgo para la circulación o para la seguridad vial.

Agradecemos al portavoz del Grupo Parlamentario Catalán su predisposición al diálogo y las transacciones

a las que hemos llegado en esta sesión de la Comisión de Justicia, y debemos señalarle que en cuanto a la enmienda número 15 nuestro rechazo viene justificado porque la previsión de trabajos en beneficio de la comunidad en lugar de la prisión debe ser posible solo por la vía de la sustitución de la pena para quien no es infractor habitual o reincidente. Además, señorías, aunque efectivamente luego pueda sustituirse la pena por la realización de otros trabajos en beneficio de la comunidad, o en caso de que sea primer delito pueda sustituirse la condena de privación de libertad, la simple posibilidad de que exista una pena privativa de libertad sin duda puede contribuir a reducir los accidentes de tráfico. En cuanto a las enmiendas números 17 y 18, entendemos que quedan fuera del ámbito del consenso y de esta reforma del Código Penal, y que en todo caso deberían abordarse en el marco de una reforma más amplia del mismo puesto que estamos hablando de los delitos de organizaciones y grupos criminales. Por último, la enmienda número 19 hace referencia a modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que entendemos que no deberían introducirse en esta reforma acotada del Código Penal en materia de seguridad vial y de prevención de accidentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de proceder a la votación pido a los grupos que se acerquen a la Mesa para manifestar qué enmiendas quieren que se voten de manera agrupada a los efectos de ordenar las votaciones, para lo cual se suspende la sesión durante unos minutos. **(Pausa.)**

Señorías, vamos a iniciar las votaciones. Ruego presten atención. **(El señor Souvirón García pide la palabra.)**

Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente, quería justificar las enmiendas transaccionales y proceder, por tanto, a retirar nuestras enmiendas si aquellas prosperan.

El señor **PRESIDENTE**: Para anunciar las transaccionales.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Sí. Además el Grupo Socialista ha presentado una enmienda in voce que no creemos que deba tramitarse, teniendo en cuenta que no hemos podido hacer enmiendas ni hemos podido conocerla hasta el último momento. Por tanto, creemos que no debe procederse a su votación.

El señor **PRESIDENTE**: En relación con este último asunto, las enmiendas de corrección técnica no requieren unanimidad en Comisión. **(Rumores.—La señora Navarro Casillas: ¡Pero si es otra ley la que se enmienda! La señora María Etxebarria pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Es que fija criterios organizativos, señor presidente. Pretende establecer un

criterio organizativo de la Administración del Estado en pleno Código Penal.

El señor **PRESIDENTE**: Si se refiere a lo que el portavoz del Grupo Socialista ha llamado enmienda in voce, es en realidad una corrección técnica y, por lo tanto, no requiere ninguna norma de unanimidad para su tramitación por parte de la Comisión. El resto de las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista son enmiendas transaccionales. Otro tipo de comentarios que se han vertido desde otros grupos son también inaplicables a este caso que nos ocupa.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente, es que no sabemos a qué norma o a qué artículo se presenta la transacción; es absolutamente nueva.

El señor **PRESIDENTE**: Las transacciones a la enmienda 16 y a la enmienda 19, de *Convergència i Unió*, han sido anunciadas debidamente por el portavoz del Grupo Socialista y también por el portavoz de *Convergència i Unió* en su argumentación. Por lo tanto, no me obliguen a hacer pura repetición de lo que consta ya en el «Diario de Sesiones».

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Es que es toda una reforma administrativa en el Código Penal. Estábamos hablando del Código Penal y, de pronto, se nos mete el derecho administrativo por medio. Nos parece una irregularidad absoluta, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Son enmiendas transaccionales, los grupos tienen capacidad dispositiva, porque esta es una comisión legislativa, y si esto violenta algún tipo de uso referido a técnicas de legislación es un tema opinable por la doctrina. La doctrina será implacable en la glosa o en la crítica. **(La señora Uría Etxebarria pide la palabra.)**

Señora Uría, ha pedido usted la palabra en nombre del Grupo Vasco.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Sí, señor presidente.

En su intervención, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha hecho oferta de una transacción en relación con una enmienda de mi grupo. Acepto que se someta a votación la transacción y por tanto retiraría mi enmienda.

