



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 437

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles, 23 de noviembre de 2005

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor fiscal general del Estado (Conde-Pumpido Tourón) para informar sobre el tratamiento penal de las conductas contrarias a la seguridad vial. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000534) y para que exponga la situación de los delitos relativos a la seguridad vial que se recogen en la Memoria de la Fiscalía General del Estado publicada en el año 2005, así como las propuestas que en la misma se realizan. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000710.)

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Vamos a dar inicio a la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de los Accidentes de Tráfico y antes de dar inicio formal a la Comisión, esta Presidencia quería hacer un recuerdo especial a lo que se ha conmemorado en fechas recientes. El pasado 20 de noviembre fue el día mundial de las víctimas de accidentes de tráfico. Es una conmemoración que se celebra el tercer domingo de noviembre y ha sido acordada también por la sesión plenaria de Naciones Unidas del pasado 26 de octubre, celebrar ese día —el 20 de noviembre en este caso porque era el tercer domingo de noviembre—. Cada año ese tercer domingo va a ser el día mundial de recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Para la Comisión de seguridad vial es un honor, un motivo de satisfacción y de agradecimiento contar —precisamente en esas fechas próximas, la primera semana después de esa conmemoración— con la presencia en esta Comisión de don Cándido Conde-Pumpido, fiscal general del Estado, que por primera vez en la Memoria de la fiscalía se recoge expresamente un capítulo dedicado a los delitos contra la seguridad en el tráfico y, por tanto, demuestra con ello también una especial sensibilidad hacia un aspecto que entendemos preocupa al conjunto de la ciudadanía, al conjunto de la sociedad y que preocupa también al Congreso de los Diputados. Señor fiscal general del Estado con su comparecencia iniciamos también en esta Comisión, de acuerdo con lo pactado con los distintos portavoces, una serie de comparecencias para abrir un proceso de futura reforma de nuestro ordenamiento jurídico para dar una respuesta distinta ante lo que son la siniestralidad en nuestras carreteras y los accidentes de tráfico. Por tanto, esta es una comparecencia importante para esta Comisión, en el sentido de que es el propio fiscal general del Estado, desde su autoridad, el que va a dar apertura a estas reflexiones que llevaremos a cabo en la Comisión de seguridad vial.

Agradeciéndole por tanto su comparecencia hoy aquí, tiene la palabra el fiscal general del Estado.

El señor **FISCAL GENERAL DEL ESTADO** (Conde-Pumpido Tourón): Muchas gracias, excelentísimo señor presidente, excelentísimas señoras y señores diputados. Decía ayer mismo en la Comisión de Justicia de esta misma Cámara que para el fiscal general del Estado la comparecencia en sede parlamentaria no sólo representa un honor y una satisfacción en el plano personal, sino que, sobre todo, constituye un paso adelante en el camino de consolidación institucional del Ministerio Fiscal, que como repito constantemente es uno de los objetivos prioritarios que me impuse al acceder al cargo de fiscal general del Estado, y, a mi juicio, una de las grandes tareas pendientes del Ministerio Fiscal

español. Por eso, aun a riesgo de resultar repetitivo, les diré una vez más a SS.SS. que ubicar al Ministerio Público en el lugar central que le corresponde dentro del mapa institucional, donde el artículo 124 de la Constitución quiso colocarlo al atribuirle la posición de garante de la legalidad y los derechos de los ciudadanos, es una necesidad que deriva de la propia trascendencia social y jurídica de su cometido. Pero esa meta sólo es alcanzable en la medida en que el resto de los órganos constitucionales del Estado reconozcan y amparen esta posición. Por eso mi satisfacción como fiscal general del Estado es en este momento doble. En primer lugar entiendo que el requerimiento dirigido al Ministerio Fiscal, a instancia de los Grupos Parlamentarios Popular y Socialista, para tomar la palabra en esta Comisión, presupone la confianza en que la institución que dirijo, podrá contribuir de una manera útil en nombre de todos los fiscales al desarrollo de todos sus trabajos; confianza que por supuesto agradezco, y que espero no defraudar, máxime cuando son las dos fuerzas políticas más representativas quienes coinciden en hacerla patente con sendas solicitudes de comparecencia. En segundo lugar, la presencia del fiscal en esta Cámara incorpora, como les decía, un valor añadido de llenar de contenido institucional la previsión del artículo 10 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, que impone al órgano que dirijo acudir a las Cortes para informar de aquellos asuntos para los que especialmente fuera requerido. Pese a la dicción de la norma, la comparecencia del Ministerio Fiscal en la sede de la soberanía popular no puede ser percibida como una obligación o como una carga, sino —sin exagerar— como una conquista, en la medida en que da fe del reconocimiento de la posición constitucional y de la relevancia institucional que le corresponde. Pero además en esta concreta ocasión hay un elemento añadido que, si me permiten la expresión, hace especialmente feliz y oportuna la llamada de SS.SS. Trataré de explicarles por qué.

Es obvio que uno de los grandes retos a los que se enfrenta la sociedad democrática en la que vivimos es el de la vertiginosa velocidad a la que cambian sus propios esquemas. El desarrollo tecnológico, la accesibilidad cada vez más fácil y generalizada de toda clase de sistemas de comunicación y transporte y el consiguiente avance económico y cultural, abren de manera permanente y en progresión geométrica nuevas vías, descubren nuevas metas y plantean retos imprevisibles, que dejan obsoletas en tiempo record las soluciones políticas y jurídicas con las que los responsables públicos tratamos de hacer frente a esa expresión acelerada del progreso humano. El derecho penal es un terreno especialmente sensible a esa aceleración de la historia. Sus esquemas básicos en nuestro entorno geográfico y socio-político se asientan en principios y conceptos forjados al paso de los postulados del Estado liberal, con un recorrido por tanto de más de dos siglos, y sus concreciones más modernas son tributarias, a lo sumo, de la revisión operada tras los grandes conflictos bélicos de la centuria

pasada, plasmada en el concepto de Estado social o de bienestar que nuestra Constitución recoge explícitamente. Mundialización y globalización, superación de las fronteras económicas y tecnificación de las relaciones sociales son realidades que en buena medida son posteriores a estos planteamientos básicos del derecho penal. Eso explica que en muchos aspectos la capacidad de respuesta del derecho punitivo y del derecho en general se haya visto paulatinamente comprometida, y esa carencia haya generado a lo largo de las últimas décadas, como también decía ayer en la Comisión de Justicia, agujeros negros del sistema jurídico en cuyo interior permanecen ocultas e inaccesibles muchas de esas nuevas manifestaciones de la evolución social. Al mismo tiempo, los valores han cambiado, y aspectos de la vida cotidiana que históricamente se vinculaban a la privacidad e incluso a la libertad individual, y que encontraban solución en el ámbito doméstico y extrajudicial, constituyen hoy preocupaciones colectivas de primer orden, que determinan su inexcusable afloramiento al mundo jurídico, a veces con una fuerza realmente explosiva, como ha sucedido en nuestro país, por ejemplo, con el fenómeno de la violencia de género.

La seguridad vial 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. Y, sin embargo, diré con sinceridad que no es ni mucho menos evidente —ahí están las cifras— que hasta el momento los distintos responsables de hacer funcionar la más poderosa herramienta del Estado, que es el *ius puniendi*, hayamos sido capaces de encontrar armas realmente eficaces con las que vencer esa amenaza cotidiana contra la vida y el bienestar de los ciudadanos. Es cierto que el derecho penal ha sido y debe seguir siendo considerado como una solución extrema, como la *ultima ratio* del sistema para afrontar los atentados más graves contra los bienes jurídicos más preciados. Sin embargo el que exploramos hoy aquí es un terreno mejor abonado, como también trataré de exponer, para la prevención e incluso para la educación. Pero precisamente atendiendo a esa dimensión fragmentaria del derecho penal, un fenómeno cuyas cifras multiplican exponencialmente los resultados letales y dañinos del terrorismo o de los crímenes ante los que la sociedad ha reaccionado históricamente con mayor contundencia, no puede ser ignorado o administrado con la resignación con la que se asume lo inevitable. Educación sí, prevención también, pero no habrá una política seria sin que también se otorgue su territorio, en este campo, al derecho penal. Ante ese panorama, el gran reto del derecho penal contemporáneo es seguir sirviendo como instrumento de protección del orden jurídico y la paz social, para lo cual evidentemente debe actualizar sus principios y renovar sus soluciones. De ahí que una de las prioridades que el Ministerio Fiscal afronta desde

que tuve el honor de acceder a mi cargo de fiscal general sea, precisamente, modernizar, mejorar y por tanto modificar en lo que sea necesario el compromiso del fiscal con la sociedad en la protección de los intereses individuales y colectivos frente a los riesgos de la siniestralidad vial. Así lo anuncié ante este Congreso de los Diputados desde mis primeras comparecencias, y ese empeño ha presidido la actuación del Ministerio Fiscal desde entonces. No les ocultaré —al contrario, pretendo explicárselo con detalle— que los problemas tanto jurídicos como materiales no son nimios, y que los resultados de este renovado compromiso dependen en buena medida de factores ajenos a la capacidad de acción del Ministerio público. Pero, precisamente por eso, les decía que la oportunidad que esta Comisión me brinda de comparecer ante el poder legislativo resulta especialmente feliz. El problema es de tal entidad que estoy convencido de que sólo una acción coordinada de todos los poderes públicos y todos los órganos del Estado, en todos sus niveles de administración, podrá aportar soluciones eficaces y estables a medio y largo plazo. La modesta aportación del Ministerio Fiscal a la tarea de cerrar, en la esfera que corresponde a su atribuciones, el agujero negro de la seguridad vial, puede verse poderosamente amplificada si esos otros factores convergentes, que escapan al radio de acción de la fiscalía, obtienen respuesta congruente de otros órganos del Estado y de los agentes sociales que pueden aportar sus propias soluciones en los ámbitos que respectivamente les corresponden. Nadie mejor que el Parlamento para coordinar, dirigir e impulsar ese esfuerzo común. De ahí, por tanto, nuestra impresión de que esta iniciativa del Congreso de los Diputados de abordar en una Comisión *ad hoc* el tratamiento global del fenómeno de la siniestralidad vial, constituye la mejor palanca imaginable para un empeño que la fiscalía también ha asumido como propio y prioritario. A partir de este planteamiento, supongo que percibirán mejor SS.SS la sinceridad y el alcance de mis palabras iniciales de agradecimiento.

Entrando, pues, en materia, me pregunta el Grupo Parlamentario Popular por el tratamiento penal de las conductas contrarias a la seguridad vial. Les decía hace un instante que la perspectiva desde la que el Ministerio Fiscal aborda hoy los problemas derivados de la siniestralidad viaria parte ante todo de la naturaleza pluriforme de sus causas y de la consiguiente diversidad interdisciplinar de las posibles soluciones. Debemos ser conscientes de que al margen de otros factores, como puedan ser la calidad del parque móvil, el estado de las vías o la idoneidad de la señalización, aspectos en los que basta mirar alrededor para darse cuenta de que, con todos los defectos que se quiera, España ha avanzado considerablemente en las últimas décadas, nos enfrentamos ante todo y sobre todo con la inobservancia por parte de los usuarios de la normativa básica dirigida a eliminar los riesgos más evidentes, tales como el consumo de alcohol, la velocidad excesiva o la no utilización de medidas de seguridad como cascos y cinturones, que

constituyen, según todas las estadísticas, las tres principales causas de mortandad en la carretera. Los estudios e investigaciones efectuados sobre esta cuestión (por ejemplo los proyectos GADGET y ESCAPE) han revelado que si se pretende conseguir una mayor efectividad de esa clase de normas por parte de los usuarios de la red viaria, es preciso adoptar un planteamiento global que combine la vigilancia policial con la educación y concienciación de los usuarios. Pues bien, al lado de las medidas de sensibilización social, las campañas preventivas de educación y concienciación, la formación de los jóvenes conductores, y la enseñanza de los más pequeños, el incremento de los controles policiales y la aplicación de sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias, en vía administrativa y en vía judicial, pueden constituir instrumentos útiles. En la línea del clásico concepto de prevención general, la probabilidad de ser sancionado y su coste asociado deberían ser suficientes e idóneos para reprimir esta clase de conductas cuya faceta más trágica es, en muchos casos, su origen exclusivamente caprichoso o arbitrario, que se manifiesta en la simple y consciente adopción por parte del usuario de la vía de actitudes irresponsables debidas a la falta de una suficiente valoración del riesgo o a la inadecuada ponderación de sus consecuencias. Se trata por tanto de intervenir sobre esta lista de consecuencias, anteponiendo a las que resultan de la concreción final del peligro otras que permitan evitar su realización. Dicho de modo más claro, se trata de hacer llegar al usuario el mensaje de que su conducta imprudente o irresponsable puede en efecto provocar un siniestro que genere daños personales y materiales irreparables a otras personas o a él mismo, pero incluso antes de ese efecto irreparable, el hecho mismo de conducirse de manera descuidada o temeraria debe acarrearle otros perjuicios serios. Éste es, sin duda, el terreno del derecho sancionador, y, por tanto, para los supuestos más graves, del derecho penal. Ahora bien, la pregunta es ¿por qué según todo parece indicar —insisto, ahí están las cifras de resultados, que SS.SS. conocen mejor que yo— ese mecanismo disuasorio no funciona correctamente? En el Ministerio Fiscal hemos entendido que antes de iniciar cualquier movimiento es imprescindible responder a esa pregunta. Y esa es la razón por la que, asumida como materia prioritaria ésta que me trae ante SS.SS., el primer paso que dimos desde la fiscalía general del Estado fue impartir instrucciones a los Fiscales Jefes para que destinasen un apartado específico en su Memoria anual al análisis y valoración de la actuación del Ministerio Fiscal en este ámbito. Concretamente se solicitó de todos los Fiscales Jefes de los órganos territoriales, audiencias provinciales y tribunales superiores de justicia, un análisis pormenorizado de las infracciones penales relacionadas con la seguridad vial, que comprendiese tanto los datos estadísticos que pudiera resultar factible obtener de las aplicaciones informáticas y el examen crítico pero constructivo de las disfunciones, que sabemos que existen en el control de estos asuntos, como una valoración real de la efectiva

intervención del Ministerio Fiscal en la persecución de estos ilícitos, que en muchas ocasiones se tramitan como juicios de faltas, los criterios que se están siguiendo en la calificación jurídica de los hechos punibles, la delimitación entre el tratamiento administrativo y el tratamiento penal, la sanción de las infracciones más graves, la influencia de los factores de riesgo y el control y seguimiento de la fase de ejecución de las sentencias. Esta iniciativa pretende, como es obvio, posibilitar un mejor conocimiento de la incidencia real de estos delitos en cada territorio y los motivos que pueden dificultar su represión, con la finalidad de unificar criterios de actuación de los fiscales y reforzar las medidas tendentes a conseguir la máxima eficacia en la erradicación y castigo de tales conductas, así como en la salvaguarda de los derechos de las víctimas.

