



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 105

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles 23 de mayo de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre modificación del reglamento general de vehículos con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000452). 2
- De modificación del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000008). 5

	Página
-Relativa a la señalización de las carreteras de la red viaria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000339).	9
-Relativa al baremo de valoración de daños por accidente de tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000463).	12
-Para la erradicación del sistema de resumen de actividades individuales (RAI) y el resumen de actividad de unidades (RAU) de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/000514).	15
-Sobre el reconocimiento del derecho de defensa administrativa del imputado en cuanto al pago con bonificación en un procedimiento sancionador de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000588).	19
-Sobre la puesta en marcha de un plan de erradicación de los “puntos negros” y aumento de seguridad en la red de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/000599).	23

Se abre la sesión a las cuatro y cuarenta minutos de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS CON EL FIN DE QUE EL COLOR DE LA SEÑAL LUMINOSA DE TODOS LOS VEHÍCULOS PRIORITARIOS SEA AZUL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000452).

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar inicio a la Comisión dedicada al debate y votación de proposiciones no de ley. Tenemos siete proposiciones y vamos a hacer un cambio de orden que los distintos portavoces conocen. De manera que la tercera va a ser la primera que se va a sustanciar, a continuación se va a ver la que era la primera y la segunda va a quedar en tercer lugar. Este es el cambio. Me han comentado muchos señores portavoces que conviene agilizar los trabajos de la Comisión. Por tanto, les sugiero que los turnos no superen los cinco minutos. Evidentemente, si algún ponente necesita algo más de tiempo, esta Presidencia va a comprenderlo perfectamente. Podríamos votar no antes de las siete menos cuarto, lo que sería un cierto reto para todos ustedes.

Vamos a empezar con la proposición no de ley sobre modificación del reglamento general de vehículos con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Jané, tiene la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Señorías, hoy Convergència i Unió quiere simbólicamente traer a esta Comisión de Seguridad Vial la misma proposición no de ley que se aprobó por unanimidad en la última Comisión de Seguridad Vial de la pasada legislatura. Alguien podría pensar: ¿Si ya se aprobó entonces, por qué reiterarlo ahora? Convergència i Unió quiere hacer de esta proposición no de ley un símbolo. Un símbolo de lo que debería ser, señor presidente, el cumplimiento por parte de un Gobierno de aquello que esta Cámara aprueba, sobre todo si se aprueba desde la unanimidad y desde el consenso.

¿Cuál es el recorrido de esta proposición no de ley que ahora pasaré a defender? El recorrido nos lleva a dos legislaturas anteriores donde el propio Grupo Socialista, entonces gobernante, ya presentó una proposición no de ley que fue aprobada y aplaudida. En la pasada legislatura, fueron el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió los que trajeron la misma proposición no de ley para su debate y aprobación en segunda y tercera instancia. ¿Cuál es el resultado de tres votaciones unánimes en esta Comisión? Cero patatero, señor presidente, nada. ¿Qué se hizo? Nada. ¿Qué debe hacerse? Modificar, cuanto antes, el reglamento general de vehículos con un objetivo claro, sencillo y de sentido común. ¿Cuál es el objetivo claro, sencillo y de sentido común? Que hay dos tipos de vehículos, los llamados vehículos especiales, un tractor o una grúa, que evidentemente llevan un rotativo, en este caso amarillo, porque deben distinguirse de aquellos vehículos que llamamos prioritarios o de emergencia. Esos que son prioritarios o de emergencia, esos por los que un conductor cuando percibe esa luz sabe que debe ceder el paso, deben llevar el color azul. Ese color azul

es el que está instaurado en Europa, es el que se recomienda desde la propia Convención de Viena sobre circulación vial, es el que nos va a marcar prioridad o emergencia. Azul lo tienen en estos momentos los cuerpos policiales, pero azul deben tenerlo también los vehículos de protección civil, pero de manera especial los vehículos de bomberos y las ambulancias. Por tanto, unifiquemos criterios. Una luz de color amarillo es un vehículo especial. Una luz azul es emergencia, vehículo prioritario. Este cambio no debe suponer mayor problema. En el Gobierno de Cataluña, el honorable consejero Felip Puig, consejero de Interior y responsable en Cataluña del servei català de trànsit, indignado ya de tanta propuesta aprobada y de tanta propuesta incumplida me decía: A ver si vamos a tener que cambiarlo ya, sin esperar a que se apruebe el reglamento general de vehículos, que nos multen, pero hagámoslo ya. ¿Por qué? Porque no se puede ni se debe seguir con un menosprecio a aquello que piden los bomberos desde hace años, que pide el sector afectado y, sobre todo, que mejoraría la seguridad vial. Ni queremos la insumisión —lo decía desde un punto de vista coloquial, pero se me ha entendido (**Risas**)— ni queremos, de ninguna manera, que este Parlamento quede desprestigiado por la acumulación de propuestas que se aprueban y después no se cumplen.

Aquellos que son veteranos en esta Comisión recordarán el debate porque no hace muchos meses que lo tuvimos, el 21 de septiembre de 2011, última sesión de esta Comisión en la pasada legislatura. La misma semana prácticamente que se iban a disolver las Cámaras. Aquello que se aprobó entonces, que parecía que incluso en el periodo entre legislaturas se iba a aprobar, que se haga ahora con prontitud. Tuvo suerte este portavoz, señor presidente, de que la portavoz que entonces intervenía por el principal grupo de la oposición parece ser que es la que va a defender hoy la enmienda del grupo que ahora tiene la responsabilidad del Gobierno, que es la señora diputada doña Susana Camarero. La conozco bien porque hemos coincidido en este debate en varias ocasiones ya y con ella tengo un compromiso. Un compromiso de que esta vez sí. El Grupo Popular ha presentado una enmienda. Hubiera sugerido al Grupo Popular que no enmendara, porque presenta una enmienda entendiendo que incluso dar un margen de este año para realizar esa modificación es mucho y se puede hacer antes. Claro que se puede hacer antes, pero como nos conocemos los plazos y los Gobiernos, nos hemos curado en salud diciendo que se haga dentro de este año. Pero si se hace antes, mucho mejor.

Señora Camarero, que no nos quedemos hoy en que esa enmienda que ustedes introducen diciendo a la mayor brevedad posible, sea una mayor brevedad que al final nos lleve a una ulterior tramitación en esta Cámara de la misma proposición no de ley, espero que no. Esta proposición no de ley es la prueba del algodón. ¿Va a cumplir o no este Gobierno lo que se apruebe desde este Parlamento? ¿Va a dar respuesta a aquello que piden los sectores afectados y que redundan en el bien de la segu-

ridad vial? Esperemos que sí. Esta que va a ser una votación simbólica, no deja de ser una votación importante. A ver si a partir de esta votación conseguimos que en las próximas semanas todos los vehículos prioritarios y de emergencia los veamos circulando por nuestras carreteras, por nuestras vías urbanas, con el rotativo azul y no con el rotativo amarillo tractor, con todo el respeto para los tractores. Señor presidente, demos a la prioridad y a la emergencia el distintivo que se le da en Europa, que nos piden los colectivos afectados y que redundaría, señor presidente, a favor de la seguridad vial, porque cada conductor sabría cuando viene realmente un vehículo prioritario.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para defenderla, tal como ha sido debidamente invitada, la diputada doña Susana Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señorías, como decía el señor Jané, vamos a volver a debatir esta PNL y espero sinceramente, de corazón, que esta sea la última vez que tengamos que traer esta iniciativa en la que usted y yo hemos comprometido, no solamente a nuestros grupos parlamentarios respectivos, sino que tenemos un compromiso personal con el colectivo sobre este tema. Estoy convencida de que este Gobierno —le adelanto ya— va a cumplir no solamente con el mandato parlamentario, sino también con el compromiso que ha adquirido con el sector. Se ha dicho, por el señor Jané, y lo conocen muchas de sus señorías, que esta es una vieja reivindicación. Una reivindicación que tiene una larga historia. Señor Jané es la cuarta vez que se debate esta iniciativa. La tercera vez que usted y yo tenemos la oportunidad de debatir esta misma iniciativa a lo largo de tres legislaturas consecutivas. En las dos legislaturas pasadas con Gobiernos del Partido Socialista, a pesar de ser aprobada esta iniciativa por unanimidad y de las buenas palabras de los entonces portavoces del grupo mayoritario, esta iniciativa quedó en papel mojado. No fue tenida en cuenta por el Gobierno, que ignoró, tanto el mandato parlamentario, como ha dicho el señor Jané, como las sucesivas, reiteradas y constantes peticiones de los colectivos afectados, tanto los servicios de emergencia como los técnicos de ambulancias de urgencias, bomberos y representantes de protección civil. Sin olvidar que lo que hoy volvemos a reclamar obedece a una exigencia de la homologación de una directiva europea. Es decir, desde el año 2006 y posteriormente en los años 2010 y 2011, a instancias de Convergència i Unió y del Grupo Popular, hemos estado pidiendo, tanto los colectivos afectados como los grupos parlamentarios, que el Gobierno modifique el reglamento general de vehículos en lo que respecta al cambio de color de los prioritarios, de los vehículos de emergencias.