En todo caso, presidente, permítame que le diga que yo había manifestado la aceptación de que se tramite la enmienda que nos quiere introducir *ex novo*, pero lo que no sabía es que iban a llamar corrección técnica a cinco folios de disposiciones administrativas. **(Rumores.—Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Uría, he pedido la máxima atención. La que usted llama enmienda de cinco folios, por usar su propia terminología, es un conjunto de enmiendas transaccionales a las enmiendas 16 y 19 del Grupo de *Convergència y Unió*. Vuelvo a repetir por

segunda vez, y será una tercera porque ya consta en el «Diario de Sesiones» en estos términos, que son transacciones a las enmiendas números 16 y 19, del Grupo de Convergència i Unió, y estos criterios y estas transacciones han sido ya reiteradamente expuestos por los distintos portavoces.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Yo me alegro de que la doctrina tenga de qué escribir en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Uría, esta Comisión siempre excita el celo de la doctrina. **(La señora Navarro Casillas pide la palabra.)**

Tiene la palabra la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Señor presidente, dice que estas enmiendas tienen percha en la enmienda número 16, de Convergència i Unió, que reforma el Código Penal en su artículo 384, y en la 19, que propone una modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal; sin embargo, la enmienda in voce que nos presenta el Grupo Socialista no tiene percha porque habla de la reforma del Real Decreto Legislativo 339/1990. Nada que ver, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Los grupos han manifestado que estas transacciones se refieren a las enmiendas 16 y 19 del Grupo de Convergència i Unió. No tengo nada más que añadir. **(La señora Navarro Casillas: ¡Que no tienen nada que ver!)**

Tiene la palabra en nombre del Grupo Popular el señor Souvirón, para explicarnos las transacciones concretas que quiere que sometamos a votación.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Sí, señor presidente. Ofrecemos una transacción —ya lo ha dicho la representante del Grupo Vasco, del PNV— a la enmienda número 7 del Partido Nacionalista Vasco, porque responde a la misma filosofía de nuestra enmienda número 12 y, en consecuencia, creemos que con la transacción completamos y dejamos aún más claro el precepto de la ley. También hacemos lo mismo respecto a la enmienda número 1 de Izquierda Unida. Ya habíamos anunciado que al final los dos partíamos de la desconfianza hacia la objetivización absoluta de la norma penal, y hemos llegado a un punto de encuentro que es suficientemente expresivo y que responde a lo que queremos defender con nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, retira entonces la 10 y la 12. ¿Verdad?

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo tenemos en cuenta. **(El señor Muñoz González pide la palabra.)**

Señor Muñoz, del Grupo Socialista.

El señor **MUÑOZ GONZÁLEZ**: Por aclaración, porque no he oído ninguna intervención en este sentido,

pero nosotros hemos ofrecido transacción al Grupo de Convergència i Unió en relación con las enmiendas 16 y 19 y lógicamente esa transacción está sometida a que previamente el Grupo de Convergència i Unió retire esas enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Muñoz, el Grupo de Convergència i Unió nos lo ha anunciado así en el receso que hice para ordenar las votaciones, pero además en su intervención expresa también se manifestó en estos términos.

Vamos a someter a votación las enmiendas. Empezamos por votar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Son las enmiendas 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 33; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente, el Grupo Popular se ha abstenido. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, puedo entender que el voto negativo emitido en el momento en que se sometía a votación los votos en contra del Grupo Parlamentario Popular, debe interpretarse en el sentido de una abstención, pero matemáticamente es un voto negativo.

Procedemos, por lo tanto, a la votación del resto de enmiendas, en este caso, del Grupo Parlamentario Vasco. A estos efectos, como ha transado —presten atención— con la enmienda 12 del Grupo Parlamentario Popular, entendemos que queda, como muy bien dijo doña Margarita Uría, retirada la enmienda número 7 y someteremos a votación —presten mucha atención— la enmienda número 8 del Grupo Nacionalista Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 33; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, sometemos a votación las enmiendas vivas del Grupo Popular, que no son objeto de transacción, que son la 9, la 11, la 13 y la 14.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a continuación, a votar —e iremos leyendo una por una— las distintas enmiendas transaccionales que se han presentado. La primera es una transacción del Grupo Socialista con la enmienda número 16 al artículo 384 del Código Penal. Artículo único, octavo, artículo 384. Dice así: El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos

asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial, y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin disponer de permiso o licencia de conducción vigente y válida para conducir en España.

Tengo que agradecer, señorías, que este verano haya podido hacer el suficiente deporte para aguantar la lectura de un texto sin comas. Lo digo a los efectos de que los servicios de la Cámara sepan poner comas al texto de esta enmienda, porque su lectura puede producir la asfixia. Sometemos a votación esta enmienda transaccional. **(Risas.)**

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Vamos a proceder a la lectura de la enmienda del Grupo Socialista con la 19 de Convergència i Unió, que se refiere a la disposición final nueva, que modifica el Real Decreto Legislativo 339/1999, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. **(La señora Navarro Casillas pide la palabra.)**

Dígame, señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Me gustaría que como dice que tiene percha en esa enmienda de CiU, el presidente nos explicara en qué términos.