En cumplimiento de dicho compromiso, la Memoria de la fiscalía general del Estado correspondiente al año 2004 recoge por primera vez entre las cuestiones de interés que son objeto de tratamiento específico un apartado dedicado a los delitos sobre la seguridad del tráfico y a la actividad del Ministerio Fiscal en este ámbito, marcando un punto de inflexión en esta materia. A la exposición y valoración de estos datos, que se corresponde con la concreta solicitud de comparecencia formulada por el Grupo Socialista, dirigiré la atención de SS.SS. más adelante. Previamente creo que es más oportuno enmarcar la respuesta a la pregunta que formulaba hace un instante dentro del terreno que, según entiendo, me señala el Grupo Popular, esto es, el del análisis del tratamiento penal de este tipo de conductas en España, tanto en el plano penal sustantivo como en el procesal. En este punto he de adelantarles, para ser sincero, que el estudio de la evolución legislativa en esta materia en las últimas décadas no deja de generar ciertas dudas, por no decir alguna inquietud, respecto de la trayectoria que, hasta fechas muy recientes, ha seguido el derecho penal español en relación con las conductas que nos ocupan. Un breve repaso a la historia de la normativa penal española de los últimos treinta años, en lo que afecta a este fenómeno social, permitirá juzgar directamente a SS.SS. en qué medida la confluencia de otros principios del derecho penal o la concurrencia de otras prioridades de política criminal pueden haber incidido en la mayor o —más bien— en la menor eficacia del sistema punitivo, cuyos hitos esenciales en ese periodo de tiempo han tenido que ver, principalmente, con la despenalización de conductas y con una marcada tendencia a la flexibilidad en su tratamiento procesal.

Situando por tanto el punto de partida en la década de los años ochenta, el primero de esos hitos es la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código Penal de 1973, cuyas líneas de actuación se analizaban detalladamente en la Circular 2/1990 de la Fiscalía General del Estado. De acuerdo con aquel análisis, el fundamento de esta reforma tenía que ver con las nuevas tendencias a acentuar el principio de intervención mínima del derecho penal, expresadas en las

Recomendaciones del Consejo de Europa, especialmente la R (87) 18, sobre simplificación de la justicia y adopción por los países miembros de medidas tendentes a procurar la aplicación del principio de oportunidad; y tenía también que ver esta reforma con el riesgo de saturación de la justicia penal española por la persecución de imprudencias, en especial las de tráfico. La aplicación de esas directrices se materializaba en tres decisiones del legislador, que afectaban directamente a nuestro objeto de atención: En primer lugar, aunque se tipificaban la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas y estupefacientes y la conducción con temeridad manifiesta, se despenalizaron determinadas conductas imprudentes, entre las que se incluían lógicamente las relacionadas con la seguridad del tráfico, siempre que el resultado lesivo, de haber sido producido con dolo, hubiese sido constitutivo de falta, y no de delito, y también en el caso de los daños, cuando su cuantía fuese inferior a la que cubre el seguro obligatorio que, evidentemente, es elevada. En segundo lugar se despenalizaron también los daños constitutivos de delito cuando fueran causados por imprudencia simple con infracción de reglamentos, de modo que la responsabilidad penal por daños quedó reservada a los supuestos de imprudencia grave, siempre con la limitación del seguro obligatorio. Y por último, en el terreno procesal, se inició una tendencia a la privatización de la persecución penal en determinados ilícitos; concretamente la imprudencia temeraria constitutiva de delito con resultado de daños y todas las faltas de imprudencia, tanto las causantes de males a las personas como de daños a las cosas, quedaron sometidas al requisito de procedibilidad de la denuncia previa del agraviado. Lo que, como es obvio, suponía la renuncia del Estado al ejercicio del *ius puniendi* si el perjudicado por la infracción no iniciaba el proceso. La línea de retirada de la acción pública se vio acentuada tres años después, cuando la Ley 10/1992 de Medidas Urgentes de Reforma Procesal introdujo como novedad sustancial la posibilidad de que el Ministerio Fiscal no interviniese en los juicios de faltas. El fundamento segundo de la exposición de motivos de aquella ley declaraba que el objetivo de esa medida era «lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta institución, mediante su presencia en la persecución de las infracciones de mayor relevancia». De modo que en el marco jurídico sustantivo que acabo de describirles, la Ley 10/92 modificó el artículo 962 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, estableciendo que «el Fiscal General del Estado impartirá instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los fiscales podrán dejar de asistir al juicio, cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado». Esa disposición fue desarrollada, en efecto, por una Instrucción de la Fiscalía General del Estado, la 6/1992, de 22 de septiembre, que sigue hoy vigente, en la cual se intentó dar cumplimiento a la delegación legislativa, asumiendo la complicada tarea de concretar ese concepto jurídico indeterminado

que es la mayor o menor relevancia de la infracción. El criterio empleado fue el criterio del interés público. Ese fue el elemento distintivo que, de acuerdo con la citada Instrucción, debía permitir separar los supuestos en los que no resultaba necesaria la intervención del Ministerio Fiscal en el juicio oral de aquellos otros en los que la mayor relevancia de la infracción, desde el punto de vista de ese interés público, exigía la presencia y la participación activa del fiscal en el juicio. Este mismo criterio se reiteró, años más tarde, en la Circular 1/2003, de 7 de abril, en relación con las modificaciones legislativas llevadas a cabo por la Ley 38/2002 que implantó los juicios rápidos. La premisa básica, en orden a concretar este concepto indeterminado del interés público, era que el fiscal tiene entre sus funciones la defensa y la protección de los derechos de las víctimas y de los perjudicados, y en consecuencia debía estimarse ineludible su asistencia al juicio de faltas, cuando su inasistencia pudiera generar un riesgo de indefensión. A partir de esta premisa el criterio establecido por la Fiscalía General del Estado fue el de que el Ministerio Fiscal debe mantener su intervención en juicio cuando se trate de hechos calificados en principio como falta de imprudencia, siempre que el resultado producido sea el de lesiones graves o muerte, y en aquellos ámbitos en los que los riesgos no están cubiertos por un seguro, en su caso por el seguro obligatorio, ya que, como digo, la propia configuración constitucional del Ministerio Fiscal en defensa de los derechos de los ciudadanos y del interés público y social le impone una actuación orientada a evitar que los afectados por el hecho ilícito se encuentren en situación de desprotección. De hecho, la en ocasiones discutible —como explicaré— pero habitual canalización procesal por los trámites del juicio de faltas de la mayor parte de los asuntos relacionados con el tráfico, ha supuesto que en muchísimos casos lo que se ventile en este tipo de proceso no sea, como correspondería propiamente a la jurisdicción penal, la imposición de una pena, sino más bien el importe de las indemnizaciones a satisfacer. Teniendo en cuenta que además se trata de faltas sometidas al requisito de denuncia previa y el especial régimen de postulación procesal en estos juicios, que no exige intervención de abogado, la actuación del fiscal cobraba sentido no tanto en orden a su función acusadora, sino en su faceta de garante de los derechos fundamentales, frente a supuestos de posible indefensión.

El Código Penal de 1995 mantuvo esencialmente el mismo esquema jurídico-sustantivo y también el régimen procesal de persecución semipública, es decir, la exigencia de denuncia del agraviado como requisito de procedibilidad en los supuestos susceptibles de calificarse como faltas. Concretamente, en las imprudencias graves con resultado de lesiones de escasa entidad y las imprudencias leves con resultado de muerte o de lesiones constitutivas de delito. También en el caso de los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 10 millones de pesetas (elevada a 80.000 euros por la

Ley 15/2003), que son constitutivos de delito, se establece este mismo régimen de persecución semipública, resultando, en fin, atípicas las conductas imprudentes con resultado de lesiones constitutivas de falta. Por el contrario, siguen siendo perseguibles de oficio los comportamientos imprudentes constitutivos de delito que afectan a bienes jurídicos personales —la vida y la integridad física—, es decir, las imprudencias graves generadoras de muerte o lesiones graves. En definitiva, las conductas imprudentes con resultado de lesiones constitutivas de falta o de daños inferiores a 10 millones de pesetas, son atípicas, tanto si la imprudencia es grave como leve. Los daños por imprudencia leve son atípicos, cualquiera que sea su importe. Las imprudencias graves con resultado de lesiones leves o las imprudencias leves con resultado de lesiones graves o muerte, son falta y perseguibles sólo a instancia de parte. Son delito los daños graves por imprudencia grave, pero también son sólo perseguibles a instancia de parte y solamente constituyen delitos perseguibles de oficio, en los que deba intervenir el Ministerio Público, las imprudencias graves constitutivas de muerte o lesiones graves.

A mi entender personal, el sistema adolece de un exceso de dogmatismo y complejidad, dificultando extraordinariamente una aplicación práctica acorde con objetivos razonables de política criminal. La consecuencia efectiva y lamentable del nuevo sistema ha sido la práctica desaparición de las condenas por delitos de resultado imprudente en el ámbito de la circulación, generando una cierta sensación social de impunidad. Junto a este régimen jurídico penal de la imprudencia, al que como les dije he hecho ya algunos comentarios, el Código Penal vigente incorpora, como saben, los delitos de riesgo. Antes hice mención a una política criminal dirigida a evitar el daño irreparable anticipando la respuesta penal. Esa respuesta anticipada se produce en el momento mismo en que el ciudadano excede la barrera del riesgo socialmente permitido, infringiendo un deber objetivo de cuidado que, en el caso de los delitos relacionados con la circulación rodada, viene generalmente establecido de una manera clara y precisa por la normativa administrativa en materia de tráfico y seguridad vial. Es fácil constatar, con su mera lectura, que el Código Penal de la democracia apuesta claramente en ciertos ámbitos por la tendencia marcadamente creciente del derecho penal moderno a adelantar la trinchera de la intervención penal en determinadas zonas, que son precisamente aquellas donde se detecta un mayor riesgo para los bienes jurídicos más importantes, como pueden ser la vida y la salud o integridad de las personas, con ocasión de la realización de actividades que, por su propia naturaleza, constituyen o llevan aparejada una fuente de peligro. Es precisamente la intensidad o la generalización de esas fuentes de riesgo, como la que tiene lugar en el ámbito de la circulación viaria cuando se produce su masificación y se incrementa además la potencia y la velocidad de los vehículos, lo que justifica esa expansión hacia delante de unos mecanismos de

tutela penal genéricamente reservados para las violaciones más graves del orden jurídico.

Pues bien, una de las zonas de nuestro sistema jurídico penal en las que ha cristalizado el derecho penal de riesgo es la de la seguridad del tráfico. Así, en el artículo 379 del Código Penal se tipifican los delitos de conducción de vehículos de motor y ciclomotores bajo la influencia de alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes, a los que, con plena homologación constitucional tras una cierta polémica inicial, se liga la desobediencia al requerimiento para someterse a las pruebas de alcoholemia; y a esa misma lista de los delitos de peligro se añaden dos modalidades penalmente relevantes de conducción temeraria: la conducción de vehículos de motor y ciclomotores con temeridad manifiesta que ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas y la conducción con temeridad manifiesta y con consciente desprecio por la vida de los demás, procedente de la reforma del Código Penal que tuvo lugar en el año 1989, como respuesta al fenómeno de los denominados conductores suicidas. Finalmente, la reciente Ley Orgánica 15/2003, que entró en vigor hace un año, ha añadido, como conocen sus SS.SS perfectamente, algunas aportaciones interesantes en la materia que nos ocupa, como la agravación de las penas correspondientes a los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias psicoactivas y, sobre todo, la inclusión de un nuevo párrafo en el artículo 381 que introduce una presunción *iuris et de iure* para la determinación del concepto de temeridad manifiesta cuando concurren altas tasas de alcohol en sangre y el exceso de velocidad. Aunque seguramente lo he hecho abusando de la paciencia de SS.SS, dado que supongo que manejarán constantemente los datos que acabo de resumir, he querido detenerme en un escrutinio mínimamente detallado de los instrumentos legales de los que disponemos a fecha de hoy. Me parecía imprescindible dejar subrayados los aspectos más relevantes de nuestra realidad normativa— a los que además se refería precisamente la pregunta del grupo popular— y ello para poder apuntar, sobre la base de este examen, algunas apreciaciones puntuales con las que espero contribuir modestamente al esfuerzo analítico que esta Comisión no permanente lleva desplegando desde su constitución. En primer lugar, me atrevería a sostener que, dejando aparte la última reforma del Código Penal, a la que me he referido, el examen de la evolución legislativa y de la realidad judicial de los últimos 25 años arroja como balance una sensible relativización de la presencia del Ministerio Fiscal en las imprudencias punibles relacionadas con el tráfico viario. Esa tendencia fue justificada en su día por el propio legislador, como textualmente he citado, con arreglo a la doctrina de los recursos escasos, es decir, basándose en la necesidad de dedicar a los fiscales a otros menesteres considerados de mayor relevancia. La dificultad consiste precisamente en establecer criterios objetivos de carácter genérico a partir de los cuales delimitar esas zonas de relevancia. Observen SS.SS que ese

juicio de valor acerca de la relevancia se entiende referido a hechos previamente calificados ya como falta —y falta además de imprudencia y no dolosa—, calificación jurídico penal que atiende esencialmente al desvalor de la acción, es decir, al grado de negligencia con el que se conduce el autor del hecho, y no al resultado, operando el resultado únicamente como un mecanismo de desencadenamiento de la reacción penal, pero no como un criterio de gravedad de la respuesta punitiva. A ello hay que añadir la tradicional jurisprudencia que, en caso de concurrencia de culpa de la víctima en la producción del resultado, degrada la calificación del hecho, de manera que una conducta que, atendiendo al grado de peligrosidad del sujeto, podría ser considerada en principio como delito, queda reducida a falta cuando se acredite que la propia víctima contribuyó con su propia actuación a la producción o la agravación del perjuicio sufrido. El problema en consecuencia, es que nos hayamos en un terreno en el que el resultado producido no es determinante de la calificación del hecho, y por eso juzgar la relevancia para el interés público —incluida la protección de las víctimas que puedan estimarse más vulnerables— exige en la práctica un suficiente conocimiento del hecho, un estudio individualizado de las circunstancias que concurren en él y un específico juicio de valor en cada caso. Es por tanto extraordinariamente difícil, por no decir prácticamente imposible, establecer criterios genéricos que, más allá de una mera función orientativa, pudieran automatizar en alguna medida este proceso selectivo. El problema es que, pese a todo, y a juzgar por la información recibida de las diferentes fiscalías, esa automatización, por lo menos en cierta medida, parece haberse producido, pero no precisamente en el proceso de discriminación entre faltas con o sin fiscal, sino —y esto es lo preocupante— en la tendencia, tanto de los órganos judiciales como de las fiscalías, a incoar de manera sistemática juicio de faltas en todos aquellos asuntos relacionados con la seguridad del tráfico en los que no se detecte a primera vista un elemento de riesgo fácil de objetivar como típicamente delictivo, como puede ser por ejemplo la influencia de bebidas alcohólicas. Si hay influencia de bebidas alcohólicas indudablemente el hecho se llevará siempre por delito, pero si no hay tal influencia constatable de bebidas alcohólicas, generalmente, y por grave que sea la imprudencia, mientras no se constate se declarará falta. Comprenderán ahora SS.SS mi interés de hace unos instantes en delimitar con precisión el marco jurídico sustantivo y procesal en el que se produce esta situación. La tendencia a la incoación sistemática o automática de juicios de faltas, y no de diligencias previas por delito, en los asuntos clasificados —que no calificados— como de «tráfico» no sólo termina generando en muchos casos una discutible aminoración de la respuesta penal que realmente correspondería, sino que además reconduce su régimen procesal al terreno de la semiprivatización y a la posible ausencia del fiscal. Ausencia que, ya en dicho terreno, es tremendamente difícil de evitar, puesto