La problemática, señorías, comienza en los años noventa con la aprobación del reglamento general de

vehículos, cuando a los vehículos lentos, lo ha explicado el señor Jané, que son maquinaria agrícola, camiones de basura y transportes especiales, se les exige el uso de alumbrado de señalización del mismo color que el utilizado por los vehículos de bomberos y ambulancias. Desde entonces se ocasionan confusiones entre unos vehículos y otros, dado que la señalización de los vehículos de emergencia es una señal de prioridad, de preferencia de paso, la de los vehículos lentos, sin embargo, es una señal única y exclusivamente de precaución. Ante la necesidad de corregir este desajuste, los colectivos implicados y la Administración adoptan el compromiso de reformar el reglamento general de vehículos para modificar el cambio de color y homologación de los rotativos de los servicios de emergencia, de manera que se les permita distinguir entre unos vehículos y otros y además se unifique el color con el resto de Europa, tras la directiva europea que así lo marca. Por ello, en el 2006, como decía, se presenta y aprueba la primera iniciativa, que instaba al Gobierno al cambio de normativa.

Desde entonces, y hasta la fecha, todo ha sido cuando menos —y lo ha ido narrando también el señor Jané en su intervención— extraño. A pesar de aprobarse por unanimidad las iniciativas y de la voluntad manifiesta de los portavoces del Grupo Socialista, a pesar de las manifestaciones de la Dirección General de Tráfico de entonces a favor de esta modificación, a pesar de la existencia de un borrador de la modificación del reglamento en este sentido, la sorpresa y el consiguiente y lógico malestar en el sector llega con la reforma del reglamento general de vehículos de 2010, que a pesar de modificar algunos artículos, mantiene la diferencia entre el color azul para vehículos policiales y el amarillo para los vehículos de emergencia, desoyendo tanto el mandato parlamentario, como se ha dicho anteriormente, como la normativa europea, como las reivindicaciones del propio sector implicado. Hoy, igual que entonces, nos sigue pareciendo extraño todo lo acontecido. Seguimos sin entender por qué no se aprobó este borrador para el cambio del color de los rotativos, por qué no se reunieron con los colectivos implicados el Gobierno anterior para darles una explicación de qué estaba pasando o a quién podía perjudicar el cambio de este color.

Señorías, por desgracia hemos perdido dos legislaturas y seis años, pero sinceramente, señor Jané, creo que el fin está muy cerca y que pronto, muy pronto, esta modificación va a ver la luz. Es un compromiso, se lo decía anteriormente, de este grupo parlamentario. Es un compromiso mío personal que mantengo un contacto permanente con los colectivos afectados y, sobre todo, y lo más importante, es un compromiso del ministro. Quiero recordar brevemente las palabras del ministro Fernández en la comparecencia ante esta misma Comisión el pasado 27 de marzo. Decía el ministro: Los vehículos de bomberos, ambulancia y protección civil son los más afectados por los luminosos azules, los vehículos de policía ya se encuentran dotados en estos momentos de dispositivos luminosos de color azul, que

les facilitan el acceso en todos los casos que hemos hablado y de eso se trata que lleguen lo más rápidamente posible y con la mayor facilidad posible al lugar de destino. El caso del policía está resuelto, no así el caso de bomberos, ambulancias y vehículos de protección civil. Conforme a los anexos del reglamento general de vehículos, utilizan para su señalización en la vía dispositivos luminosos de color amarillo auto, la denominada señal V-2, como usted sabe, vehículos obstáculo en la vía, y este tipo de dispositivos, que es más propio de los vehículos de recogida de residuos, de obras y de servicios, donde la señalización de vehículos se pretende utilizar, no para avanzar entre el tráfico y llegar más rápidamente al destino, sino para ser visto por el resto de usuarios de la vía. En los países vecinos, como Francia y Portugal, estos vehículos cuentan además, como usted ha señalado muy bien, con dispositivos de color azul y de hecho, ante una emergencia transfronteriza, es deseable que todos los vehículos tengan el mismo tipo de luminosos. Por ello, la Dirección General de Tráfico va a modificar los anexos del reglamento general de vehículos para permitir que todos estos vehículos que he señalado y que hasta ahora no cuentan con este dispositivo color azul, por el que su señoría se interesaba, cuenten con él. Le doy respuesta afirmativa y como vamos a trabajar en común, sepa que la Dirección General de Tráfico ya está trabajando, como he dicho, en la modificación del anexo del reglamento general de vehículos para este fin. Estas son, señorías, las palabras del ministro ante esta Comisión.

Como ya explicó entonces el ministro, como queda bien dicho, la directora General de Tráfico ya se ha reunido con el colectivo, ya ha preparado la modificación del reglamento y es cuestión de muy pocos días que esto se convierta en una realidad. Señor Jané, está claro el firme compromiso de este grupo parlamentario, de la directora General de Tráfico, y lo más importante, insisto, del propio ministro. Por eso hemos presentado esta enmienda, porque queremos que se inste al Gobierno a que esta modificación se realice lo antes posible. Creo que esto será una realidad en pocas semanas y en muy pocas semanas verá la luz esta modificación. Sabemos que está únicamente pendiente de las cuestiones técnicas internas del ministerio, pero la voluntad política es clara. Por eso quiero terminar con un mensaje de esperanza a los colectivos y decirles que dentro de muy poco tiempo esta modificación se va a producir, que dentro de muy poco verán cumplida una reivindicación justa y lógica, que dentro de muy poco su trabajo será mucho más fácil, porque tenemos que tener en cuenta que este es el objetivo real del cambio del color de los rotativos: facilitar el trabajo a los servicios de emergencia. Decirles a ellos y a usted, señor Jané, que hemos perdido demasiado tiempo, pero que este Gobierno va a transformar en una realidad esta reivindicación. Que este Gobierno cumplirá muy pronto con el deseo de todos los miembros de los servicios de emergencia que podrán por fin —y después de tantos años y tanta lucha— utilizar las luces azules

en sus rotativos. Con el deseo y el convencimiento de que pronto podremos celebrar todos nosotros el logro de un colectivo tan importante, y que siempre está ahí cuando los ciudadanos les necesitamos, con todo ello esperamos que hoy de nuevo se logre el acuerdo por unanimidad. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar ahora turno a los grupos parlamentarios que quieran intervenir. Señor Cantó, por Unión Progreso y Democracia.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Estoy muy de acuerdo con lo que ha dicho el señor Jané con esa vehemencia hoy en esta Comisión y también con lo que ha dicho la señora Camarero. Simplemente quiero decir que somos conscientes de que cualquier modificación que se produzca en este sentido conlleva un gasto adicional para dichas empresas o municipios por ese motivo y consideramos que se podrían compaginar ambas luces y no su sustitución completa, añadiendo dos luces centelleantes azules en el frontal o lugar visible en dichos vehículos, dando un plazo adecuado para ello. Esto supondría una mejora en cuanto a la seguridad vial y una adecuación a la Unión Europea, así como un menor gasto que la sustitución completa de las señales luminosas en todos los vehículos. De otro lado, algunos cuerpos policiales reivindican el color azul como propio y exclusivo y ponen reticencias a este cambio. Sin embargo, la adopción de esta medida en la forma propuesta combinando ambos colores, simplemente con dos luces centelleantes en el frontal sería suficiente para amainar el posible conflicto que pudiera surgir. Existe un dicho, que seguro ustedes han escuchado al respecto, que nos viene bien recordar: amarillo, precaución; azul, salvar vidas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la diputada doña Susana Sumelzo.