El señor **PRESIDENTE**: El presidente no es quién para disponer de lo que digan los grupos. Estamos sometiendo a votación esta enmienda.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: No lo han dicho los grupos, lo ha dicho el presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, no interrumpa la votación ni haga intervenciones que están fuera de contexto, máxime teniendo en cuenta su alta cualificación como miembro de esta Cámara y su gran experiencia como miembro de la Mesa del Congreso.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Precisamente, precisamente.

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos a la lectura de la enmienda transaccional con la enmienda 19 del Grupo de Convergència i Unió, enmienda de adición de una nueva disposición final, que pasaría a ser la primera, con el consiguiente desplazamiento de la numeración de las disposiciones finales. Disposición final primera. Reforma del Real Decreto Legislativo 339/1990, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Uno. El artículo 68 del Real Decreto Legislativo 339/1990, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado de la forma siguiente: Artículo 68. Competencias. 1. La competencia para sancionar las infracciones de lo dispuesto en la presente ley corresponde al jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá en su caso al jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiere sido primeramente denunciada. 2. Los jefes provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente; en particular podrán delegar en el director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo. 3. En las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos designados por sus respectivos consejos de Gobierno. 4. La sanción por infracción de normas de circulación cometida en vías urbanas corresponderá a los respectivos alcaldes, los cuales podrán delegar esta facultad de acuerdo con la legislación aplicable. 5. Los jefes provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, asumirán la competencia de los alcaldes cuando, por razones justificadas, o por insuficiencia de los servicios municipales no pueda ser ejercida por estos. 6. Las competencias municipales no comprenden las infracciones de los preceptos del título 4 de esta ley, ni las cometidas en travesías, en tanto no tengan el carácter de vías urbanas. 7. En los casos previstos en todos los apartados anteriores de este artículo, la competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción, corresponde al jefe provincial de Tráfico. 8. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta ley corresponderá, en todo caso, al director general de Tráfico. 9. En las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, las competencias que en los apartados anteriores se atribuyen a los jefes provinciales de Tráfico corresponderán a los jefes locales de Tráfico.

Dos. El artículo 80, del Real Decreto Legislativo 339/1999, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley en los términos ya referidos de la Ley de tráfico, circulación, vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado de la forma siguiente: Artículo 80. Recursos. 1. Contra las resoluciones de los expedientes sancionados que sean competencia de los jefes provinciales y locales de Tráfico, podrá interponerse dentro del plazo de un mes recurso de alzada ante el director general de Tráfico. Las resoluciones de los recursos de alzada serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los términos previstos en su ley reguladora.

Transcurridos tres meses desde la interposición del recurso de alzada sin que recaiga resolución, se podrá entender desestimado, quedando expedita la vía contencioso-administrativa. 2. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores, dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los alcaldes en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en la normativa correspondiente.

Tres. El artículo 82 del Real Decreto Legislativo 339/1999, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado de la forma siguiente: Artículo 82. Anotación y cancelación. Las sanciones graves y muy graves, una vez sean firmes en vía administrativa, serán anotadas por el órgano competente de la Jefatura Central de Tráfico que instruya el procedimiento en el registro de conductores e infractores el día de su firmeza. Cuando dichas sanciones hayan sido impuestas por los alcaldes o por la autoridad competente de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, se comunicarán para su anotación en el registro referido en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza. Las autoridades judiciales comunicarán a la Dirección General de Tráfico en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza, las sentencias que condenen a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, a efectos de su anotación en el referido registro. Las anotaciones se cancelarán de oficio a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.