que, incoado *a limine* o transformado inmediatamente el procedimiento en juicio de faltas «de tráfico», y dada la inexistencia de una fase de instrucción formal en esta clase de procesos, es muy posible que el fiscal no vuelva a tener noticia del devenir de las actuaciones e incluso que el señalamiento del juicio le pase inadvertido, al ser una práctica habitual, para permitir el aprovechamiento de los recursos escasos a los que se refería el legislador, que los juicios en los que no sea necesaria la intervención del fiscal se señalen separadamente por el juez de los que sí requieren su presencia. Si se clasifica como juicio sin fiscal, por ser de tráfico, indudablemente el fiscal no tendrá conocimiento del hecho. Los factores que explican esta situación son a mi juicio tres: El primero de ellos, lógicamente, aunque quizá sea el menos determinante, esa escasez de recursos que hace ya trece años abrió la vía para una razonable retirada del Ministerio Fiscal en aquellos supuestos en los que no estaba en juego un relevante o suficiente interés público. Digo sin embargo que es el menos determinante, porque en realidad un correcto entendimiento de ese concepto (del concepto «interés público») debería reservar la facultad de asistencia del fiscal única y exclusivamente a los supuestos para los que la norma fue concebida, y no a otros. El segundo factor es el de la percepción privada o privatista de estos procesos, y tiene mucho que ver con el fenómeno al que antes me refería de la todavía insuficiente concienciación de los ciudadanos acerca de la trascendencia social de las conductas contrarias a la seguridad vial. En efecto, la falta de percepción clara de un interés público o colectivo se traduce en la preponderancia del interés privado por la reparación del daño o perjuicio económico sufrido por la víctima. De este modo, como les explicaba antes, la vía del juicio de faltas se considera suficiente, o incluso más ágil, más rápida para que la víctima pueda obtener la indemnización, y quedando el aspecto propiamente penal relegado con frecuencia al terreno de lo simbólico. El tercer factor, que en realidad constituye el trasfondo del problema, es que la concreción de determinados conceptos jurídicos indeterminados, como es en particular el de «temeridad manifiesta» que emplea nuestro Código Penal, exige un especial cuidado y una atención individualizada a las circunstancias concurrentes en cada caso, y que en la práctica este especial cuidado y esta atención individualizada está cediendo ante la elevada carga de trabajo que soportan nuestros jueces y fiscales, sin que los particulares afectados tengan un interés especial, por los motivos que también he señalado, en que se actúe de otra manera.

Lo que esto implica es que en la práctica quede fuera de juego la aplicación del artículo 383 del Código Penal, que establece la regla concursal según la cual, si de la generación de un riesgo tipificado como delito deriva un resultado lesivo que a su vez también es delictivo, debe aplicarse la pena más grave de las que respectivamente corresponda a ambas infracciones. Pero la calificación del resultado lesivo como falta lleva normalmente implí-

cita la exclusión de los tipos penales de riesgo, lo que en definitiva supone renunciar al adelantamiento de la trinchera penal en los términos que antes les exponía.

No me cabe duda de que este mismo análisis es el que llevó a las Cortes a introducir, a través de la Ley Orgánica 15/2003, la reforma del artículo 381 del Código Penal en cuya virtud se presume la manifiesta temeridad del conductor, a efectos de considerar delictiva su conducta, cuando presente altas tasas de alcohol en sangre y además circule con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.

Sin perjuicio de señalar que esa norma introduce no obstante dos nuevos conceptos jurídicos indeterminados, como son la «alta tasa» de alcohol en sangre y la «desproporción» en el exceso de velocidad, y reconociendo desde luego que su contenido y finalidad me parecen indiscutibles desde el punto de vista político-criminal, no puedo evitar, quizá bajo el peso de mi condición de jurista dedicado durante muchos años al Derecho Penal, cierto sentimiento de prevención ante el empleo de la técnica de las presunciones *iuris et de iure* para dar contenido a estos conceptos indeterminados, y sobre todo a la utilización expansiva de esa técnica.

Y ello no sólo atendiendo a un eventual deterioro del principio de culpabilidad como garantía esencial en la aplicación del Derecho Penal, sino porque el intento de concretar al máximo, mediante una definición o delimitación casuística de dichos conceptos jurídicos indeterminados, puede generar un efecto contrario al buscado al quedar fuera de su campo de aplicación todo aquello que el legislador no pueda abarcar en su esfuerzo tipificador.

Entiendo por ello que las dificultades que surgen a la hora de delimitar esos conceptos imprecisos tienen mejor y más flexible solución por la vía de la interpretación judicial, a cuyo fin me parece que cabe adoptar medidas mucho más efectivas que la de tratar de recoger la realidad caso por caso en el texto de la ley.

En concreto, la prevista reforma, pendiente ante esta Cámara, de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para introducir un recurso de casación con una función propiamente jurisprudencial, es decir, unificadora de la interpretación de la ley, permitirá sin duda alguna superar uno de los inconvenientes del sistema actual, que es la falta de criterios interpretativos uniformes y claros para aplicar estos conceptos jurídicos a los que me vengo refiriendo.

Hoy la práctica totalidad de los procesos en que se ventila la aplicación de los tipos penales de riesgo relativos a la seguridad del tráfico no pueden acceder a la casación. Si buscan ustedes en la jurisprudencia del Tribunal Supremo verán que con anterioridad a 1989 existe una amplia jurisprudencia sobre la temeridad, sobre la culpabilidad y sobre los accidentes de tráfico, pero que ésta desapareció desde aquella fecha. En mis largos años de estancia en la sala segunda del Tribunal Supremo —durante nueve años— no creo que hubiese llegado ni un solo accidente de circulación al Tribunal

Supremo, ninguna imprudencia de ésta índole, de modo que en la actualidad, a lo sumo son las Audiencias Provinciales las que, sólo para su propio ámbito territorial, alcanzan a establecer criterios rectores para la interpretación y aplicación de las normas jurídicas concernidas. Podemos decir que hoy sí puede haber la posibilidad de que un hecho pueda ser delictivo en una u otra provincia y, sin embargo, con esta reforma podremos solucionar este conflicto a través de una jurisprudencia uniforme del Tribunal Supremo. Una definición jurisprudencial clara de la manifiesta temeridad, del concreto peligro para la vida o la integridad de las personas o del consciente desprecio para la vida de los demás, facilitaría sin duda la supresión de ese factor de desviación en la calificación jurídica que vengo comentando, y permitiría por tanto reducir el paradójico fenómeno de que el riesgo más grave, cuando deriva en la efectiva producción de un daño, termina siendo castigado más levemente que si el daño no llega a producirse. Fíjense ustedes en el efecto paradójico de que cuando se introdujeron los tipos de riesgo que necesitaban una concreción jurisprudencial, fue precisamente cuando también se suprimió la intervención jurisprudencial en estos delitos, con lo cual carecemos de esa jurisprudencia. Insisto en reconocer, no obstante, porque eludiría mi responsabilidad si no lo hiciera, que el Ministerio Fiscal también tiene un importante papel que desempeñar en esa misma dirección, y que es posible que, como les decía, los factores de escasez de recursos que invocaba la Ley 10/1992 y el relativo desinterés social a que me he referido hayan contribuido a relajar en alguna medida nuestra presencia activa. Por eso justamente, en coherencia con los principios y las consiguientes prioridades que inspiran mi actuación al frente de la Fiscalía General del Estado, hemos dado pasos decisivos orientados a cambiar esta situación.

En primer lugar, la Secretaría Técnica de la Fiscalía General del Estado está trabajando ahora mismo en la resolución de una consulta relacionada con los problemas de la tipificación penal de la conducción a velocidad notoriamente superior a la permitida, con ocasión de la detección —por los equipos de radares fijos— de vehículos que circulan a velocidades próximas a los 250 km/h. Según datos de la Dirección General de Tráfico la velocidad inadecuada está presente en el 15 por ciento de los accidentes ocurridos en el 2004. Este porcentaje se eleva al 23 por ciento cuando los accidentes suceden en la carretera y al 29 por ciento cuando se trata de accidentes mortales. Por lo tanto, una atención específica a esta velocidad excesiva puede incidir en la reducción de este tipo de resultados. Las exigencias del tipo penal determinan, como vengo explicando a esta Comisión, que haya de analizarse como elemento básico la puesta en concreto peligro de la vida e integridad de las personas, lo que en la práctica implica que el atestado policial refleje con claridad, no sólo una conducta que revele ese desprecio de las más elementales normas de tráfico, sino que ha incidido de forma clara en la seguridad de otras

personas que se encontraban en la vía pública, sin que basten las menciones genéricas en relación con ese riesgo. Quizá por esta vía de las consultas podamos nosotros señalar una pautas que, no existiendo jurisprudencia, puedan sustituir la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Asimismo, y en segundo lugar, la Fiscalía General del Estado ha recabado de todas las Fiscalías, tal y como antes les explicaba, la información precisa para valorar de qué manera y en qué medida es necesario modificar o mejorar la actuación de los fiscales. Estamos absolutamente seguros de que la definición de pautas concretas de actuación que permitan a los fiscales actuar con criterios unitarios resulta, en este terreno, relativamente oculto al Derecho Penal, esencial para preservar y potenciar la seguridad jurídica y para poner en valor la acción del Ministerio Fiscal como defensor de la legalidad y de los derechos individuales y colectivos de los ciudadanos. No en vano, y sin descartar otras iniciativas, en el plan estatal de formación continuada para fiscales correspondiente al año 2006 se ha programado ya un curso sobre «Seguridad Vial y Derecho Penal», con el afán de profundizar en el tratamiento jurisdiccional de las infracciones relacionadas con el tráfico viario. Es decir, que recuperamos, en el ámbito de la formación, un tema que en cierta medida había quedado desfasado.

Asimismo, y como expondré posteriormente, he dado las instrucciones oportunas para mejorar el control estadístico, a fin de individualizar los procedimientos por homicidio y lesiones graves imprudentes derivados de la siniestralidad vial. Tenemos en principio la consulta a que me estaba refiriendo, el tema de la formación, la cuestión de la mejora estadística y por último, pero no por ello menos importante, hemos iniciado el estudio de una instrucción que tenga por objeto evitar el tratamiento procesal como faltas de conductas de imprudencia grave con resultados graves, recuperando así el protagonismo del Ministerio Público en este ámbito y el papel de prevención general positiva del ejercicio del *ius puniendi*, debiendo sin embargo actuar en esta materia con la necesaria prudencia para evitar el efecto contraproducente que podría originarse con la masificación de los órganos de instrucción, en el supuesto de que generalizásemos la tramitación de los asuntos de tráfico como procedimientos por delito. A los efectos de la preparación de esta instrucción resultarán del mayor interés las observaciones que puedan efectuar SS.SS y, en su caso, también las conclusiones de esta Comisión. En definitiva, nos encontramos en el triple camino de recabar información, incrementar la formación y definir pautas unitarias de actuación.

Tras estas reflexiones sobre el sistema penal, llega el momento de hacer referencia a los datos con los que contamos y a su valoración, que espero que SS.SS podrán abordar con mayor facilidad a partir de las coordenadas jurídicas y político-criminales que he pretendido facilitarles.

Entramos de lleno en el objeto de la petición de comparecencia del Grupo Socialista, esto es, en la exposición —que procuraré sintetizar en la medida de lo posible para no cansar más la atención de las señoras y los señores diputados— del contenido de la Memoria de la Fiscalía General del Estado en lo que concierne a la intervención del Fiscal en materia de seguridad vial.

Según nuestros registros estadísticos, en el año 2004 se incoaron 38.919 diligencias previas por conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas; 2.015 por el delito del artículo 380 del Código Penal, es decir, por la negativa, la desobediencia a someterse a la prueba de alcoholemia; 1.641 por conducción temeraria, de riesgo; y 91 por conducción con desprecio de la vida de los otros, lo que eleva a un total de 42.666 el número de diligencias previas por delitos contra la seguridad del tráfico, entendiéndose por tales los comprendidos en el capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal. Los delitos de riesgo en los que se adelantan las barreras de protección antes de que se haya producido ningún resultado lesivo o letal para la vida de las personas.