La señora **SUMELZO JORDÁN**: Señor Jané, puede contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista. Votaremos a favor de esta proposición no de ley, igual que lo hemos hecho en las anteriores ocasiones para modificar el reglamento general de vehículos, con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul. Mi grupo, al igual que en anteriores ocasiones, considera que se trata de un tema muy importante para reforzar la seguridad vial y, por tanto, creemos que es razonable seguir por la senda que iniciamos nosotros mismos y que, como ha expuesto el señor Jané, se ha aprobado por tres veces en esta Comisión, anteriormente no permanente, de Seguridad Vial. No voy a entrar en el debate de lo que hizo o dejó de hacer el anterior Gobierno. En ningún caso, señor Jané, se han menospreciado las medidas de seguridad vial. Estamos totalmente de acuerdo con lo manifestado por el señor Cantó sobre las numerosas dificultades, tanto económicas como competenciales, que existen en la

materia. Quisiera decir que al concluir la pasada legislatura estaban muy avanzados los trabajos para ultimar la modificación del reglamento general de vehículos, en el que se contenía esta reforma, pero no pudo aprobarse por numerosas circunstancias y por el largo trámite que requiere una reforma reglamentaria como la propuesta.

Al señor Jané le deseo mucha suerte. Somos el grupo que primero se unirá a la celebración de la puesta en marcha de esta modificación. Me gustaría poner en valor el trabajo que este grupo parlamentario realizó en las dos anteriores legislaturas en materia de seguridad vial. Todas esas medidas y acciones avalan la eficacia de la estrategia y de los planes que se llevaron a cabo por un Gobierno que convirtió la seguridad vial en un objetivo prioritario, logrando importantísimos resultados. Otro objetivo prioritario para el Gobierno era el que debatimos hoy, aunque por dificultades sobrevenidas no se pudo lograr, pero nuestra voluntad de ponerlo en marcha quedó clara en tres votaciones. Por todo lo anterior, reitero que votaremos favorablemente la propuesta realizada por el Grupo Parlamentario Catalán.

Señora Camarero, en su comparecencia del día 27 de marzo, el ministro del Interior aseguraba que concluirá esta reforma y nosotros lo celebraremos, ya que, como he dicho, nos unimos a esta iniciativa. Tengo que decirle al señor Jané que si aceptan la enmienda del Grupo Parlamentario Popular el Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané para pronunciarse sobre la aceptación o rechazo de la enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El Grupo de Convergència i Unió acepta esta enmienda y valora, una vez más, el espíritu de consenso existente en esta propuesta. Esperamos que después de esta aprobación, que intuyo unánime, sea también unánime y rápida la respuesta del Gobierno en cuanto a su cumplimiento.

— **DE MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 8/2004, DE 29 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000008).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley, la que figura en primer lugar, de modificación del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Vasco.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Con esta proposición no de ley el grupo parlamentario al que represento tiene la voluntad de corregir, en primer lugar, una patología creciente, provocada por el número de personas que sin haber suscrito un seguro de los que se consideran obligatorios circulan con vehículos a motor por las carreteras españolas y, en segundo lugar, cumplir con los requerimientos del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de la circulación.

Las obligaciones no disponibles, coercitivas, de los mandatos de este real decreto legislativo consisten, en primer lugar, en la afirmación que dimana de su artículo 2 de que todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo del que sea titular. Primer mandato inequívoco consignado en el artículo 2 del real decreto legislativo. En segundo lugar, en ese mismo artículo 2 se consigna que las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria para el ejercicio de dicho control, con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente. Por último, el artículo 3 establece las medidas punitivas, los aspectos de carácter sancionador. El incumplimiento de la obligación acarreará como consecuencia, en primer lugar, la prohibición de circulación por el territorio nacional de los vehículos no asegurados; en segundo lugar, la obligación del depósito del vehículo con cargo al propietario —esta mención no es irrelevante— que no haya concertado un seguro. No le voy a explicar, señor presidente, cómo es incumplida de forma creciente esta obligación por muchas de las personas que circulan o estacionan, por utilizar el nomenclator del propio real decreto legislativo que estamos consignando. La Dirección General de Tráfico tiene estimaciones que nos plantean la dimensión cuantitativa y, si me permite la expresión, cualitativa del problema. El 30% de los vehículos que circulan o son estacionados en España en este momento no tiene concertado un seguro obligatorio de los previstos en este real decreto, a pesar del carácter sumario y gravoso u oneroso de las sanciones previstas para la no posesión o para la no concertación de un seguro de estas características, que están previstas en el artículo 3 de dicho real decreto, que establece que cualquier agente de la autoridad que en el ejercicio de sus funciones requiera la presentación del documento acreditativo de la existencia del seguro y que no le sea exhibido formulará la correspondiente denuncia a la autoridad competente, que ordenará el inmediato precinto —fíjense hasta qué punto el derecho sancionador administrativo es rigorista en este ámbito— y depósito del vehículo si en el plazo de cinco días no se justifica ante ella la existencia del seguro. ¿Cuál es la patología que pretende corregir mi grupo con esta proposición no de ley? Este plazo de cinco días, que permite que personas

que no acrediten la existencia del seguro dispongan de ese tiempo para dicha acreditación, porque en el ínterin pueden desaparecer, dejar de estar controladas; en definitiva, pueden eludir los rigurosos requerimientos del real decreto en materia de aseguramiento obligatorio.

¿Cómo piensa mi grupo parlamentario que se puede corregir esta disfunción normativa? Exigiendo —y esta es la parte dispositiva, el pedimento de la proposición no de ley— que las entidades aseguradoras faciliten al tomador del seguro un distintivo, como existe en muchos países europeos, que acredite la suscripción de un contrato de seguro, de suscripción obligatoria, colocándolo en un lugar visible en el vehículo y consignando en el mismo elementos de identificación, al menos, de cuál es la entidad aseguradora, en primer lugar; la matrícula del vehículo, en segundo lugar, así como la fecha en la que vence dicho contrato de seguro. Mediante esta pegatina se podrían controlar cuáles son los vehículos que, efectivamente, están asegurados y cuáles son los que circulan por nuestras carreteras y no lo están. Es una prescripción fácil de articular por las compañías de seguros. La creación de una pegatina nueva permite una correcta identificación de aquellas personas que han concertado, como es obligatorio, un seguro de los previstos en el real decreto legislativo que estamos comentando; también permite —aunque pueda parecer un incremento de la presión punitiva, que en más de una ocasión, señor Presidente, hemos comentado que en materia de tráfico y seguridad vial empieza a resultar excesiva, a través de las últimas reformas que hemos aprobado— evitar la sanción que se prevé; es decir, que en el momento de ser detenido por un funcionario, una persona que no posea el documento acreditativo del seguro sea sancionada con una multa de 60 euros. Estos 60 euros pueden ser una cantidad insignificante para algunas personas pero no tanto para otras. Lo que no resulta insignificante, señor presidente, es que el 30% de los vehículos que circulan por nuestras carreteras no tengan el seguro obligatorio que requiere el real decreto legislativo citado.