En estos términos se somete a votación esta transacción. **(El señor Jané i Guasch pide la palabra.)**

Señor Jané estamos en votación.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Simplemente es una precisión. Que en el texto que se ha leído y se ha repartido se clarifique, y creo que se ha leído así, que no se altera para nada el orden competencial y que tal y como dice el apartado 3, en las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas son competentes los órganos autonómicos.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto. Está claro en el texto. Podría haber habido un problema en mi lectura por las ubicaciones de las comas, pero no se preocupe que están los servicios de la Cámara.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Que a efectos de interpretación quede claro que no se altera para nada el orden competencial.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente. Le agradezco su intervención, pero estamos sometiendo la transacción a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número tres, también con la enmienda 19 de Convergencia i Unió. Se propone la adición de una disposición derogatoria única, derogación normativa que dice: Queda derogado el párrafo tercero de la disposición adicional cuarta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Nueva enmienda transaccional, la número 4, del Grupo Parlamentario Socialista, con la enmienda 19 de Convergencia i Unió. Esta transacción pretende la adición de un conjunto de párrafos a la exposición de motivos que procedo a leer para ilustrar a sus señorías. Al final de la exposición de motivos se añadirán los siguientes párrafos. Primer párrafo: La creación del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, además de la práctica de la delegación con una casuística muy variada, así como la necesidad de acortar los plazos de tramitación de las sanciones, sin merma de las garantías del sancionado, urge llevar a cabo una modificación del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La modificación que se propone conlleva la supresión del párrafo tercero de la disposición adicional cuarta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado, que es la que atribuye a los delegados y subdelegados la competencia para sancionar las infracciones previstas en la Ley de Seguridad, en los términos que ya hemos descrito. Falta también la expresión, del Gobierno, en delegados y subdelegados. Se añade como corrección técnica. Tercer párrafo que añadimos: La modificación de la Ley de Seguridad Vial se refiere al artículo 68 sobre competencias, para atribuir la competencia sancionadora a los jefes de Tráfico, previendo de manera expresa la posibilidad de que estos deleguen en el director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas en las infracciones detectadas, a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo. Cuarto párrafo: Como consecuencia de la modificación anterior, se modifica también el artículo 80 sobre recursos, ya que con la nueva atribución de la competencia, el director general de Tráfico es el competente para resolver el recurso de alzada contra las resoluciones sancionadoras de los jefes de Tráfico o del director del centro, así como el artículo 82, sobre anotación y cancelación para que la anotación de las sanciones firmes, graves y muy graves en el registro de conductores e infractores se haga por el órgano competente de la Jefatura Central de Tráfico, en unos casos por la Jefatura de Tráfico instructora del procedimiento y, en

otros, por el propio centro. Estos son los términos de la exposición de motivos que se añaden, fruto de esta transacción que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Entramos a votar la enmienda transaccional quinta, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, entre las enmiendas 1 y 10. Se refiere al párrafo primero del artículo 379 del Código Penal donde se añade, el que condujere un vehículo de motor... — tal como viene redactado— ... reglamentariamente poniendo en peligro la seguridad en el tráfico, en consideración a su desproporción con el límite superior establecido para dicho tramo y a las circunstancias concurrentes en el momento de la infracción, será castigado... Resto igual.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Procede la ponderación, señorías.

Grupo Parlamentario Popular, 147; Convergencia i Unió, 10; Esquerra Republicana, no está; Grupo Vasco, 7 y Grupo de Izquierda Unida, 5. Por lo tanto, 169 votos a favor y 164 en contra. Queda aprobada. (**Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.—Risas.**)

Pasamos, a continuación, a votar la sexta transacción, del Grupo Parlamentario Popular. Se refiere a una transacción entre las enmiendas 7 del Grupo Vasco y 12 del Grupo Parlamentario Popular, referida al artículo 382. Hay dos párrafos. El primero sería en los términos de la enmienda 7 del PNV y, el segundo, en los del segundo párrafo de la enmienda 12 del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, queda incorporada la corrección técnica que se refería al artículo único, artículo 381, apartado 1. Se

propone la sustitución del término, consciente, por, manifiesto, referido al desprecio por la vida de los demás.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, procede la votación del texto del proyecto de ley conforme al informe de la ponencia, incorporando todas aquellas transacciones que han sido objeto de aprobación por parte de la Comisión en la sesión de esta mañana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 15; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición de ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. (**El señor Souvirón García pide la palabra.**)

Señorías, quiero agradecer a todos su gran trabajo y pedir disculpas a los servicios de la Cámara por el exceso de trabajo que un deficiente proceso de maduración en ponencia genera, cuando abordamos las proposiciones y algunos proyectos en el trámite de Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sí?

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente por muy buena voluntad que se tenga, quiero decirle que ante la chapuza que acabamos de contemplar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Simplemente lo que quiero es anunciarle que vamos a hacer un recurso ante la Mesa del Congreso para ver y que decida si verdaderamente lo que ha pasado aquí hoy se ajusta a las normas y al derecho parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Está en su derecho, señor Souvirón.

Sin perjuicio de los derechos de los grupos a interponer los consiguientes recursos, y reconociendo el trabajo e iniciativa de los grupos parlamentarios, se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