De acuerdo con esos mismos registros, las cifras que acabo de facilitar supondrían, respecto de los años anteriores, una disminución en los delitos de conducción alcohólica o bajo los efectos de estupefacientes, que en 2003 fueron 43.086 y, en 2002, 46.489. Creemos que en esta materia de la vigilancia y la sanción de delitos de conducción alcohólica está aumentando la sensibilidad y la conciencia ciudadana y desde luego esto se aprecia en el tipo de conducta, en los resultados de las pruebas que se establecen y quizá también en la reducción, aunque sea leve, de los delitos perseguidos por conducción alcohólica, no es que haya aumentado la cifra negra, es que realmente está disminuyendo este tipo de comportamientos. Por el contrario, la negativa a someterse a la prueba de alcoholemia dio lugar a la incoación de 1.635 procesos por delito en el año 2002 y 1.669 en el 2003, frente a los 2.015 del año 2004. Es decir que quizá la conciencia ciudadana de que como consecuencia de esta prueba puede venir una sanción penal está incrementándose porque también se está incrementando la resistencia a someterse a ella. Y también se ha registrado un ascenso en los procedimientos por delito de conducción con consciente desprecio de la vida ajena, que de los 56 del año 2002 pasaron a 63 en el 2003 y aumentaron hasta 91 en el 2004, en los que, a mi entender, efectivamente también lo que se hace es mejorar el ámbito de la persecución y no es que necesariamente hayan aumentado dichos comportamientos. Estas cifras merecen dos comentarios. En primer lugar, como ayer mismo ponía de manifiesto en la Comisión de Justicia, las importantísimas carencias de nuestros sistemas informáticos y de control de procedimientos no permiten atribuir absoluta fidelidad a estos datos. La falta de criterios uniformes de recogida y clasificación de la información, la inexistencia de protocolos fiables para asegurar su pleno acceso al sistema y la imposibilidad

de obtener una información global a nivel de todo el Estado, porque en ocasiones los sistemas informáticos de las comunidades autónomas no son compatibles, dada la incompatibilidad e incomunicación de las diferentes aplicaciones implantadas en los distintos territorios, generan un margen de imprecisión prácticamente imposible de calcular, y precisamente por ello, incompatible con una fiabilidad razonable de los resultados obtenidos. Esta situación incide especialmente en materia de imprudencia, no en materia de delitos de riesgo en los que, como les decía, los datos son más fiables, porque en materia de imprudencia no es posible con la actual aplicación informática desglosar las cifras correspondientes a la naturaleza de la actividad en la que se produce el resultado lesivo, ya que las imprudencias se registran en la aplicación informática sin distinguir el evento que las produce. De modo que imagino que servirá de poco a SS.SS que les diga que en el año 2004 hubo en España 480 diligencias previas por homicidio imprudente, y 176.608 por lesiones de esa misma naturaleza, si no puedo —y ciertamente no puedo— distinguir si se trataba de hechos acaecidos con ocasión de la circulación rodada, o bien en la esfera de las negligencias médicas o en otro ámbito negligente. Debemos apreciar sin embargo que el número de 480 diligencias previas por delito de homicidio imprudente es indudablemente muy inferior a las víctimas que se han producido, lo cual quiere decir que en muchos casos el hecho se ha derivado a falta o se ha estimado a tiempo. Sin embargo, pese a estas imprecisiones propias de las deficiencias de nuestro sistema informático, lo cierto es que la atención especial prestada a la siniestralidad laboral sí nos permite diferenciar los resultados lesivos y mortales derivados de imprudencia en el ámbito laboral (47.802 y 143, respectivamente) que determinaron la incoación de diligencias previas en la jurisdicción penal. En consecuencia, he dado las pertinentes instrucciones para que se intenten introducir las modificaciones oportunas en el sistema de cómputo a fin de que en lo sucesivo pudiese también distinguirse en el ámbito de los resultados imprudentes los específicamente derivados de la seguridad vial. Los actuales sistemas de gestión procesal tampoco permiten el registro de los asuntos relacionados con la seguridad del tráfico que siguen los trámites de juicio rápido o de juicio de faltas. De modo que los datos relativos a estas dos categorías estadísticas proceden de recuentos manuales, que frecuentemente se ven obligados a realizar los propios fiscales en el servicio de guardia o cuando asisten personalmente a los juicios. Pueden ustedes imaginar por tanto que, en consecuencia, la fiabilidad de estos registros no es la misma que si pudiésemos disponer de un sistema informático. De ahí que la implantación del sistema informático integrado del Ministerio Fiscal, legalmente previsto en la reforma del Estatuto Orgánico del Ministerio Público operada por Ley Orgánica 19/2003 de 23 de diciembre, sea ya una necesidad apremiante. Ayer di cuenta de ella ante la Comisión de Justicia y hoy quiero reiterar a esta Comi-

sión no permanente un llamamiento a SS.SS para que en el más breve plazo posible pueda alcanzarse el acuerdo necesario entre el Gobierno central y los de las comunidades autónomas con competencia sobre medios materiales de la Administración de Justicia, para que pueda aprobarse el Decreto, cuyo borrador ya está redactado por la fiscalía, que permitirá la entrada en funcionamiento de este sistema. Eso permitiría, en el ámbito concreto que ahora nos ocupa, realizar adaptaciones de los programas informáticos y unificar criterios de recogida y tratamiento de datos, de modo que puedan reflejarse con mayor precisión —por no decir con una absoluta precisión— las cifras referentes a los delitos contra la seguridad del tráfico en cada una de sus modalidades, tanto si se tramitan por el procedimiento de juicio rápido como si se instruyen por el de procedimiento abreviado, como los ilícitos imprudentes con resultado de muerte o lesiones con ocasión del tráfico de vehículos a motor y ciclomotores, distinguiendo las imprudencias graves de las leves. Asimismo, sería bueno que pudieran reflejarse otras circunstancias influyentes en el hecho, como la ingestión de bebidas alcohólicas, excesiva velocidad, e incluso circunstancias personales del conductor a fin de poder concretar las fuentes de riesgo y adoptar las medidas convenientes en los distintos ámbitos. El primer paso además ya está dado, puesto que, habiendo cumplido el Gobierno su compromiso adquirido el pasado año, está constituyéndose en este momento la Unidad de Apoyo del Fiscal General del Estado prevista en el artículo 13 del Estatuto, según la redacción dada por Ley 14/2003 de 26 de mayo. La segunda advertencia que debo hacerles, a la hora de analizar las cifras comparativas que les facilitaba, es que el aparente descenso que, como he hecho notar, se observa en algunas de las categorías delictivas, es precisamente aparente. También se debe a la entrada en vigor a finales de abril del año 2003 del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, que absorbe un número importante de los procedimientos incoados. En los ocho meses de vigencia en el año 2003 del nuevo trámite procesal se registraron 15.000 diligencias urgentes de enjuiciamiento rápido por delitos contra la seguridad del tráfico, que se han incrementado de forma muy importante en el año 2004 hasta alcanzar la cifra de 24.875, como consecuencia de la consolidación del procedimiento de juicio rápido. No debe caerse tampoco en la tentación de adicionar las cifras de las diligencias urgentes a las diligencias previas con la esperanza de obtener un número total de procedimientos, porque como digo hay muchas veces una duplicidad.

Aunque las deficiencias estadísticas que he apuntado no permiten ajustar las cifras con precisión, podemos estimar que en torno al 37 por ciento de los procedimientos iniciados durante el año por delitos contra la seguridad del tráfico se han incoado como juicios rápidos. Esto tiene ventajas indudables en el terreno de la inmediatez de la respuesta punitiva a que acabo de referirme. Dicha respuesta lleva aparejada, salvo los

supuestos de negativa a la práctica de la prueba de alcoholemia, la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo mínimo de un año, reducible en caso de conformidad privilegiada a ocho meses, cuya inmediata y efectiva ejecución tiene un efecto disuasorio importante en la represión de estas conductas ilícitas. Por otra parte, aun en el supuesto de que no se produzca la conformidad del acusado, el escaso lapso de tiempo que transcurre entre la fecha de los hechos y la del enjuiciamiento facilita una prueba contundente, puesto que los testigos suelen recordar los hechos y sintomatología con mucha claridad. Según los datos remitidos por las fiscalías los delitos contra la seguridad del tráfico son los que han determinado, en el conjunto total del territorio nacional, el mayor número de calificaciones efectuadas en el propio servicio de guardia, con arreglo a los trámites del enjuiciamiento rápido.

Voy concluyendo. La invitación del fiscal general del Estado para que los fiscales jefes incorporasen a sus memorias anuales una referencia específica a la actividad de los órganos que dirigen en relación con esta materia, también permitió recabar algunos ejercicios de crítica y algunas propuestas que creo oportuno transmitir a SS.SS. En realidad ya en la Memoria del año 2003 se ponía de manifiesto la posible necesidad de revisar la pena prevista para el delito de quebrantamiento de condena en caso de incumplimiento de la pena de privación del derecho de conducir, dado que puede resultar más perjudicial para el condenado la imposibilidad de conducir que la sanción pecuniaria que le corresponde en caso de ser condenado por delito de quebrantamiento, con lo que el afectado puede calcular que en términos de rentabilidad económica le resulta más rentable incumplir la prohibición de conducir que someterse a la sanción correspondiente. En la Memoria de este año, referida al 2004, se insiste especialmente en advertir que el nuevo párrafo incorporado al artículo 381 por la Ley Orgánica 15/2003 omite la mención, junto a los casos de conducción etílica, de aquellos otros en que la conducción se lleva a cabo bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos, como supuestos en que concurriendo con un exceso desproporcionado de velocidad debe integrarse el concepto de temeridad manifiesta. Sin embargo, como contrapunto, algunas fiscalías señalan los efectos excesivamente perjudiciales que en determinados supuestos tiene la privación del permiso de conducir, especialmente cuando de ello depende el desarrollo de la actividad laboral del condenado. Para solucionar esta circunstancia proponen que dicha pena privativa de derechos sea susceptible de ser suspendida por la autoridad judicial, como lo es la pena privativa de libertad, por lo menos cuando se den determinadas circunstancias, como por ejemplo que el condenado acredite de forma fehaciente que la ejecución de la pena le supondrá perjuicios de muy difícil reparación y el delito no haya causado daños materiales o personales.

Concluyo en este punto, para no cansar más a SS.SS. el resumen apretado y espero que útil de las observaciones, las preocupaciones y las propuestas del Ministerio Fiscal en relación con la trascendental materia de la que se viene ocupando esta Comisión. Espero que podrán deducir de lo hasta aquí dicho que la oferta de plena colaboración que he brindado a SS.SS. se corresponde con una voluntad firme y sincera de abordar con rigor y con perspectiva de futuro el gravísimo problema que constituye para la sociedad española la incesante pérdida de vidas, el menoscabo para la integridad física de los ciudadanos y el daño económico generado por la inseguridad de nuestras vías. El Ministerio Fiscal está comprometido en estos objetivos. Como verán, las soluciones no son fáciles y el fiscal general del Estado no puede venir, indudablemente, a la Comisión con una panacea de soluciones o con una varita mágica que permita que un problema social tan complicado pueda resolverse. Más bien les he planteado problemas y dificultades a la Comisión en cuanto a la regulación penal del tema, pero creo que con este debate y con el esfuerzo de los 1800 fiscales que desde este momento quedan a disposición de SS.SS. y a través de SS.SS. a disposición de todos los españoles, cumpliremos con nuestro compromiso con la ciudadanía y con la sociedad.

Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor fiscal general, por esta importante aportación de datos, que sin ninguna duda será útil a los trabajos de esta Comisión y damos paso al turno de portavoces de acuerdo con lo acordado con los portavoces de los grupos que han solicitado expresamente esta comparecencia y por el orden en que se han efectuado las correspondientes solicitudes, damos en primer lugar la palabra al señor Federico Souvirón portavoz en esta Comisión del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Gracias señor presidente. Señor presidente, en efecto se reúne esta Comisión de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico por primera vez tras el tercer domingo del mes de noviembre en que celebramos el día mundial de recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Desde el Grupo Parlamentario Popular, queremos expresar nuestro sentimiento por quienes han perdido la vida como consecuencia de la inseguridad vial, quienes han sufrido alguna incapacidad que lo inhabilita para el desarrollo de las tareas que eran habituales en su vida anterior y también, por aquellas personas que se han visto en el penoso trance de perder a un ser querido o de tener que acompañarlo en situación de discapacidad. Son un estímulo permanente para nuestro trabajo. Señor presidente, también nuestro reconocimiento y admiración hacia las asociaciones de víctimas de los accidentes de tráfico por el trabajo tan relevante desde el punto de vista social y tan aleccionador desde el punto de vista ético que realizan. Señor fiscal general del Estado, bien-

venido. Desde el Grupo Parlamentario Popular, solicitamos su comparecencia ante esta Comisión, precisamente tras oír a las asociaciones de víctimas y después de que nos trasladaran su convicción de que en lo que se refiere a los delitos referidos a la seguridad en el tráfico, en España y en materia penal no se hace justicia. Es su experiencia; nos cuentan que cuando consiguen empezar a asimilar el trauma sufrido por el accidente de algún familiar cercano y, después de un periodo de tiempo más prolongado del que todos quisiéramos, son citados por el juzgado donde encuentran más indiferencia que comprensión y ante el que tienen que recordar detalle a detalle, una experiencia negativa que quieren superar y que difícilmente o con mucha dificultad logran hacerlo y todo para que al final el asunto se sustancie, en la mayor parte de las ocasiones, en un juicio de faltas donde lo que se dirime es la indemnización económica que en su caso les tocará recibir. Tienen la sensación de que si el responsable del accidente de tráfico es condenado a pagar una cantidad económica, ellas —las víctimas— son condenadas a no ser resarcidas moralmente con arreglo a lo que esperan del derecho. Es una situación, por otra parte, que se corresponde con la radiografía que de la realidad que tratamos nos ofrece la última Memoria de fiscalía, elevada por usted al Gobierno, en la que pueden leerse frases como la que dice que el tratamiento penal de los accidentes de tráfico hoy en día es bastante permisivo; o aquella otra que afirma que lo cierto es que en la actualidad casi todos los accidentes de tráfico son juzgados como faltas como consecuencia de una actitud excesivamente laxa de los órganos judiciales y del Ministerio Fiscal en la aplicación de los tipos penales. Pero ¿cómo hemos llegado a esta situación manifiestamente mejorable? Conviene saber las causas para tratar de mejorarlas y combatirlas; usted nos ha hecho una acertada exposición del asunto. Desde nuestro punto de vista se ha llegado por dos reformas del Código Penal y por una Instrucción de la Fiscalía General del Estado, que han llevado al camino de ir despenalizando las conductas referidas con los accidentes de tráfico, en concreto con la reforma del Código Penal impulsada por el Gobierno en 1989 y aprobada por la mayoría parlamentaria socialista del momento y por la reforma impulsada por el Gobierno socialista en 1995 y aprobada por la mayoría parlamentaria de ese momento y, también por la Instrucción de Fiscalía de 22 de septiembre de 1992, momento a partir del cual los fiscales dejan de estar en la mayoría de los juicios de tráfico. Se dice que el primer paso para resolver un problema es conocerlo lo más exactamente posible. La situación de la justicia penal en lo referido a los asuntos de tráfico está claro que la conocemos todos, las víctimas porque la sufren día a día, los diputados —y sólo me atrevo a hablar en nombre de los de mi grupo parlamentario, porque es lo que corresponde, aunque estoy seguro de que todos ven la misma situación, porque se lo han contado las víctimas y porque lo hemos podido comprobar—, y usted señor fiscal general del Estado porque ha tenido el acierto de incluir en la última