Como esta es una fórmula que se puede sustanciar muy fácilmente por las compañías aseguradoras y que permite a las autoridades públicas controlar fehacientemente que vehículos están asegurados y cuáles no, pido a los grupos parlamentarios aquí presentes que atiendan al pedimento, a los requerimientos que estamos haciendo, porque esto seguramente conseguirá aumentar las ratios de seguridad en materia de aseguramiento y en todas nuestras carreteras. Al fin y al cabo, esta es la vocación y el objetivo de esta Comisión, señor presidente: aumentar las ratios de seguridad y reducir las de accidentalidad, de siniestralidad, porque muchas de estas ratios de siniestralidad se ven agravadas por la no posesión del seguro obligatorio, al que les mandata el real decreto, de los que cometen infracciones o sufren accidentes o los provocan. Creo que las reflexiones que hace mi grupo ofrecen pocas dudas, pocas objeciones o pocas refutaciones; por tanto, pido a los compañeros de esta Comisión que consideren la solicitud de la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. Por tanto, pasamos al turno de fijación de posiciones.

Tiene la palabra, en representación del Grupo de Unión Progreso y Democracia, el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Realmente esta PNL suscita interés, porque, efectivamente, tal y como recoge en su fundamentación, es un asunto muy sensible socialmente. En eso estamos de acuerdo. A partir de aquí, lo que se pretende es apartar de la circulación a los vehículos que no dispongan de ese seguro obligatorio, y para ello habrá —y ese puede ser el asunto en el que tengamos esos pocos peros de los que hablaba el señor Olabarría— que establecer un mecanismo capaz de saber en tiempo real si el vehículo está o no asegurado. El mecanismo que se presenta en esta PNL significa acreditar dicho aseguramiento del vehículo mediante un distintivo que deben cursar las aseguradoras y que se pondrá en un lugar visible. Para nosotros, esto trae varias consideraciones de carácter técnico y operativo que afectarían a todas las partes implicadas, aseguradoras, agentes, autoridad, usuarios, etcétera, por lo que se nos plantean los siguientes interrogantes. Primero, lugar visible. ¿Qué debería aparecer en dicho distintivo? Los datos de carácter personal no pueden ponerse a la vista de todos; al menos creemos que habría quien se opondría. ¿Qué ocurre con un usuario que decide pagar su seguro aplazado, por ejemplo, mes a mes, trimestral o semestralmente? Habría que tener un distintivo para cada plazo de tiempo, lo que supondría una burocratización del sistema. El tiempo que tiene un usuario para devolver un recibo al banco es de un mes, por lo que podría acreditar tener seguro pero, en realidad, no tenerlo en vigor; es decir, estaría un tiempo circulando sin seguro. A partir de aquí, vendrían problemas burocráticos que originan costos y pérdida de tiempo para la Administración y para el asegurado. ¿Qué ocurre con las motocicletas y los ciclomotores? ¿Cómo sería el distintivo? ¿Dónde se colocaría? ¿Por qué establecer un sistema para los usuarios cuando la propia reglamentación permite no llevar documentación que ya tenga la Administración?

Consideramos que la PNL es acertada en el fondo de la cuestión, pero no compartimos la forma y el modo en que se pretende aplicar. Actualmente existe un sistema perfectamente establecido para averiguar si el vehículo está asegurado. Este sistema carece de eficacia si pretendemos utilizar otro mecanismo nuevo, por lo que tendríamos tres en total: llevar el resguardo del seguro; la consulta a través del fichero y portar el distintivo en el vehículo. Consideramos que habría que limitar tantas posibilidades de justificar el seguro obligatorio y agilizar los ya existentes. Por ello, proponemos que se establezca un sistema ininterrumpido de acceso al fichero informativo de vehículos asegurados por parte de los agentes, bien a través de la radioemisora o incluso por teléfono, en el cual le puedan informar sobre la consulta del vehículo en cuestión en tiempo real.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RAFÒLS**: Dado que durante la tramitación de la Ley de Seguridad Vial Convergència i Unió hizo unas propuestas en ese mismo sentido, por coherencia votará afirmativamente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ábalos.

El señor **ÁBALOS MECO**: La verdad es que compartimos el propósito del diputado proponente respecto de la inquietud que produce el hecho de que algunos vehículos no tengan el obligado seguro de responsabilidad civil. El problema —y en esto compartimos lo dicho por UPyD— es si la vía por la que se pretende conseguir es la más eficaz. A nuestro entender, la proposición tiene dos problemas. Uno de arranque, que es la fundamentación legal desde la que parte la proposición, ya que la legislación que se invoca creemos que no está en vigor. Se habla del Real Decreto Legislativo 8/2004 y la verdad es que en estos momentos disponemos de una legislación, la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Por tanto, hay otra normativa que ha venido a reformar la que se invoca. De hecho, en la legislación vigente se establece que las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente. Todo ello, al objeto de controlar el efectivo cumplimiento de la obligación de disponer de este seguro de responsabilidad civil.

Mediante el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, se aprueba el reglamento de seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y se establece que la vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante la consulta al fichero informativo de vehículos asegurados. Ese es el procedimiento que hay en la actualidad y que utiliza cualquier agente de tráfico, tanto si es de la Guardia Civil como de la Policía local o municipal, y lo veremos habitualmente en nuestras calles. Ya no es exigible, ni siquiera sancionable, el hecho de no disponer en ese momento del correspondiente recibo acreditativo de estar al corriente del pago del seguro, puesto que desde hace tiempo está implantado ese nuevo sistema. Las jefaturas de tráfico se dirigieron a los agentes, a las respectivas policías, para comunicarles que no era sancionable. Además, de acuerdo con nuestra legislación de procedimiento administrativo común, como todos sabemos, no podemos pedir al ciudadano datos de los que ya dispone la Administración. Repito que hay un fichero informático que cualquier agente de policía o guardia civil puede consultar e inmediatamente sabe si

el vehículo está asegurado o no. Este fichero es muy eficaz. De lo que se trata también es de no poner a todos los ciudadanos bajo sospecha y que tengan que acreditar aquello que la Administración sabe. Hay que preservar la seguridad y la libertad de los individuos. El sistema funciona. Es más, la Guardia Civil tiene algunos otros instrumentos más perfeccionados. La Dirección General de Tráfico puso en marcha en 2008, con la colaboración entre el Consorcio de Compensación de Seguros y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, un sistema que detecta de manera automática los vehículos que circulan sin el correspondiente seguro obligatorio; también dispone de patrullas con cámaras que hacen posible al instante reconocer dichos vehículos.

La norma ha cambiado, hay una práctica consolidada por parte de los agentes de las distintas policías y, por consiguiente, es difícil hacer este encaje. Pero es que hay más. Yendo a la eficacia práctica, el hecho de disponer de una pegatina también tiene muchos problemas. El portavoz de UPyD ha adelantado alguno. Por ejemplo, devolver el recibo del banco. Eso es posible, pero la pegatina ya la tienen. Incluso se puede llegar a una práctica, aunque a veces la ciudadanía no es consciente de la responsabilidad en la que incurre, como es la falsificación. Es curioso ver, por ejemplo, tarjetas de aparcamiento en zonas restringidas que están falsificadas. La gente no es consciente de la pena que implica falsificar un documento público, pero se produce. Eso nos retrotraería también a otras épocas. Yo me acuerdo de cuando se ponían en los parabrisas las pegatinas de los impuestos municipales de circulación. Esto quedó atrás. La pegatina no garantiza eficacia.

Para terminar, diré que en la época en la que estamos, con el avance que ha habido en la información y en las comunicaciones, la inquietud no debe estar en quiénes circulan o no con seguro, hay normas y medios para hacerlo posible, sino en que sigue habiendo gente que, a pesar de ello, incumple la normativa. Compartimos la inquietud del Grupo Vasco, y creo que esta Comisión tendrá que hacer un esfuerzo en el sentido de conseguir el fin que propone el señor Olabarría, pero lamentablemente no vemos, ni por las razones legales invocadas ni por razones prácticas, la posibilidad de dar nuestro apoyo a esta proposición no de ley.