Memoria de fiscalía entre los asuntos que requieren un tratamiento especial a los delitos derivados de la seguridad vial y en virtud de ello ha podido tener sobre la mesa la circunstancia real que incluso dificulta tener un diagnóstico cierto dada la falta de unificación de las estadísticas. En cualquier caso, con su intervención nos ha demostrado que conoce absolutamente la situación de la que estamos hablando. A partir de ahí ¿qué vamos a hacer para lograr el equilibrio perdido en el tratamiento de los delitos contra la seguridad en el tráfico? Esta Comisión ha abierto un debate interno al que vamos a invitar a personas que pueden aportarnos luz —porque conocen perfectamente el tema— sobre el asunto, de forma que logremos en la medida de lo posible conseguir un tratamiento ponderado que podamos elevar al Gobierno de cuáles serían las medidas que habría que adoptar para lograr ese equilibrio que hemos perdido en materia de la justicia penal en lo relativo al tráfico. También ha solicitado su comparecencia —el acto que hoy estamos teniendo nos parece de la mayor importancia— porque su aportación ni puede ni debe ser modesta en este asunto, nos parece que es una aportación muy importante desde la misión confiada por la Constitución a la fiscalía de promover ante los tribunales la satisfacción del interés social y la función atribuida por el Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal de velar por la protección procesal de las víctimas promoviendo los mecanismos previstos para que reciban la ayuda y la asistencia efectiva. Tiene usted además instrumentos que pueden ser muy útiles en este asunto; puede usted dictar circulares e instrucciones para trasladar a las fiscalías territoriales que estamos ante uno de los mayores problemas que afronta en este momento la sociedad española y que debe ser tratado como tal. Los datos oficiales de la Dirección General de Tráfico nos dicen que las cifras de siniestrabilidad vial registradas en España durante el año 2004, fueron las siguientes: Accidentes con víctimas 94.009, muertos computados a 30 días 4.741, heridos graves 21.805 y heridos leves 116.578. Creo que sobran comentarios para ver que, verdaderamente, el interés social en este momento en España pasa también por el tratamiento de los accidentes de tráfico, por su prevención y porque se pongan todas las medidas para, en la medida de lo posible, evitar sus consecuencias. Desde el Grupo Parlamentario Popular, consideramos que la defensa de los derechos de las víctimas de un delito contra la seguridad vial, debe ser uno de los objetivos prioritarios de la actuación del fiscal, que el fiscal debe controlar que se haga el ofrecimiento de acciones a las víctimas de los accidentes de tráfico, informando a los perjudicados de su derecho en todo momento; que los fiscales deben volver a los juicios de tráfico y que deben unificarse los criterios de las fiscalías territoriales en materia de tráfico. Todo ello a expensas de las conclusiones de los debates que internamente tengamos en la Comisión, como consecuencia de los trabajos que vamos a afrontar próximamente. Por lo demás, hoy habremos hecho nuestro trabajo, si verdaderamente

hemos logrado transmitir al señor Fiscal del Estado nuestra preocupación por el asunto y si después de esta comparecencia logramos establecer una vía clara de comunicación para que entre todos podamos solventar un asunto que es de la máxima importancia, como digo, en la sociedad española. Estamos hablando —y usted lo sabe bien— del derecho a la vida y a la integridad física de las personas y no hay por lo menos un derecho más importante que deba ser tutelado por los poderes públicos y, desde luego, por la Fiscalía General del Estado en su función tuitiva de defender los derechos de los ciudadanos. Eso es lo que hoy queríamos decirle, cuál es la situación, usted la conoce, y desde luego, nuestra disposición a establecer la más constructiva de las relaciones para terminar con un problema que nos parece muy grave y sobre el que se puede avanzar de una forma clara y decidida. Muchas gracias señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Souvirón. En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz el diputado Victorino Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar vaya nuestro más firme agradecimiento al señor fiscal general del Estado por esta comparecencia que, efectivamente también había solicitado mi grupo y desde luego manifestarle que, después de escuchar su intervención, evidentemente, nuestra confianza en esta institución que usted representa se ha elevado bastantes grados, por si no era ya lo suficientemente alta. Creo que tiene un extraordinario interés esta comparecencia en esta Comisión, una comparecencia que yo calificaré inicialmente, señor fiscal general, de singular y novedosa. Singular, porque efectivamente se produce en unas circunstancias que previamente no se daban, igual que el carácter novedoso y la importancia de los datos que usted nos ha aportado aquí esta mañana. En una Comisión parlamentaria que también tiene un carácter de singular y novedoso, porque es la primera vez que estas Cortes Generales, que este Congreso de los Diputados ha dispuesto de un órgano especializado para el tratamiento y la propuesta de posibles alternativas en relación con este asunto tan crucial que afecta a la sociedad española. Esta Comisión, como antes he indicado, se ha propuesto la realización de un estudio acerca de la incidencia de las normas penales y las normas sancionadoras de carácter administrativo sobre la mejora de la seguridad vial. Éste es uno de los objetivos centrales, uno de los propósitos más importantes de lo que puede ser la actuación de esta Comisión especial en su trayecto a lo largo de esta legislatura; tenemos que ser capaces de incidir en esta cuestión y no solamente, como he dicho, desde la perspectiva de la dimensión penal, sino también de la administrativa, porque si no iríamos dejando aspectos, a mi juicio, en zona de sombra que no permitirían un tratamiento realmente integral de la cuestión. Desde nuestro punto de

vista, señorías, las normas penales y las sancionadoras de carácter administrativo, constituyen una parte de una política de seguridad vial. Es decir, toda la política de seguridad vial no consiste sólo en la introducción del carné por puntos, como ya hemos hecho aprobando aquí prácticamente por unanimidad el proyecto de ley; no es solamente la introducción de instrumentos de control de carácter automático sobre la velocidad, como es el caso de los radares o las cuestiones de formación de los conductores o educación de los ciudadanos. Una política integral de seguridad tiene que mirar también a la dimensión sancionadora y es desde esta perspectiva como nosotros podemos decir que también contempla a mi juicio el Ministerio del Interior esta cuestión en este momento. No solamente desde la perspectiva del Ministerio del Interior, recuerdo palabras aquí del propio presidente del Gobierno actual, cuando dijo que quien conduce como un homicida debe ser tratado como tal o cuando dijo que si para salvar vidas es preciso modificar el Código Penal será necesario y conveniente modificarlo. Por lo tanto, señor fiscal, señorías, lo situamos desde la perspectiva de una política, de un propósito que quiere desarrollar el Grupo Parlamentario Socialista y, desde luego, en connivencia y coincidencia con la posición del Gobierno. Porque el Gobierno de España, en este momento, ha comenzado una batalla por el tema de la seguridad en el tráfico. Ya he mencionado la ley y también hemos mencionado aquí otras cuestiones que creo que tienen una dimensión extraordinaria respecto a la elaboración de esa nueva política. Señor fiscal, por lo tanto, le tengo que decir que efectivamente compartimos su informe, compartimos el espíritu con que ha sido hecho, compartimos sus propósitos y compartimos y entendemos las conclusiones y propuestas, aunque ya sé que no están planteadas estas conclusiones y propuestas desde la perspectiva específica de una propuesta del fiscal general, como cúspide de la carrera fiscal, sino como aportaciones que se deducen de los distintos informes que han hecho los respectivos fiscales. Volviendo a la cuestión de lo que debe resultar en definitiva del estudio y del trabajo que haga esta Comisión y de la extraordinaria aportación que nos ha hecho aquí S.S., señor fiscal, creo que podemos concluir, en primer lugar, que los recursos penales de los que en este momento disponemos no están a la altura del problema que nos afecta; es decir, estamos ante un problema que es muy general, con un número de muertes muy significativo, tenemos unos altos índices en nuestro país y esto efectivamente no se compadece con la descripción que S.S. ha hecho acerca de los instrumentos de los que en este momento se dispone para abordar tal problema. Por eso quizá late cada vez con más fuerza la idea de que será necesario posiblemente hacer alguna reforma en el Código Penal, porque existe una demanda subyacente que se va haciendo cada vez más emergente, y ya no es cuestión solamente de las demandas de las asociaciones de víctimas, que empezaron, efectivamente, esta batalla a quienes quiero reconocer aquí y rendir tributo por sus

aportaciones, por el esfuerzo creciente que han ido desarrollando de concienciación social. Pero creo que en este momento y según encuestas de las que también disponemos, podríamos decir que existe una sensación generalizada de la conveniencia de abordar la cuestión de la seguridad vial también desde la perspectiva penal. Creo que ganar en este propósito, en esta conciencia social que termine siendo una gran demanda social, será uno de los avances más importantes que podamos conseguir tanto en la actuación de la fiscalía como en la actuación del Gobierno, la Dirección General de Tráfico y, por supuesto, la actuación de esta misma Comisión. Sin conciencia social generalizada sobre este asunto será muy difícil realizar ninguna reforma y creo que en este punto las cosas van siendo cada vez más significativamente favorables. Creo que en este momento es preciso poner remedio a una serie de cuestiones que de verdad nos preocupan enormemente como es esta sensación, también generalizada, de impunidad que existe en nuestro país, lo que yo calificaría como el síndrome de Farruquito, es decir, esa sensación de que hechos muy graves con concurrencia de distintos delitos pueden terminar como ha terminado este proceso. Creo que ha sido un mal ejemplo para la sociedad española, creo que es algo que es preciso corregir, que eso no puede ni debe ocurrir y no porque tratemos nosotros de lanzar ninguna acción punitiva, obviamente, porque no nos corresponde, contra una persona determinada, lo digo por el símbolo que significa ese proceso y por el inconveniente que significa desde el punto de vista de lo que debe ser la acción de la justicia también en este campo. Otras cuestiones que han sido mencionadas también y que quiero resaltar a título de preocupación. La privatización de los delitos de tráfico por imprudencia, la conveniencia de separar la responsabilidad civil y la penal. Esto es también desde el punto de vista de un Estado de derecho donde la justicia material de verdad tenga campo y efectividad, también es algo que será preciso considerar, señor fiscal. Luego hay otras cuestiones que se deducen de su propio informe, que yo me he permitido ir señalizando como elementos de preocupación sustancial: las penas de prisión, que apenas se aplican; el tratamiento penal de los accidentes de tráfico bastante permisivo —digo frases que he ido recogiendo de alguna manera y espigando en lo que se refiere a su informe—; la preocupación que S.S. ha manifestado por la inexistencia de datos; ¿cómo se puede hacer una política sin datos? O ¿cómo se pueden tomar decisiones sin datos? Creo que esta preocupación de la fiscalía significa, efectivamente, una reconsideración de informes anteriores donde hemos visto —y no quiero hacer ninguna crítica a fiscales anteriores— un tratamiento de los datos realmente no adecuado al nivel de lo que significa el ámbito de civilización y de desarrollo económico en el que se encuentra nuestro país. Casi todos los accidentes de tráfico, también se dice en su informe señor Fiscal, son tratados como falta, los fiscales no asisten a la mayoría de los juicios de faltas, así las víctimas carecen de la

protección, etcétera; disparidad de criterios en los órganos jurisdiccionales a la hora de calificar el mismo hecho como delito o como falta en la conducción bajo los efectos del alcohol. No quiero seguir más. Creo que S.S. ha situado, a nuestro juicio, muy correctamente la cuestión en el ámbito de la preocupación que corresponde a esta Comisión y, desde luego, lo que corresponde también —y es lo más importante de todo— a una preocupación ciudadana. Podríamos retener algunas de las aportaciones y propuestas que hacen algunas de las fiscalías y que podríamos compartir plenamente, pero no creo que sea el momento para que yo avance tal posición.

Simplemente para terminar, por lo tanto una valoración muy positiva de su Memoria, de la Memoria del fiscal general y también decirle en este momento que mi grupo viene pidiendo y ha venido pidiendo la pasada legislatura la creación de una fiscalía especial. Le diría, señor fiscal, que estaríamos dispuestos a retirar esa petición si llegamos, como estamos llegando, a la conclusión de que es la Fiscalía general del Estado la que en su totalidad tiene esta preocupación por este problema tan importante que afecta a los españoles.

Muchas gracias.

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

A continuación daremos la palabra a los grupos parlamentarios que deseen intervenir y lo haríamos de menor a mayor. De los grupos presentes, que veo son cuatro grupos, además de los dos que han intervenido ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria-Nueva Canarias, tiene la palabra su portavoz, el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor presidente, le pediría su benevolencia para que intervenga primero la diputada del PNV y me dejara para una posterior, porque me estaban avisando de una votación en la Comisión de Educación.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún problema, señor Mardones.

Damos la palabra a la señora Uría, portavoz del Grupo Parlamentario Vasco PNV.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

No pertenezco a esta Comisión, pertenece mi compañero el diputado Emilio Olabarría, pero está en otros cometidos y yo misma debo ausentarme también en breve a una ponencia, pero no quería dejar pasar el momento de cumplir el deber de cortesía para con la presencia en esta Comisión del fiscal general del Estado y para manifestar el interés que para mi formación política tiene cuanto él manifieste o cuanto desde el órgano que él ocupa se manifieste en relación con esta cuestión

de la seguridad vial, que felizmente en esta legislatura ha tenido la respuesta por parte de este órgano legislativo, una respuesta adecuada, en la existencia de esta Comisión de seguridad vial. Ciertamente los aspectos preventivos, educativos o incluso vinculados a la sanidad, puesto que a mí ahora me ha correspondido presidir esa Comisión, son importantísimos en materia de seguridad vial y algunas cuestiones se harán, pero no es menos importante o, por lo menos es muy gráfico de la valoración que se le da a esta cuestión, el que además la respuesta punitiva, la respuesta sancionadora sea adecuada, correcta, técnicamente correcta, para que además así lo perciban los ciudadanos y pueda devenir en eficaz. Nos gustó especialmente —y ayer se lo manifestaba así en la comparecencia que tuvo en la Comisión de Justicia—, señor fiscal general del Estado, el tratamiento específico que en la Memoria de este año se hace respecto de la materia de los delitos contra la seguridad vial; es ciertamente de las más extensas de las nueve que tienen un tratamiento específico y en ellas se señalan defectos y disfunciones que él ha expuesto también hoy y de los que deberían tomarse muy buena cuenta a la hora de concluir en un texto de modificación de las normas administrativas y penales disciplinarias de la corrección de la seguridad vial. Ocurre además que cuando el Ministerio Fiscal o desde la Fiscalía General del Estado se hacen sugerencias de reformas legislativas, de las cinco que se sugieren penales sustantivas, tres de ellas lo son también respecto de la materia seguridad vial y ayer ya le manifestaba que en alguna tiene una pequeña discrepancia con lo sugerido por el Ministro de Justicia en su primera comparecencia ante esta Cámara. Nos parece correctísimo y creo que es muy adecuada la corrección que en la tipificación del artículo 381.2 hicimos en la legislatura pasada y de la que entono el *mea culpa*, puesto que yo fui ponente en esa Ley y, efectivamente, se nos olvidó además de incluir la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, haber tenido en cuenta la afectación psicofísica derivada del consumo de otras drogas tóxicas, tal y como se nos sugiere en la Memoria o también lo que se apunta sobre el quebrantamiento de condena en la prohibición de conducir, cuando se sugiere alguna corrección técnica respecto del artículo 468. La diferencia con lo que desde el Ministerio de Justicia se propugnaba, radica en la modificación que se sugiere del 379 cuando, desde la Memoria de la fiscalía, se decía que para evitar la proliferación de las peticiones de indulto en esta materia, se pudiese suspender también la pena de privación del permiso de conducir vehículos y ciclomotores, si bien con buen criterio lo ciñen a aquellos supuestos en los que la pena suponga perjuicios de muy difícil o imposible reparación y el delito no haya causado daños materiales o personales. Especial interés tiene también para nosotros —salvo que yo haya estado entrando y saliendo como es habitual en esta diputada y no lo haya oído— una referencia que sí está en la Memoria y que no he oído en su explicación que son las complicaciones que el *bis in idem* desde el punto de vista

procesal tiene. En la Memoria se explican de manera general, en relación con la reciente jurisprudencia del Tribunal Constitucional, pero desde nuestra perspectiva tienen especial importancia cuando se trata de disciplinas que son contempladas de manera tan extensa por la normativa administrativa y a la vez también por la normativa penal. Habrá que hacer especial caso a las sugerencias que respecto de la necesidad de adaptar la legislación sustantiva y procesal a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, repito, se hacen en la Memoria de la fiscalía. Insisto, nos parece que la comparecencia de hoy es fundamental, es vital, será importantísima y habrá de tenerse especialmente en cuenta a la hora de que de lo que en esta Comisión se elabore deban surgir las modificaciones correspondientes tanto de la materia penal en materia de seguridad vial, como de la materia meramente administrativa sancionadora y, por eso, quería que constase la presencia y el interés de mi formación política.

Muchas gracias.

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

Damos ahora la palabra al portavoz del Grupo Mixto y diputado del Bloque Nacionalista Galego, el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Gracias, señor presidente.

Quiero pedir disculpas por mi ausencia por motivos de necesidad. En primer lugar, quería agradecer al señor fiscal general del Estado su presencia y su información tan pormenorizada y exhaustiva que releeremos con cuidado. En todo caso nos gustaría decirle que, efectivamente, todos los esfuerzos que se hagan para que las víctimas de la siniestralidad en la carretera sean debidamente amparadas por la justicia y en particular que cuenten con el apoyo del Ministerio Fiscal, no es solamente ineludible y muy necesario a tenor incluso de las observaciones que hizo sobre la evolución del Código Penal en materia de delitos derivados de la siniestralidad en la carretera. En todo caso, habría que tener cuidado también de que si vamos a unas modificaciones que dejen más asegurado el amparo a las víctimas y a sus familiares, en caso de que se hayan cometido homicidios o se hayan puesto en grave peligro la vida de las personas, se haga también con la debida cautela y la debida ponderación, porque lo peor que puede pasar es estar continuamente en un péndulo entre la tolerancia o la suficiente capacidad represiva o falta de amparo de los derechos de las personas y pasar directamente a otro péndulo que sería no valorar y ponderar debidamente las circunstancias en que se producen los accidentes para saber cuándo fue realmente derivado de una causa de la mínima falta de cuidado o respeto por las normas y cuándo un cúmulo de elementos que se dan en una coyuntura que pueden provocar la muerte de otras personas y crear víctimas y que no sea precisamente desde

el punto de vista de la subjetividad o de incluso los condicionantes objetivos el principal responsable el conductor. Dicho esto y, vuelvo a repetir, sin poner en duda la necesidad de cambiar todo lo que haga falta en el Código Penal en relación con estos delitos, quisiera decirle en segundo lugar que sería muy deseable —desconocemos el informe de la fiscalía sobre el año 2004— al hacer referencia a todas las deficiencias de carácter burocrático o incluso tecnológico que tienen que padecer las fiscalías para hacer los informes, que se tuviese en cuenta que las comunidades autónomas no pueden ser solamente responsables de la mejora de los medios de la Administración de Justicia, sino que también tendrán que tener competencias y responsabilidad en la materia. En este aspecto nos gustaría saber su opinión sobre las mejoras o no que se han producido con la transferencia de las competencias en materia de tráfico y seguridad vial, en concreto a Cataluña y a Euskadi y si las fiscalías de esas comunidades autónomas valoran positivamente esa transferencia y la relación de las fiscalías, tanto con las policías autonómicas como con la Administración autonómica en general. Es decir, si ustedes notan que la adaptación de todo lo que tiene que ver con el tráfico y la seguridad vial al marco autonómico es una mejora sensible teniendo en cuenta las diferencias geográficas de hábitat, de mentalidad, de hábitos culturales, de hábitos lingüísticos e incluso la estructura del poder judicial desde el punto de vista de que se reconoce que hay Tribunales Superiores de Justicia en las comunidades autónomas. Hacer una valoración sobre esta cuestión. En tercer lugar, quiero decirle al señor fiscal general del Estado que, efectivamente, el aspecto educativo no es solamente una cuestión de que todos conozcamos las normas y que intentemos respetarlas, derivado de una acción específica en ese terreno. Eso tiene un aspecto social muy importante, fundamental, que se nota en la forma que tenemos de interiorizar socialmente las normas y de valorar cuál es la actitud de la Administración a este respecto. Concretamente, se difundió entre los miembros de la Comisión un libro, una especie de informe, de la justicia en el tráfico, conocimiento y valoración de la población española, muy elocuente a este respecto; es curioso cómo desde el punto de vista de la auto evaluación todo el mundo tiene una valoración muy elevada del conocimiento de las normas e incluso cómo reconoce que esas normas son eficaces para combatir o evitar accidentes, cómo consideran las normas justas, adecuadas y bien hechas, pero realmente esta valoración parece que es una valoración más social, digamos objetivada que una interiorización de esa concepción, porque después se ve una contradicción continua, incluso cuando se valora mucho que haya vigilancia policial, pero después todo el mundo valora que la vigilancia policial está solamente para fastidiar, es decir, para poner multas o para coger a uno *in fraganti* desde una posición *ad hominem*, es decir se colocan en los peores sitios y en los lugares más pretenciosamente destinados a coger a uno *in fraganti*. Esto hay que vin-

cularlo a un problema más de fondo también y es que está claro que quien tiene dinero para pagar autopistas está menos expuesto a sanciones administrativas que aquellos que tienen que andar por carreteras; esto yo lo tengo comprobado por mi propia experiencia a lo largo de los años. Creo que esto indica un problema más de fondo y es que el tráfico rodado es excesivo, los transportes públicos son muy deficientes y muy reducidos, sobre todo en algunos lugares y esto provoca que haya mucha gente al volante a veces en condiciones psicológicas o anímicas no suficientemente adecuadas y, por lo tanto, que vaya a ser muy difícil que, por mucho que se vigile, se corrija y se persiga sino hay una interiorización subjetiva, que tiene que ver mucho con la valoración social no solamente del tipo de coche que tenemos, sino del papel que nos cumple y de la valoración social de conjunto que hacemos, haya unas dificultades para mejorar en este sentido.

En todo caso, acabo ya señor presidente, decirle que su información de hoy desde luego puede ser muy valiosa, más que nada desde el punto de vista de los matices o de las deficiencias que hay en el Código Penal que, efectivamente, cuando se trata de víctimas creo que es fundamental que esto se modifique. En este aspecto el informe al que hacía referencia antes, que nos difundieron en la Comisión, es curioso que siendo los implicados en juicios de tráfico el 16 por ciento de los consultados, el 43 por ciento de este 16 por ciento son víctimas y en este aspecto hacen una valoración negativa de la justicia en general y negativa también de la justicia en relación con el tráfico en particular. Esto es elocuente de que se sienten en cierta manera desamparados. Yo mismo he observado algunos accidentes graves con muertes de varias personas donde me llamó la atención que, de un hecho tan objetivo, no el responsable, el conductor, no vaya a ser penalizado con ningún tipo de castigo de cárcel, lo cual es acertado. En ese caso concreto he observado que era acertado porque fue el producto de unas circunstancias que no son medibles en términos de responsabilidad personal, sin embargo llama la atención porque el accidente fue de tal gravedad desde el punto de vista de las consecuencias que eso puede crear alarma social o incluso en las familias no acabar de entender cómo puede acontecer esa situación; sin embargo, acontece y en ese caso estoy de acuerdo que debe de ser así, pero, efectivamente, desde el punto de vista de las familias seguramente lo ven con un cierto espanto. Si eso se produce en casos donde además la responsabilidad del conductor es evidente desde el punto de vista de algunas aceptaciones de carácter subjetivo, el problema efectivamente es grave. Esto nos gustará leerlo con detenimiento, con cuidado y someterlo incluso al juicio de algunos expertos que tengan una valoración y una visión no punitiva de estos problemas, pero tampoco dejada ni permisiva, para ver las mejoras que se puedan hacer en el Código Penal.

Nada más y muchas gracias.

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

Ahora sí, por parte del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria tiene la palabra su portavoz, el diputado Luis Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor presidente y también por su benevolencia al cambiarnos la posibilidad de turno con la portavoz del PNV. Mis primeras palabras son de bienvenida al señor fiscal general del Estado por su comparecencia hoy aquí. Quisiera agradecerle la información que nos ha facilitado. Quisiera hacerle dos preguntas y una reflexión. En las cifras que nos ha dado, señor fiscal general del Estado —y que también en algunos aspectos habíamos tenido ocasión de oír en su comparecencia del día de ayer ante la Comisión de justicia para presentar la Memoria de la Fiscalía General del Estado del pasado ejercicio del año 2004— habíamos tocado algunos aspectos importantes y ahora nos centramos en el tráfico. Efectivamente el título XVII del Código Penal que es el que viene a considerar los delitos contra la seguridad colectiva y en las cifras que nos ha aportado la propia Fiscalía General del Estado hemos visto que hay un aumento de causas incoadas desde las actuales del último ejercicio de 2004, 82.315, frente a las 79.919 en el año 2003, con un aumento de porcentaje más o menos próximo al 3 por ciento. Cuando se desglosan estas causas, se señala la influencia de bebidas alcohólicas con un descenso del 9,6 por ciento, pero muy altas pasando de 43.000 —hablo en números redondos— a 39.000, así como que decrece la conducción temeraria y al mismo tiempo el delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia, que sí han aumentado sensiblemente. La Memoria de la Fiscalía General, acertadamente, hace una matización y dice que a las cifras que están dando, ya de por sí significativas, habría que añadirles las diligencias urgentes en razón del artículo 797 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que es la que viene a incoar directamente los delitos por seguridad del tráfico. ¿Cree el señor fiscal general del Estado que en esta cifra debería también introducirse no solamente el concepto amplio del 797 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal por los delitos contra la seguridad del tráfico, aquellos que no solamente fueran por alcoholemia, sino que fueran también por drogas, por conducir bajo el efecto de drogas? Y al mismo tiempo quisiera entender si la Fiscalía General considera que debería haber un endurecimiento de penas por la negativa —lo que ha sido siempre conflictivo— a realizar las pruebas de alcoholemia y si la Fiscalía General del Estado distingue de alguna manera que la realización de las pruebas de alcoholemia tiene circunstancias para soslayarlas en caso de que sean ejercidas por Guardia Urbana, Policía Municipal del interior de los cascos urbanos de las localidades y no por Policía Nacional o en su caso por la agrupación de tráfico de la Guardia Civil, que las puede realizar en carretera, porque nosotros en Canarias hemos tenido

problemas de litigiosidad o de contencioso internos entre destacamentos de tráfico de la Guardia Civil y la Policía Municipal y una serie de incidencias que pueden resultar lesivas para la vida o la integridad de las personas físicas, no por conducir bajo los efectos de alcohol, sino por efecto de drogas. Esta es una de las primeras consideraciones que le quería hacer al respecto y de qué manera la estadística entre las cifras que tiene la Fiscalía General del Estado de causas incoadas hay que complementarla —porque usted afortunadamente ha dispuesto del dato— de las 24.000 y pico diligencias urgentes en razón de lo que le he invocado del artículo 797 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal al respecto. Otra cuestión también que me ha preocupado permanentemente es si entiende el fiscal general del Estado que debe incrementarse la penalización por la conducción sin carné de conducir. Sin estar dadas las cifras que a veces las compañías de seguros también indican de los que conducen sin los seguros obligatorios al menos de todo vehículo, quisiera saber la posición de la Fiscalía General del Estado en torno a si debe haber un endurecimiento de penas a los que conducen sin carné de conducir; porque claro hemos aprobado unas normativas de tráfico en las que se incide penosamente sobre aquellos poseedores de un carné de conducir que cometen infracciones y se les debe de aplicar los puntos, pero claro no hay manera de aplicarle puntos al que no tiene carné de conducir, ni quitarle dos puntos, ni cuatro, ni seis, ni doce es que no se le puede quitar ninguno porque no tiene carné de conducir. Por tanto, entiendo que debe ser objeto de un incremento de la penalización vía Ley de Enjuiciamiento Criminal, vía Ley de tráfico o la ley correspondiente y ver qué comportamiento se puede tener. También quisiera hacer una pregunta al señor fiscal general del Estado y es si cabe algún endurecimiento de penas por lo que es a veces un tema que sí y no está relacionado con el tráfico, que es la sustracción de vehículos por mafias que operan hoy internacionalmente, igual que hay mafias —como usted muy bien señala en la Memoria de la Fiscalía General del Estado— de blanqueo de dinero, de tráfico de estupefacientes, de drogas, etcétera, también hay mafias especializadas en el robo de automóviles de lujo, que son inmediata y fraudulentamente reexportados o vendidos dentro de España, pero sobre todo reexportados a terceros países donde existe un mercado de vehículos sustraídos y que las diligencias que vemos a veces de la Policía Nacional y las denuncias correspondientes de los ciudadanos a los que se les sustraen coches de alta cilindrada o lujo y que son objeto de mafias especializadas en esta sustracción de vehículos que aunque no es un incidente de tráfico, sí está relacionado con el instrumento fundamental del tráfico que es el automóvil.

Le agradezco su atención y respuesta, señor fiscal general del Estado, con el testimonio de nuestra colaboración a lo que pueda ayudar parlamentariamente esta actuación y muchas gracias señor presidente.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra su portavoz el diputado Pere Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Muchas gracias, señor presidente.