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

El señor **ESCOBAR LAS HERAS**: El Grupo Popular, de alguna manera y sin que sirva de precedente, se va a adherir, a sumar y a incorporar a los argumentos que acabamos de escuchar a los portavoces de UPyD y del Grupo Socialista. Partimos de una afirmación en la que todos estamos instalados, y es que esta proposición no de ley es absolutamente bienintencionada en el objetivo que persigue, pero no así en la forma de llevarlo a la práctica. Sorprende más, quizá, de mi siempre admirado jurista, señor Olabarría, que se invoque en la pro-

posición no de ley normativa aparentemente —digo aparentemente, porque esto es como lo de presuntamente— derogada, como ha dicho el portavoz socialista. Es una broma, seguro que se trata de algún error, señor Olabarría (**El señor Olabarría Muñoz: No está derogada**). No está derogada. Yo creía que sí, pero vamos a suponer que no; es lo de menos. Lo importante, más allá de la precisión jurídica, es el objetivo que persigue y que nosotros compartimos. Creo que ese objetivo no se alcanza con la iniciativa que usted presenta, porque plantea —y lo ha dicho muy bien el señor Cantó—, serios inconvenientes de aplicación práctica, incluso no ataja la posible picaresca que, como efectivamente recordaba el alcalde de Arnedo, Juan Antonio Abad, se puede producir a la hora de pagar al banco y devolver el recibo, con lo que se daría la paradoja de tener el distintivo y, de facto, no haber pagado el seguro; es decir, no habríamos hecho nada.

Quiero llegar a la parte fundamental, que es que en los tiempos que estamos, en los que abunda la tecnología, en los que las bases de datos que obran en las administraciones tienen que ser necesariamente compartidas, cuantas menos molestias se proporcionen al ciudadano y cuantos menos datos se le pidan mejor, porque ya figuran en las diferentes administraciones. Además, tenemos resuelta esta cuestión con un fichero informativo de vehículos, que es verdad que tiene que ser interoperable y que tiene que estar permanentemente actualizado por parte del Consorcio de Seguros y de la Guardia Civil o de cualquier entidad que tenga algo que ver con la seguridad vial. Lo que nosotros proponemos —y es echarnos tarea encima— es que trabaje mejor la Administración para facilitar que se cumpla ese objetivo que usted persigue. ¿Cuál es ese objetivo? Uno que nosotros compartimos: asegurarnos de que el vehículo que circula tiene vigente la correspondiente póliza de seguro, es decir, que circula con todas las cautelas y las exigencias normativas. Eso lo aplaudimos, pero creemos que es mucho más eficaz que se mejore todo el fichero que ahora mismo funciona.

Usted sabe que incorporar un nuevo régimen sancionador, una nueva sanción, por aquello de la reserva de ley, a través de una proposición no de ley no parece el mecanismo más aconsejable. Pero corriójame si me equivoco también en este concepto. Creo que el principio de reserva de ley nos impediría incorporar un nuevo régimen sancionador. Además, hay que recordar que ya el artículo 3 del real decreto contempla una serie de sanciones para frenar ese tipo de conductas que, efectivamente, nos pueden perjudicar a todos. Después de estas consideraciones, insistiendo en que compartimos el objetivo que se persigue, creemos que el mismo se puede alcanzar mejor aprovechando los mecanismos que ya existen, fundamentalmente —y lo recalco—, el fichero informativo de vehículos asegurados.

Por todo ello, votaremos en contra de su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: De forma excepcional, por reiteradas alusiones, damos la palabra al señor Olabarriá.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor presidente, forma parte de la tradición de esta Comisión hacer una interpretación espiritualista del Reglamento del Congreso. Sin perjuicio de que, evidentemente, no puedo más que respetar las refutaciones y las negativas a la aceptación de la toma en consideración de esta proposición no de ley, tengo que comentar dos cosas. En primer lugar, esta norma no está derogada. Como sabe el señor presidente perfectamente, hay dos sistemas de derogación en nuestro ordenamiento jurídico: el expreso, mediante una exposición derogatoria que expresamente derogue una norma anterior, o el tácito, que es aquel que opera por dicotomía o contradicción entre la norma nueva y la norma anterior. En ninguno de los casos esta a la que nos estamos refiriendo, el Real Decreto Legislativo 8/2004, ha sido derogada, porque no hay una derogación expresa de la norma. Las obligaciones consignadas por los portavoces que me han sucedido en el uso de la palabra no hacen más que reproducir la misma obligación que se consigna en este real decreto legislativo, que es la de la posesión, la de tomar un seguro obligatorio a efectos de circulación.

Excluida esta parte del argumentarlo contradictorio de mi proposición, queda el de la picaresca, que es una cuestión que no deja de llamar la atención a mi grupo parlamentario, hasta el punto de que el pretendido uso de la picaresca sea un elemento de refutación de una norma de contenido legal. La picaresca, evidentemente, forma parte de la naturaleza de las cosas, parafraseando a Lucrecio; picaresca puede existir en este tipo de elementos de identificación y en los de la ITV, que son más fáciles de falsificar que los de un documento en el que, a través de lo que se consigna en la parte dispositiva de la proposición que he presentado, se exigen elementos de acreditación muy específicos: la existencia de un seguro, en un lugar bien visible, que identifique a la entidad aseguradora —cosa que no parece extravagante a tenor de conseguir lo que pretendemos—, así como la fecha en la que vence dicho contrato de seguro. De forma fáctica, y contra la posición voluntaristamente optimista del portavoz del Grupo Socialista, esto no ocurre en la actualidad sino todo lo contrario. En este momento cada vez hay más vehículos que circulan sin el contrato de seguro obligatorio. Estos son datos de la Dirección General de Seguros. Algo está fallando en el sistema, señor presidente, cuando esta patología, lejos de reducirse —acabo con esto, señor presidente— se está incrementando.

Ni hay una derogación de la norma que se invoca ni la alusión a la picaresca nos parece un argumento de suficiente fundamento como para decir que no. Si hay otras razones más fundadas, incluso si los portavoces que se han manifestado posteriormente a mi propia intervención consideran que esta no tiene suficiente fundamento no puedo más que respetarles desde una

perspectiva intelectual, y más desde una perspectiva política, porque tienen más votos que los que yo puedo representar en este momento, sobre todo por la segunda razón, señor presidente. Vamos a dejar las cosas en su justo término. Vuelvo a pedirles que se haga una reflexión *ex post*.

El señor **PRESIDENTE**: Evidentemente, tengo que dar también un turno de cortesía breve a los ahora aludidos.

El señor **ÁBALOS MECO**: No creo que el debate merezca que se alargue más, lo que pasa es que el proponente no puede resumir nuestra intervención en el sentido de que toda nuestra fuerza argumental radica en un elemento de picaresca. Ahí es donde me creo en la obligación de intervenir, porque no estimo que esa sea la razón. He utilizado un buen tono en la medida en que comparto la intencionalidad, pero la proposición realmente no habla de los seguros sino de una pegatina. No habla de qué medidas desarrollar para acabar con esa inquietud que el proponente plantea. Lo que digo es que con la pegatina no se sabe ni se justifica si uno ha pagado el seguro o no. Con posterioridad, la norma que invoca —y no voy a entrar en una disquisición sobre derogación, porque lo cierto es que esta norma que he citado sí modifica la anterior— cuando se modifica se entiende que queda derogada, aunque no quiero utilizar ese término. Las normas se modifican; no mueren necesariamente sino que se modifican. En este caso, con independencia de eso, para no entrar en ese debate, quiero decir que hay un real decreto del año 2008, de 12 de septiembre, que dice taxativamente que la vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante la consulta al fichero informativo de vehículos asegurados, cosa que no ocurría en los tiempos de la norma invocada por el proponente. Por tanto, no reduzco toda mi argumentación a una cuestión de picaresca como riesgo para la pegatina, simplemente cuestiono la pegatina. Le voy a decir algo más al señor Olabarriá, al que valoro enormemente y quiero que tome mis palabras sin ningún tipo de acritud. Mi mujer es policía local. Esto está demás en una comisión, pero sé —porque estas cosas se hablan en casa igual que yo hablo de las mías— que hace tiempo los policías locales vienen practicando esto. Es absolutamente habitual. Se comunican por radio y tienen los datos actualizados a su disposición. Puedo asegurarle personalmente que no hay ningún problema en ese sentido.