Ante todo, quisiera dar la bienvenida y agradecer al señor fiscal general que, como él ha dicho, considero que es un agradecimiento mutuo. En primer lugar, también nuestro grupo se siente especialmente satisfecho por el hecho de atender una petición que le hizo el presidente de la Comisión, el señor Jané, en su informe del año anterior de incluir un apartado específico sobre el tema de tráfico. Por lo tanto, entiendo que esta es una primera vez, una primera vez que va a facilitar una muy fructífera colaboración entre esta Comisión no permanente y en definitiva con el Congreso de los Diputados de cara a la mejora de un problema que, por lo que dice el informe, es importante y que necesita de una dotación legislativa importante y también del señor fiscal. Nos felicitamos también por el informe, por su concreción, por la exactitud con que aborda todos los temas y por las conclusiones que aporta y que serán muy importantes para el trabajo de esta Comisión y que esperamos que definitivamente podamos abrir una vía en la cual muchas zonas oscuras que tiene la legislación en el tema del tráfico, encuentren unas vías de solución. El informe, al referirse al tratamiento penal de los accidentes de tráfico, critica las reformas realizadas en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y al Código Penal sobre algunos de los tipos, manifestando que es demasiado permisivo y en ello nuestro grupo está de acuerdo. Conectado con este aspecto, la Memoria manifiesta que casi todos los accidentes de tráfico, salvo que en ellos tenga influencia el alcohol o la imprudencia sea manifiestamente grave, son juzgados como faltas, como consecuencia de una actitud excesivamente permisiva o laxa de los órganos judiciales y del Ministerio Fiscal en la aplicación de esos tipos. Así mismo, en los accidentes de tráfico constitutivos de falta, las fiscalías ponen de manifiesto que los fiscales —ya lo han dicho otros portavoces— no asisten a los juicios por consecuencias derivadas de circulación y con ello hay indefensión de la víctima. Antes de estos comentarios, agradecemos que la Memoria incluya propuestas de reformas legislativas relativas a los artículos 339, 81, y 468 del Código Penal y, también es cierto que la Memoria recoge propuestas de las fiscalías territoriales al respecto, de acuerdo con la orden que, según usted indica, dio a los fiscales territoriales. Pero además de estas consideraciones, la Memoria parece poner de manifiesto que, además de medidas legislativas, es necesario promover una mayor sensibilidad de los sujetos intervinientes en estos procedimientos judiciales. Independientemente de las reformas legislativas que procedan, ¿qué medidas cree el señor fiscal general del Estado que deben adoptarse en este sentido? ¿Considera

por otra parte que la actuación del Ministerio Fiscal en estos asuntos es suficiente? Nos ha hablado de este decreto ley que, en definitiva, está preparado para su aprobación y para su remisión a las Cortes, ¿será éste un elemento suficiente para iniciar un camino de mejora? También nos gustaría que nos proveyera, cara a la fijación de unas estadísticas más fiables —porque estamos de acuerdo con usted en que los datos estadísticos carecen de fiabilidad en relación a los delitos y habiendo hecho el esfuerzo de dedicar un apartado diferenciado de la Memoria para que se adopten las medidas necesarias y disponer de estos datos— a fin de poder realizar en el futuro un estudio adecuado de la actuación del Ministerio Fiscal e indirectamente de los procesos judiciales en este tema, ¿cuál serían las directrices u objetivos que considera el señor fiscal de cara a organizar unas estadísticas en este sentido? Me refiero ahora a los juicios rápidos. La Memoria pone de manifiesto que en muchos casos, especialmente en relación a las denuncias por controles preventivos de alcoholemia, el procedimiento de enjuiciamiento rápido ha conseguido una gran eficiencia, un alto incremento de sentencias; de hecho, como refleja la Memoria, el que consigue un mayor número de conformidades es con el artículo 1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, es el delito de seguridad de tráfico. Señor fiscal, ¿qué diferencias observa en la aplicación del procedimiento de enjuiciamiento rápido en los delitos contra la seguridad del tráfico? Si tiene alguna opinión al respecto. Finalmente, quisiéramos hacer una consideración en el carné por puntos. Ya lo han hecho un poco todos los portavoces, pero una vez aprobada la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto del articulado de la Ley sobre tráfico, es el momento de hacer su valoración. Señor fiscal, ¿cree que es necesario ahondar en la conexión de la ley administrativa con los delitos y faltas en materia de seguridad viaria con el elemento de prevención de estas acciones? Nuestro grupo consideraba necesario y, lo considera, que el titular de un permiso o licencia de conducción perdiera todos los puntos que tenga asignados cuando sea condenado por sentencia firme por la comisión de los delitos contra la seguridad en el tráfico previstos en los artículos 379, 381, 384 del Código Penal, por la comisión de un delito de omisión del deber de socorro previsto en el artículo 195.3 del Código Penal o por la comisión como consecuencia de su conducción de los delitos previstos en los artículos 142 y 152.2 del Código Penal y también considera oportuno que se agilizará la comunicación y anotación en el registro de las sentencias dictadas que llevarán aparejada la retirada del permiso o licencia de conducción. Estas son nuestras consideraciones y nuestro reconocimiento a su informe, que esperamos sea un clásico en esta Comisión y que en el futuro nos permita mejorar esta conexión entre la prevención, la legislación y la acción judicial respecto a los accidentes.

Nada más, muchísimas gracias, señor presidente.

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

Terminado el turno de portavoces, damos nuevamente la palabra al señor fiscal general del Estado para que dé respuesta a los distintos aspectos que se le han planteado.

El señor **FISCAL GENERAL DEL ESTADO** (Conde-Pumpido Tourón): Muchas gracias, señor presidente.

Como me viene sucediendo habitualmente en la comparecencia ante los órganos parlamentarios, indudablemente, siempre se produce un enriquecimiento de este humilde representante del Ministerio Público ante la Cámara con las aportaciones de S.S. que, efectivamente, incorporan la visión de los ciudadanos y que necesariamente tienen que ser a su vez asumidas por el fiscal general para incorporarlas a su actuación. Por lo tanto, debo comenzar agradeciendo sus intervenciones, que me ponen de relieve la atención con la que han escuchado la intervención del fiscal e indudablemente la preocupación que sienten por este grave problema social. Voy a procurar hacer una breve respuesta a cada una de las intervenciones comenzando, por el orden en que se produjeron, por el Grupo Parlamentario Popular. Agradezco a S.S. su intervención y, sobre todo, el tono positivo y enriquecedor que ha introducido en ella y además comparto las reflexiones que se han realizado. Partiendo de la primera consideración de respeto a las posiciones de las asociaciones de víctimas, desde mi primera intervención como fiscal general del Estado, expresé que la víctima de todos o de cualquier hecho delictivo, debería de ser nuestra primera preocupación, porque cuando el fiscal está persiguiendo un hecho delictivo, lo que está en realidad es protegiendo al ciudadano que ha sufrido esa actuación delictiva y, por lo tanto, si no prestamos suficiente atención a las víctimas nos quedaremos en una aplicación absolutamente formal del derecho. Es por ello por lo que, en este deseo también de individualizar la actuación del Ministerio Fiscal, es importante en la medida en la que el fiscal aparece ante la sociedad o ante los ciudadanos como una especie de magma desconocido y pluriforme y es conveniente que las personas tengan una individualización de quién es el fiscal al que pueden dirigirse en cada una de las materias y de los sectores, porque el fiscal abarca un amplio espectro y, por lo tanto, conviene que de alguna manera se concentre y se concreten algunos temas específicos y es por ello por lo que se designó una fiscal especial delegada del fiscal general para el tratamiento de las víctimas de los delitos y voy a pedirle de manera especial que entre en relación con las asociaciones de víctimas de la siniestrabilidad vial, que ya ha habido una primera comunicación, pero que se profundice en esa comunicación, precisamente para traer al Ministerio Fiscal la voz de los perjudicados, la voz de las víctimas. Voz que además se corresponde con las informaciones que el fiscal general ha percibido; esta misma mañana hablaba personalmente antes de venir a

la comparecencia, con el fiscal del Tribunal Superior de Barcelona y me transmitía esa misma consideración. Sucede efectivamente que por el juego conjunto de la declaración de falta y de la privatización, las víctimas se encuentran ante un dilema difícil de resolver. Justo en el momento en que va a comenzar el juicio o en los días anteriores se les hace una oferta económica de indemnización por parte de la compañía aseguradora que ordinariamente lleva consigo el cierre del asunto, es decir, se abona esa indemnización y eso significa una retirada de la acusación. En la medida en que los hechos sean declarados por el Código Penal como perseguibles exclusivamente a instancia de parte, la retirada de la acusación significa que no va a haber sanción, por lo que se pone a las víctimas en un difícil problema: o son resarcidos de una manera eficaz, importante y además rápida del daño sufrido en el aspecto económico o prescinde de ese resarcimiento o lo dilatan al resultado del juicio, en cuyo caso también podrán obtener la reparación moral de la sanción del imprudente que ha producido el resultado. Pero ordinariamente esa consecuencia de esa situación lleva también a un papel difícil del Ministerio Fiscal, porque si el asunto es complejo y es difícil y el Ministerio Fiscal lo ha abordado y ha acudido al juicio de faltas, después de un profundo estudio para precisamente sostener el *ius puniendi* del Estado frente al responsable de un hecho delictivo y se encuentra con que la acusación va a depender en definitiva del acuerdo al que lleguen en el ámbito puramente económico las partes en el pasillo previamente, el fiscal, indudablemente, dice: aquí yo no tengo realmente nada que hacer, porque no estoy ejerciendo un interés público, en la medida en que ese interés público se ha privatizado y va a depender de la decisión de los perjudicados que, por otra parte, están normalmente muy condicionados precisamente por el hecho de que la percepción de la indemnización les es normalmente necesaria. Eso no tiene una fácil solución. Estamos trabajando ya en el ámbito de la siniestrabilidad laboral, donde también pasa algo parecido, para evitar que a través de la indemnización se privatice el asunto y se entienda que la responsabilidad se puede comprar a través del pago de las indemnizaciones. No digo con ello que sea erróneo el hecho de la privatización de las faltas de imprudencia; decía que a veces se realiza un diseño legislativo correcto pero desde los despachos, desde digamos la academia, desde el ámbito estrictamente teórico y el planteamiento que es correcto después cuando se mezcla el aspecto penal sustantivo con el aspecto procesal, nos puede llevar a este tipo de consecuencias y, por tanto, entiendo que las víctimas tengan esa sensación. ¿Qué es lo que sucede? Sucede algo que ha señalado también el representante del Bloque Nacionalista Gallego, en el sentido de que en España vivimos una situación de pena; hemos pasado de un extremo a otro. En mi época de juez de instrucción y como órgano competente para el enjuiciamiento de lo que entonces eran las diligencias preparatorias, se consideraba que los juzgados por delitos menores, lo que hoy son los juz-

gados de lo penal, eran juzgados denominados de cheques y choques porque prácticamente veían cheques sin fondos, hoy despenalizados, y choques o accidentes de circulación, hoy también prácticamente despenalizados. Es decir, la circulación había saturado de tal manera la justicia penal que prácticamente tenía el monopolio de los procedimientos por juicios de faltas y por delitos menores. No era razonable, indudablemente, que se desatendieran otros bienes jurídicos por estar resolviendo un tema que en muchas de las ocasiones y en otros ámbitos se resuelven por la vía del seguro, porque efectivamente un 90 o un 95 por ciento de estos asuntos eran asuntos que se seguían exclusivamente por la indemnización. Eso se resolvió, creo que desde un punto de vista acertado, con las reformas que se realizaron y pasando a la vía civil las reclamaciones y despenalizando —o por lo menos privatizando— la persecución. Pero, como vivimos en un país de péndulos, hoy nos hemos pasado al otro extremo y lo que en aquel momento era un monopolio de la justicia penal por los asuntos de tráfico ha pasado a una desaparición prácticamente de los asuntos de tráfico en los procedimientos por delito. Lo que propongo es invertir esta tendencia, no volver naturalmente a la situación inicial, porque no se trata de volver, pero invertir la tendencia y tratar de volver a colocar el péndulo en el punto intermedio y, por lo tanto, buscar las fórmulas que nos permitan no reconducir toda la persecución del tráfico a la vía penal, que volvería a significar una saturación, sino seleccionar aquellos hechos de mayor gravedad, de mayor entidad, para poder luchar contra esa sensación ciudadana. Porque si nosotros reconducimos al delito los hechos más graves, en esos supuestos no podrá retirarse la acusación mediante un simple acuerdo privado y, por lo menos, puntualmente tendremos algunos supuestos de responsabilidad penal que nos permita encontrar una vía intermedia donde normalmente siempre está esa solución. Por tanto, creo que, efectivamente, lo que señalan las víctimas y lo que le han señalado a S.S. está perfectamente acertado y lo que tenemos que buscar es cómo en la práctica jurisdiccional encontramos una vía que, sin saturar la justicia penal, devuelva la sensación de protección, tutela y del ejercicio del *ius puniendi* a las víctimas y a los perjudicados. Puedo decir que estamos trabajando en ello; creo que la exposición que se le ha hecho es demostrativa de este esfuerzo para realizarlo; ayer mismo —no solamente por parte de la fiscalía, sino también en relación con otras autoridades competentes— a la salida de la comparecencia que durante toda la mañana tuve en la Comisión de Justicia, tuve un almuerzo con el Ministro del Interior, en el que entre otras cosas tratamos este tema de la siniestrabilidad y vamos a buscar contactos entre la fiscalía y el Director General de Tráfico fórmulas en las que pongamos la persecución penal en su justo punto. Al mismo tiempo que para poner —como les decía— mayor atención en los sentimientos de las víctimas, la fiscal delegada, se pondrá en contacto con estas asociaciones para escuchar también su percepción. Me decía

que es necesario establecer vías de comunicación entre lo que es la responsabilidad administrativa, la responsabilidad penal y creo que, efectivamente, eso es lo que tenemos que hacer. Las vías de comunicación en el ámbito del tráfico han mejorado mucho, pero en el ámbito interno de la Administración a veces seguimos con desfases tradicionales.

El Grupo Parlamentario Socialista me expresaba un grado de confianza que también me expresó el Grupo Parlamentario Popular y que a ambos agradezco. Indudablemente, como fiscal general del Estado y por mi experiencia jurisdiccional, no entra en mi carácter hacer propuestas de reformas legislativas, creo que es algo que corresponde al Parlamento y creo que el Parlamento es suficientemente sabio para decidir lo que debe reformar o no. Parto siempre de *lege data* porque mi trabajo siempre se ha realizado de *lege data* y creo que además de *lege data* sin necesidad de reformar, porque a veces en el ámbito de los operadores jurídicos tenemos una cierta —y es una autocrítica que hago— costumbre de eludir nuestras responsabilidades diciendo que esto necesita una reforma legislativa, le hemos trasladado al Parlamento el problema, cuando realmente nosotros con las leyes que tenemos podemos mejorar mucho. Por tanto, les hablaría fundamentalmente de *lege data*, que creo que podemos mejorar nuestra actuación por estas vías. A veces puede haber incluso soluciones más rápidas que la necesidad de cambiar la ley porque, como digo, la necesidad de cambiar la ley no quiere decir que la ley no deba estar en una permanente y continua mejora y adecuación a la realidad social y, por lo tanto, eso tiene que estarse haciendo de manera permanente. Pero también hay otras soluciones más rápidas e incluso más baratas, como les decía. A lo mejor un mayor conocimiento y una inversión, que no tiene por qué ser muy relevante, en sistema informático puede permitirnos conocer mejor y además discriminar mejor qué tipo de procedimientos debemos de acusar, que además con el efecto de prevención general positiva, no es necesario perseguir de una manera absoluta todo tipo de infracciones, sino que realmente con el hecho de seleccionar aquellas que son más relevantes, se produce ese efecto generalizador que conlleva un efecto positivo. Me hablaba del interés del presidente del Gobierno por este tema; me consta de manera personal, porque efectivamente me lo transmitió de manera específica y personal con ocasión de una reunión en La Moncloa y, además con ocasión de un hecho especialmente luctuoso de tráfico como fue el atropello y muerte de 5 guardias civiles en las proximidades de Madrid, un hecho que si se hubiese producido en otro ámbito, no digo ya del terrorismo incluso de la siniestrabilidad laboral como ya sucedió en Almuñecar, hubiese causado una conmoción mayor de la que produce que haya 5 familias que se hayan quedado en esa terrible y trágica situación, además unos servidores públicos que están realmente cuidando la carretera y que fallecen, y sin embargo como parece que es en el tráfico, se considera que es una tragedia

inevitable, irreparable y que no podemos reaccionar. El presidente estaba especialmente conmovido por el hecho y me transmitió su preocupación por la siniestralidad vial. Este es uno de los asuntos específicos en los que como fiscal me ocupé y además algunos otros, como por ejemplo el caso de Farruquito; el caso de Farruquito, le puedo decir que la fiscalía, siguiendo instrucciones del fiscal general del Estado, ha interpuesto un recurso y esperamos que la sentencia que se dicte por el tribunal superior sea más adecuada o más proporcionada a lo que nosotros estimamos que es la responsabilidad en ese supuesto concreto, pero quizá hay que enmarcarla dentro de esta concepción generalizada de que los hechos de tráfico se han, si no despenalizados, sí en gran parte privatizados y pasados a falta y, por lo tanto, se ha perdido esa sensación; tenemos que recuperarla y creo que el fiscal lo va a hacer desde aquello que le corresponda y también sabiendo que cuenta en este momento con el apoyo que se ha expresado de todos los grupos de la Cámara. Me hablaba de la posibilidad de una fiscalía especial; nosotros en este momento más que hacer una fiscalía especial, la Fiscalía General del Estado, para superar el sistema de fiscal polivalente que antes le decía y para individualizar las responsabilidades y también para especializar, estamos yendo hacia una figura de fiscalías delegadas, que no crea una nueva fiscalía pero sí que crea un responsable máximo de la coordinación. En este momento está pendiente de publicarse en el mes de diciembre el Real Decreto de plantilla del Ministerio Fiscal, que en principio prevé la creación de dos figuras: la del fiscal coordinador en materia de medio ambiente y en materia de siniestralidad laboral. Pero recojo la idea de que en el año 2006 pudiésemos crear esa figura, si no —como le digo— una fiscalía especial sí, efectivamente, una fiscalía delegada que coordine todas las materias. Vivimos en un mundo de la especialización y en la medida en que haya alguien en el Ministerio Público encargado de coordinar, conocer y establecer pautas de actuación, normalmente avanzaremos en este camino. En el supuesto, como le digo, de que se vaya a una reforma del Código Penal, sólo les pediría que atendiesen también la opinión de los prácticos, de los fiscales y de los jueces, porque a veces las mejores reformas, porque la reforma del sistema no es mala, pero el problema es que cuando la reforma introduce muchos elementos normativos o aspectos que luego deben ser concretados judicialmente, conceptos jurídicos indeterminados y se introducen aspectos procesales que van a determinar que el hecho se pueda diluir o derivar hacia el procedimiento de faltas y luego privatizar, nos podemos encontrar con que la mejor construcción jurídica desde un punto de vista teórico, no necesariamente es la que mejor se aplica en la práctica, o sea que eso sí es conveniente que los jueces, fiscales, los operadores jurídicos que están más cerca de la realidad participen en esta elaboración. No me atrevo, desde luego, a dar en este momento ninguna orientación general.

Querría responder también a la portavoz del Partido Nacionalista Vasco, a la que agradezco siempre su especial atención a las comparecencias del fiscal general. Efectivamente —y eso sí es una reflexión que quería traducir— a veces una pena, a pesar de ser formalmente idéntica, tiene un efecto muy diferente en función de la persona que la sufre y si, por ejemplo, un chico joven a la salida de un lugar de esparcimiento donde ha bebido demasiado, le es retirado el carné sin haber llegado a crear ningún accidente, sino exclusivamente por la ingestión de bebidas alcohólicas, durante un tiempo, esa pena tiene un efecto muy diferente que si se trata de un conductor profesional o un agente comercial, un taxista o un transportista no en su trabajo, en cuyo caso a mí me parece que el hecho tiene una enorme gravedad, sino en momento de esparcimiento familiar y sin haber llegado a producir ningún hecho a través de un control rutinario de alcoholemia, se le impone una sanción de un año de privación del permiso de conducir, que creo que es la mínima en este momento. Aquí no se trata de un año sin conducir, sino de una privación del derecho al trabajo por la pérdida del puesto de trabajo y no solamente del derecho a la conducción. Entonces es por ello por lo que para poder atender a situaciones excepcionales singularizadas en las que, como consecuencia de un control sin resultados lesivos, se haya producido este hecho, se propone la posibilidad de que individualizadamente se pudiera suspender en estos casos el cumplimiento de la pena, que en este momento no está legalmente previsto, porque sí que nos encontramos a veces con sentencias de conformidad que se aceptan en el primer momento y que después a la hora de ejecutarla la consecuencia es grave y eso es lo que provoca ordinariamente el incumplimiento de la condena y la comisión de un nuevo delito de quebrantamiento de condena y nos encontramos aquí con un círculo vicioso que puede acabar conduciendo a esta persona a una verdadera ruina familiar y personal. Entonces, hay supuestos en los que indudablemente la proporcionalidad de la pena puede ser atenuada teniendo en cuenta también las condiciones de las personas y eso es lo que se sugiere en la Memoria como un tema a reflexionar por parte de quienes tienen que tomar la decisión, que son precisamente los legisladores. Nos planteaba el tema del *bis in idem* pero, efectivamente, el Tribunal Constitucional tras una primera sentencia sobre *bis in idem*, que personalmente creo que no fue acertada, ha corregido esa inicial doctrina mediante una jurisprudencia mucho más coherente y que compatibiliza o mejor dicho prioriza el procedimiento penal sobre el procedimiento administrativo y creo que hoy en día el problema es menor.

Agradezco al representante del Bloque Nacionalista Galego su intervención y además en este caso creo que es la primera que ha tenido en mis sucesivas comparecencias y, por lo tanto, en mi condición de gallego ejerciente agradezco de una manera más específica. No tenemos constancia de que haya una diferencia entre los supuestos en los que está transferida la seguridad vial a

una autonomía o se ha ejercitado por el Estado; la verdad es que no nos corresponde como Ministerio Público hacer esa evaluación. Yo ahora —como decía— he tenido una conversación con el fiscal del Tribunal Superior de Cataluña, que además tiene una dedicación muy específica, porque es el único sitio donde existe además un fiscal coordinador dentro del territorio para ello y allí está transferido y hay una buena relación y tienen un sistema de comunicación que funciona correctamente, pero no puedo hacer una evaluación en general entre unos territorios y otros. Sí le puedo decir en cuanto a lo que me preguntaba de relación con la Administración de Justicia y la comunidad autónoma, que el fiscal general del Estado, en concreto en cuanto a la Comunidad Autónoma gallega, ha tenido varias entrevistas con el presidente de la Xunta en relación con temas de justicia. Ya desde la constitución del bipartito me he desplazado en dos ocasiones para entrevistarme con el presidente de la Xunta y también para entrevistarme con el Conselleiro de Presidencia y Xusticia en relación con este tema. Tenemos una Comisión mixta y, por lo tanto, creo que la relación de la fiscalía con la comunidad autónoma y la adaptación de la justicia al Estado de las autonomías puede indudablemente mejorarse, porque todo es mejorable, pero está funcionando, al menos en Galicia, de una manera aceptablemente correcta. Me parece verdaderamente interesante el hecho de destacar la incidencia de otros factores, los factores como pueden ser la necesidad de transporte público, la mejora de las comunicaciones e incluso la gratuidad de las autopistas, que pueden indudablemente influir en la reducción de la siniestrabilidad; quedan fuera del ámbito de competencias del fiscal, pero creo que es interesante la reflexión, como también la reflexión, que creo que había hecho desde el principio, de que en este tema al derecho penal es necesario que se le tenga en cuenta pero, indudablemente, no se puede considerar al derecho penal como la panacea; está la solución más en la información, en la formación, en la prevención, en aspectos más sociales que en aspectos punitivos. Por lo tanto, lo punitivo tiene que ser siempre la última ratio, la última utilidad a la que recurrir.

Me hacía el representante de Coalición Canaria una serie de preguntas, a las cuales me permitirán que tampoco responda de una manera detallada, porque son temas que requieren una reflexión y como fiscal general del Estado tampoco me atrevo a dar referencias concretas. La distinción entre la conducción bajo los efectos del alcohol y de la conducción bajo los efectos de las drogas, la verdad —como antes habíamos señalado— es que a veces al propio legislador se le olvida, porque algunas veces en algunos de los nuevos tipos se olvida la conducción bajo los efectos de las drogas. La verdad es que era un tema prácticamente abandonado, hasta el punto de que no existían ni siquiera hasta fecha muy reciente los instrumentos adecuados para detectar la conducción bajo los efectos de las drogas; existen alcoholímetros, existen sistemas de medición desde hace

mucho tiempo para detectar el alcohol, pero instrumentos homologados para las drogas, es bastante más complejo y más difícil. Por tanto, la verdad es que mi impresión personal es que la mayor parte de las conductas por este tipo delictivo, las condenas, son por conducción en casos de embriaguez y los supuestos de drogas son prácticamente anecdóticos o son muy poco significativos; en cualquier caso, el sistema estadístico tampoco diferencia entre unos y otros. Deben endurecerse las penas en los supuestos de negativa a la prueba; yo sinceramente no puedo dar una respuesta, personalmente no creo que la solución venga en general por el endurecimiento punitivo. Desde el punto de vista social, hace mucho tiempo que he llegado a la conclusión de que si se hace una encuesta todo el mundo responde que sí, es decir, pero puede usted subir la pena todos los años y vuelva otra vez a preguntar a los ciudadanos, el ciudadano está contra la acción delictiva y si se le pregunta si deben subirse las penas por violación, dirá indudablemente que sí, aunque no sepa cuáles son y si se suben y al año siguiente se vuelve a preguntar, volverán a decir que sí. Es decir, que realmente la vía del endurecimiento punitivo permanente no creo que sea la solución, creo que el derecho penal no es un gran bastón, es más bien un bisturí, un instrumento de precisión y, por lo tanto, es más conveniente que la pena sea proporcionada y adecuada, que por la vía del endurecimiento. En esta materia concreta además ha habido unas sentencias del Tribunal Constitucional que ha venido a decretar la constitucionalidad y ha habido una sentencia del Tribunal Supremo, fíjense SS.SS, porque es muy curioso en este tema que no tenemos jurisprudencia en general sobre esta materia porque los hechos no llegan al Tribunal Supremo y ha tenido que ser por la vía del enjuiciamiento de un diputado, que sí era efectivamente competencia del Tribunal Supremo por el aforamiento, a través de la sentencia que tenía por objeto un caso muy peculiar de un aforado, el Tribunal Supremo pudo dictar una jurisprudencia bastante adecuada que además marcó unas pautas de aplicación de este tipo penal; y es un tipo penal en el que tenemos una doctrina jurisprudencial, que en cualquier caso ha quedado fosilizada porque no es habitual que estos hechos se produzcan y por lo tanto que sean aforados los que sean enjuiciados por este tipo delictivo. En cualquier caso, ponen de relieve que la conveniencia de que a través de la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal se puedan llevar todos los tipos delictivos al Tribunal Supremo para dictar jurisprudencia en materia de unificación de doctrina y además con la descarga que va a suponer la remisión de las apelaciones a los tribunales superiores de justicia, se podrá avanzar en una aplicación del derecho mucho más adecuada.

El Grupo Parlamentario Catalán hacía también unas reflexiones que considero muy importantes en la necesidad desde luego de adoptar medidas para la sensibilización; creo que eso debe realizarse, no puedo ahora precisar tampoco qué medidas deberíamos adoptar. Creo que debe ser cada uno en nuestro ámbito, y yo puedo

responsabilizarme del ámbito del Ministerio Fiscal, el propio hecho de que hayamos introducido ya un módulo específico en el plan de formación, significa ya una sensibilización; el hecho de que estemos elaborando consultas sobre esta materia también significa una sensibilización; la posibilidad que también se establece a veces, como decía, y creo que he leído hoy que el Senado había propuesto 1.000 Guardias Civiles más en materia de tráfico, a mí realmente aunque no fuesen 1.000, pero 50 fiscales, uno por provincia, para poder tener un delegado porque ya no puedo sacar más de lo que ya tengo y exigirles más a los fiscales, también sería importante. Es decir, que a veces nos encontramos un problema de medios que en el ámbito de la Administración de Justicia son siempre insuficientes, pero que cualquier empujón por pequeño que sea contribuye a avanzar. En cuanto a materia de estadísticas, le digo que tenemos un problema de eficiencias; de todas maneras el Ministerio de Justicia ha elaborado un plan de transparencia y a través de ese plan de transparencia se va a mejorar, se crea una comisión de justicia, de estadística de la que forma parte el fiscal general del Estado y creo que estamos también en la vía de mejorar. Por último decía el tema del carné por puntos en relación con la sanción de los hechos delictivos. Yo no me atrevo, sin mayor reflexión, sin mayor profundización, pero a mí me parece que son dos ámbitos diferenciados, de tal manera que lo que lleva la sanción penal no es una retirada de puntos, sino una retirada del carné, es decir, una suspensión del derecho a conducir durante un tiempo determinado y, por lo tanto, eso puede equipararse a una pérdida de puntos, pero realmente creo que más bien habría que buscar un equilibrio entre los dos. Creo que en principio la sanción penal lleva consigo la pérdida del derecho a conducir durante el tiempo que así se establezca y la

sanción administrativa la pérdida de los puntos correspondientes. Si hay que hacer una correlación entre uno y otro ya es un tema que se me escapa y creo que es un tema para meditar, pero que yo no les puedo hacer ninguna propuesta.

Creo que con ello he concluido las intervenciones de los parlamentarios. Solamente me queda agradecerles infinitamente su contribución y ponerme nuevamente a su disposición, si el señor presidente estima necesario una segunda ronda.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor fiscal general del Estado, por esta comparecencia. Sin ninguna duda la lectura del «Diario de Sesiones» de esta sesión será de gran utilidad para los trabajos de esta Comisión, para esa reforma normativa que estamos estudiando tanto en el ámbito administrativo como en el penal y, por tanto, será de gran utilidad la aportación del fiscal general del Estado. Nos quedamos con una frase y es que el Código Penal no es un bastón, sino que es un bisturí. Por tanto, esperemos que seamos capaces los diputados en esta Cámara de emprender las reformas teniendo en cuenta las aportaciones que hoy ha realizado el fiscal general.

Muchas gracias. Se levanta la sesión y recuerdo a la Mesa y Portavoces que tenemos una brevísima reunión tras despedir al fiscal general del Estado.

Se levanta la sesión.

Eran las trece horas y cuarenta y seis minutos.

Nota.—Texto procedente de la grabación correspondiente a la sesión celebrada por esta Comisión el miércoles 23 de noviembre de 2005, ante la ausencia de personal de la Redacción del «Diario de Sesiones», debido a su presencia en otras Comisiones de la Cámara.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**