— **RELATIVA A LA SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS DE LA RED VIARIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000339).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición número 2 del orden del día del que ustedes disponen,

relativa a la señalización de las carreteras de la red viaria, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Para defenderla, tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Como bien ha señalado, traemos una iniciativa para mejorar la señalización informativa de las redes viarias, en este caso de las estaciones de servicio. Como se dice en la exposición de motivos, el objetivo que debe perseguir la señalización vial es que el tránsito de los vehículos por las carreteras y por las zonas urbanas se realice en las mejores condiciones de seguridad. Atendiendo a sus indicaciones, el conductor debe tener conocimiento del estado de la vía y de las circunstancias que puedan concurrir en la misma, así como obtener la información que precise de los datos que puedan ser más relevantes para la adopción de decisiones en una conducción adecuada. La señalización de carreteras cumple, y así lo acredita su uso, una doble funcionalidad, informativa y de advertencia, que incide directamente tanto sobre la fluidez del tráfico como sobre la propia seguridad vial. Es por ello que, además de mantener un nivel de servicio adecuado, resulta imprescindible que su información sea lo más útil posible para que los conductores puedan adoptar las decisiones correctas frente a determinadas situaciones. Tal es el caso de las señales de tráfico correspondientes a las estaciones de servicio, que es lo que nos ocupa hoy. A lo largo de un trayecto es obvio que una mala o inadecuada planificación de las paradas para repostar combustible puede llegar a resultar crítica para la seguridad vial, al correr el riesgo de quedarnos sin combustible ejecutando una maniobra peligrosa o teniendo que estacionar el vehículo apresuradamente, invadiendo parte de la calzada y entorpeciendo peligrosamente la circulación. Más allá de las molestias que esto ocasiona, quedarse sin combustible conlleva una serie de consecuencias muy negativas, desde el peligro para la integridad física, hasta una cuantiosa multa o una serie de averías mecánicas. Además, *sensu contrario*, somos conscientes de que en la actualidad se están instalando tímidamente señales que ya incluyen este tipo de información que reclamamos en esta iniciativa, con lo que la situación se torna todavía más confusa, ya que graciamente se aplica tanto la norma vigente como la que podría llegar a serlo, aunque todavía no esté publicada. Por ello, siendo conscientes de la necesidad de terminar cuanto antes con la situación de confusión actual y habiendo constatado por otro lado la conveniencia ineludible de adecuar la normativa vigente a las necesidades de los usuarios, el borrador de la norma de señalización vertical, muy próximo a su aprobación, recoge para cada estación de servicio la información crítica que se ha resaltado anteriormente: horario de apertura de la misma, distancia a la que está desde la salida de la autovía, así como distancia de la siguiente y su horario de apertura. La citada norma, en consecuencia, fija debidamente estos criterios para autopistas y autovías y también para carreteras convencio-

nales. En concreto, en las estaciones de servicio indica que se señalizan todas aquellas que cumplan algunas de las siguientes condiciones, como, por ejemplo, aquellas cuyo acceso desde la autopista o autovías se efectúe directamente o a través de una vía de servicio con entrada desde la misma margen donde esté ubicada la estación.

Por todo ello, siendo conscientes de la necesidad de armonizar los criterios que deberán emplearse para el diseño, ubicación y contenido de la información de las señales de tráfico relativas a las estaciones de servicio, en función del tipo de vía, sea carretera convencional, vías de alta capacidad, autopistas o autovías, con independencia de su titularidad —estatal, regional, autonómica—, habiendo quedado suficientemente explicitadas, más allá de las ocasiones que molesta, las consecuencias muy negativas asociadas al hecho de quedarse sin combustible en el vehículo, desde el peligro manifiesto tanto para la seguridad vial y como para la integridad física hasta la multa las posibles averías, y teniendo en cuenta que el borrador de la norma de señalización vertical se encuentra en avanzado estado de tramitación y que en el mismo se recoge una modificación de los criterios hasta ahora vigentes en la materia, los cuales, afectando a la señalización de estaciones de servicio, contemplan la indicación para cada estación de servicio —horario de apertura, distancia a la que está desde la altura de la salida hasta alcanzarla, así como distancia a recorrer hasta alcanzar la próxima gasolinera y su horario de apertura—, presentamos esta proposición no de ley con dos puntos claves. El primero propone estudiar la inclusión de la señalización vertical en todas las carreteras españolas de titularidad estatal, con la información precisa para que los conductores puedan conocer la distancia que le separa de las dos estaciones de servicio más próximas en el sentido de la marcha, su ubicación real en población o vía de servicio y sus horarios de servicio. En el punto dos pedimos facilitar, a través de los correspondientes foros de participación de las administraciones competentes en materia de carreteras, la extensión de esa información con criterio unificado en lo referido al modelo de señalización.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Catalán y otra del Grupo Socialista. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Intervengo muy brevemente, señor presidente.

Señorías, estamos totalmente de acuerdo con el espíritu y también con la letra de la proposición no de ley. Simplemente suprimiríamos el punto segundo, en el que se habla de enviar una información de manera unificada a las otras administraciones que tienen competencia en carreteras, no solo porque no vemos la necesidad, sino por la manera en que está redactado. Dice: en los foros que coordinen. Puede que mi ignorancia sea grande, pero

no me consta que haya un grupo de trabajo en este momento que realice esta función. De ser así, tendría el más grave de los defectos posibles: que no existe tal foro. Por esta razón les pedimos la supresión del punto segundo.

Atendiendo al contundente argumento del señor Olabarría en el punto anterior, si no fuera aceptada la enmienda, pedimos a la Mesa que el punto segundo se vote por separado.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: La proposición no de ley sobre señalización de las carreteras de la red viaria española que hoy nos presenta el Grupo Popular es idéntica a la que nos presentó el 21 de septiembre de 2011, la iniciativa 161/002333. En el fondo tiene la misma argumentación. En ella nos habla de que los conductores puedan conocer la distancia que separa las dos estaciones más próximas. Este es un tema recurrente que ya se discutió en junio del año 2010. Lo justifican ustedes amparándose en lo que preveía el artículo 7, el Real Decreto 15/1999, de medidas de liberalización, reforma estructural e incremento de la competencia en el sector de los carburantes. Ustedes argumentan incluso que solicitan una mejora de la señalización que recoja los argumentos expuestos, porque además no es precisa ninguna modificación legal, sino que simplemente se cumpla la ley en vigor. Debo decirles, señorías, que eso no es así. Este decreto fue modificado por la Ley de Acompañamiento del año 2003, que dejó eso sin vigencia. Entonces, en vez de que las estaciones de servicio tuvieran que desplazarse varios kilómetros para poner los carteles y cambiar diariamente el precio de la gasolina, se optó por una web que el propio ministerio habilitó y cada gasolinera podía dar sus precios a través de telefonía móvil o a través del sistema informático. A partir de ahí, la ley quedó modificada, no derogada. Esto fue en el año 2003.

De todas maneras, coincidimos en todo aquello que suponga una señalización que ayude a los conductores. Por ello, como ya fue modificado, diríamos que queremos seguir mejorando continuamente la señalización de nuestras carreteras, en una red, señora Bravo —usted lo debe saber—, nada menos que de 165.000 kilómetros, de los cuales solo el 15% es de la Red de Carreteras del Estado, mientras que el resto corresponde a otras administraciones. Por tanto, diríamos que ya existe y que la señalización debería ser lo más clara posible, con claridad, con sencillez y con uniformidad. Sabemos que una buena señalización de las carreteras evitaría prácticamente un 5% de los accidentes que se producen en nuestra red viaria. Por tanto, estamos de acuerdo en el fondo, pero no en la base legal en la que se asienta la iniciativa. Por eso hemos presentado una enmienda que va en la línea de lo que ustedes presentaron en septiembre de 2011. Lo que decimos es: En el marco de la

evaluación continua de la señalización de la Red de Carreteras del Estado que realiza el Ministerio de Fomento, se incluya un estudio sobre la necesidad de introducir información para que los conductores puedan conocer la distancia que les separa de las estaciones más próximas en el sentido de su marcha. Después hablamos de una, que no es obligatoria, en el sentido de lo que decía el portavoz de Convergència i Unió, que es: Coordinarse con las otras administraciones para que los criterios de señalización puedan también ser aplicados en las carreteras de su titularidad. Usted nos ha hablado de una norma futura que está en avanzado estado de tramitación y posiblemente vaya en esta línea. Por ello, o bien esperábamos a que la norma saliera para ver si había alguna modificación a proponer o proponíamos esta enmienda, que recoge el espíritu de la proposición no de ley que ustedes presentan y que podríamos consensuar. Usted dirá si nos la acepta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, señora Bravo, para pronunciarse sobre las enmiendas.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Vamos a consensuar con el Grupo Socialista. Quiero comentar al portavoz de Convergència i Unió que no existe un foro de participación como tal, de lo que hablamos —también lo ha mencionado el portavoz del Grupo Socialista— es de mecanismos de coordinación, que son imprescindibles y que en la enmienda del Grupo Socialista existen exactamente igual. Podemos hablarlo e incluso lo podemos cambiar, porque nos estamos refiriendo a mecanismos de coordinación. Si hemos hablado de foros de participación ha sido en genérico. Estamos hablando de foros de discusión, pero no es que exista el foro de participación de las diferentes comunidades autónomas. Al final hablamos de vías de titularidad estatal, pero también de titularidad autonómica y la información tiene que fluir. Por eso, el punto segundo es para nosotros tan importante como el primero y la enmienda del Grupo Socialista lo recoge exactamente igual. Ahí tengo un pequeño reparo. Admito plenamente la enmienda del Grupo Socialista y en cuanto a la suya, si le parece, seguimos hablando para ver si llegamos a un acuerdo a la hora de la votación, si al señor presidente le parece correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Si cinco segundos antes de votar nos hacen llegar un texto consensuado, le daremos lectura y lo someteremos a votación.

Tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: En esta PNL encontramos una serie de contradicciones en materia legislativa que creemos deberían ser resueltas antes de acometer dicha modificación o al menos solicitar por parte de la asistencia jurídica de la Cámara una aclaración al respecto en los siguientes puntos.

La señalización en las vías es potestad del Ministerio de Fomento junto con la Dirección General de Tráfico, que será la que indique al Ministerio de Fomento a las necesidades de señalización. En este sentido, el titular de la vía debe encargarse de su colocación, mantenimiento y sustitución, siempre con el visto bueno de la autoridad encargada de la regulación de tráfico. Por un lado, el Real Decreto Legislativo 339/1990 establece, en el artículo 57, a quien corresponde el mantenimiento de señales instaladas en la vía, dejando bien claro que corresponde al titular de la misma, y por otro lado, el Decreto 1428/2003, del 21 noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de circulación, tiende a desarrollar el Real Decreto Legislativo 339/1990. Entendemos que no está suficientemente claro el ámbito jurídico que puede abarcar el desarrollo reglamentario de un real decreto para modificar otro con mayor rango sin que haya sido previamente modificado. Por lo tanto, expresamos nuestras dudas al respecto y estimamos conveniente la aclaración de los servicios jurídicos de la Cámara al respecto en tanto cuanto no se aclare. Proponemos que no se debate en Comisión y que sea aplazada hasta su aclaración.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay algún otro grupo que quiera intervenir? (**Pausa**). En ese caso, con esta intervención y con el compromiso de que se nos haga llegar la transacción damos por debatida esta proposición.

— **RELATIVA AL BAREMO DE VALORACIÓN DE DAÑOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000463).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto: Proposición no de ley relativa al baremo de valoración de daños por accidente. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Castellano.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: Señorías, el tema que vamos a debatir se ha tratado mucho a lo largo de la pasada legislatura y a él se han dirigido muchos esfuerzos. Se ha tratado también en esta Comisión, llegando a aprobarse por consenso de todos los grupos parlamentarios una proposición de contenido muy similar, con lo que imagino que la práctica totalidad de los mismos podrá suscribir hoy la proposición que presenta este grupo.

Si bien es cierto que en los últimos años se ha avanzado mucho en la prevención de los accidentes de tráfico y que el número de víctimas ha experimentado un claro descenso, el Grupo Parlamentario Socialista cree que ahora toca trabajar en las políticas de reinserción de víctimas. Como poderes públicos, nos corresponde dar apoyo a las víctimas y, a su vez, colaborar con ellas para conocer y tratar mejor las secuelas físicas y psicológicas

de los accidentes. En este sentido, como saben su señorías, desde hace prácticamente dos años viene trabajando informalmente un grupo de expertos, bajo la dirección de la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía, ahora de Economía y Competitividad, para intentar elaborar una reforma del conocido baremo de víctimas de tráfico, que, como saben, es por el que se rigen las compañías aseguradoras para indemnizar las lesiones a las víctimas de tráfico. Este grupo de trabajo se constituyó formalmente por una orden interministerial del Ministerio de Economía y del Ministerio de Justicia en julio de 2011 y tenía ya encomendados los objetivos y los plazos en los que debería moverse. Si no lo tengo malentendido, deberían tener listas estas recomendaciones al finalizar el año y, a partir de aquí, se instaría la aprobación de este nuevo baremo. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda en este sentido, que estamos en condiciones de aceptar, sobre la recomendación de elaborar este nuevo baremo una vez que tengamos las conclusiones de este grupo de trabajo. Nos parece bien, nos parece muy lógico. Nos hubiera gustado concretar un poco más el plazo, pero hay un compromiso de brevedad en este caso y creo que todos los grupos tenemos que tener seriedad y confiar en que esto sea así, porque, si no, lamentablemente veríamos otro brindis al sol y los trabajos en este sentido se quedarían en papel mojado.

Voy a desglosar el sentido de la PNL. El baremo de accidentes es una buena herramienta que facilita el proceso, pero consideramos que se ha quedado muy obsoleto. Como saben ustedes, el baremo actual data del año 1995 y durante este tiempo no ha habido prácticamente actualizaciones en la cuantía de las indemnizaciones. Qué duda cabe que el escenario ha variado radicalmente desde 1995 a esta parte y esto nos ha llevado, por ejemplo, haciendo una comparativa con el resto de países de nuestro entorno, a que en cuanto a muertos y lesiones graves sus primas son más altas que las de España, mientras que las primas de los seguros son prácticamente las mismas.

En cuanto al baremo, ha de articularse en torno a dos principios, el principio de reparación íntegra, en el que hay que situar a la víctima en la posición más próxima a aquella en que se encontraba antes de sufrir el accidente, y el principio de vertebración, es decir, la indemnización debe integrar las distintas categorías de daño: el daño moral, el daño corporal, las secuelas físicas y psíquicas, el daño emergente, el lucro cesante o la pérdida de ingresos o ganancias.

En cuanto a aquellos aspectos que deberían introducirse o mejorarse, hay una serie de ellos que voy a enumerar aquí. Sin ánimo de ser muy exhaustiva, me voy a detener en algunos de ellos, porque consideramos que son francamente importantes. En el caso de víctimas con lesiones graves, el lucro cesante debería calcularse sobre los ingresos reales y no como se recoge ahora; en el caso de víctimas con lesiones graves, a la hora de calcular el lucro cesante, se deberían tener en cuenta las expecta-

tivas profesionales del lesionado, así como, si fueran grandes inválidos, valorar la gravedad de las secuelas y la ayuda que precisen para tener una vida digna y valer por sí mismos.

En lo que afecta a menores de edad, discapacitados y ancianos, siguiendo la línea de países de nuestro entorno, es necesario establecer un régimen jurídico privilegiado, atendiendo a su falta de madurez o desarrollo o a sus condiciones especiales de dependencia o discapacidad, de manera que su participación no les prive de una indemnización, como ocurre en la actualidad. Además, habría que incluir el daño a terceras víctimas, como son los huérfanos, que en este caso, tal como está programado ahora mismo el baremo, se quedan sin una atención específica a la muerte de sus padres en accidente de tráfico, cosa que me parece muy grave. También habría que incluir una serie de modificaciones, como la posibilidad de que en caso de lesiones graves la indemnización se extienda más allá de los dos años que ahora mismo están establecidos, porque las lesiones podrían tener consecuencias más allá de dos años y esto debería valorarse por las compañías, o la forma de pago, que ahora mismo está establecida en un pago único y quizás deberían contemplarse otras formas de pago al asegurado, como puede ser mes a mes u otra que se podría estipular o valorar.

Todas estas son cuestiones que este grupo considera fundamentales y nos gustaría recabar el máximo consenso del resto de los grupos para una cuestión que consideramos fundamental y que atañe a las víctimas de los accidentes de tráfico. Nuestra labor como poderes es escuchar a las víctimas, estar de su lado. Esta es una cuestión fundamental para ellas y todos deberíamos apoyarla.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra la señora Veray.

La señora **VERAY CAMA:** Señorías, señora Castellano, antes de iniciar mi intervención quiero hacer una referencia. En el punto anterior, el portavoz socialista decía a nuestra portavoz que había presentado una proposición no de ley igual a la de hace un año. Con la que debatimos en este momento pasa lo mismo. El Grupo Socialista ha cambiado simplemente el orden las frases y habla del diálogo al final cuando en la de hace un año hablaba al principio. Que proposiciones no de ley aprobadas en la legislatura pasada se vuelven a debatir hoy en esta Comisión, en la primera sesión de la Comisión de Seguridad Vial en la que se debaten proposiciones no de ley, demuestra la importancia de las mismas y, por tanto, la importancia de volver a intentar llegar a acuerdos para caminar hacia adelante en los diferentes temas que estamos debatiendo.

En este sentido, quiero decir al Grupo Socialista y a toda la Comisión que nuestro grupo parlamentario, el

Grupo Parlamentario Popular, y el nuevo Gobierno del Partido Popular comparten la preocupación por la necesidad de actualización de nuestro sistema de baremo para la fijación de las indemnizaciones por accidentes de tráfico, especialmente a causa de la desprotección que padecen en la actualidad las víctimas en los supuestos de fallecimiento o de lesiones permanentes, cuyas indemnizaciones, como ha dicho la señora Castellano, son inferiores a las reconocidas en los países de nuestro entorno.

Es de sentido común pensar que después de diecisiete años la situación en relación con la seguridad vial ha cambiado mucho. Hemos avanzado, es verdad, pero tenemos que seguir caminando y avanzando en algunos temas, y este, el de la protección de las víctimas, el de estar al lado de las víctimas de accidentes de tráfico es uno de ellos, aunque la lucha contra la siniestralidad en la circulación vial haya ido bien y se hayan rebajado en un 50% las muertes en accidentes de tráfico.

En la exposición de motivos de esta proposición no de ley se habla del grupo de trabajo que se creó hace un año y que está trabajando en la redacción de un informe sobre cuál tiene que ser la nueva regulación del sistema de indemnizaciones por accidentes de tráfico. Nos ha sorprendido —y luego explicaré la enmienda que hemos presentado— que en la parte propositiva no se hablara de este grupo de trabajo, un grupo que en estos momentos es lo más importante y a cuyo trabajo hay que dar el valor que tiene. Por eso, en parte, hemos presentado esta enmienda. Es una enmienda que, como usted sabe, señora Castellano, recoge el espíritu de su proposición no de ley, pero lo redacta de otra manera, porque lo que hace es adaptarse al lenguaje y a las acciones que se tienen que llevar a cabo en este momento. Por eso, nuestra enmienda habla de iniciar los trámites del proyecto normativo pertinente que modifique el sistema legal de valoración de los daños en accidentes de tráfico, porque en estos momentos se está esperando el informe del grupo de expertos, que es el que va a permitir al Gobierno impulsar el texto que tiene que llevar a Cortes Generales para su aprobación para que sea efectivo este cambio de sistema de baremo de los accidentes de tráfico. Por otra parte, recoge el espíritu de su proposición, porque en el seno de este grupo de trabajo están las compañías de seguros, están las asociaciones de víctimas, están los agentes sociales, aparte del fiscal y de magistrados especialistas. Por tanto, ese diálogo que reclamaba la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista ya está en el seno de este grupo de trabajo y, por eso, el espíritu de la proposición no de ley se mantiene, pero se redacta de manera que se adapte a la realidad actual. Tenemos un grupo de trabajo al que se tiene que dar valor y tenemos que esperar a que nos diga cuáles son sus conclusiones. Por tanto, no es que Gobierno lo apruebe directamente, sino que se inicie la tramitación, porque esto requiere acciones muy concretas para llevar el texto finalmente a Cortes Generales para su aprobación.

Para finalizar, la señora Castellano nos pedía plazos, nos pedía que dijéramos cuándo lo íbamos a hacer. No tenemos que ir corriendo, al contrario, tenemos que tomarnos las cosas con calma para hacerlas bien. Por tanto, mi grupo parlamentario considera que tenemos que esperar a tener informe del grupo de expertos, incluso vamos a pedirle que comparezca en esta Comisión para explicarnos cuáles son las conclusiones del informe al que han llegado. Después, tenemos que dar tiempo al Ministerio de Economía, a la Dirección General de Seguros, que es de quien depende, pero también al Ministerio de Justicia, que está colaborando en este tema, para que estudien las conclusiones y cómo trasladarlas a la nueva normativa. Además, todos los miembros de esta Comisión de Seguridad Vial nos tenemos que dar tiempo para analizar lo que los expertos nos comenten y poder hacer aportaciones a este informe, para que cuando se elabore este nuevo sistema de valoración se haga con consenso, se haga con unidad y, sobre todo, se haga de tal manera que solucione el problema real que tenemos hoy y no sea simplemente cambiar por cambiar o cambiar por decir que lo hemos hecho y llevábamos muchos meses e incluso muchos años pidiendo que se hiciera. No voy a entrar ahora a relatar cuál sería la posición del Grupo Parlamentario Popular en el sentido de las modificaciones que creemos que tiene que tener este sistema, porque hoy no es el asunto a tratar, sino que esto seguramente se podrá tratar el día que comparezca el grupo de expertos en esta Comisión y nuestra portavoz se pueda dirigir al mismo y comentarle y hacerle todas aquellas preguntas y aportaciones que consideremos necesario.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar el turno de fijación de posición de los grupos parlamentarios. Señor Cantó, tiene la palabra.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Nosotros votaremos a favor de la proposición del Grupo Socialista. En quince años que llevamos de vigencia del baremo de la valoración de daños y perjuicios ocasionados por accidentes de circulación, se ha podido detectar que el mismo presenta diversos defectos o carencias por las cuales no se adapta a la realidad social del momento y hacen que la aplicación judicial de este sistema valorativo no pueda llevarse a cabo de forma eficiente por las diversas lagunas que presenta; motivo por el que al día de hoy estamos inmersos en un momento que nosotros creemos decisivo en la historia de los accidentes de circulación. Entiendo lo que dice la representante del Grupo Popular, pero me suena a un cuento que ya escuchamos demasiadas veces. Lamentablemente el tiempo para los que están fuera de aquí corre más rápido que para nosotros. Se han llevado diversas reuniones de trabajo y hay un comité que está estudiando el asunto. Nosotros creemos que de las propuestas que están empezando a salir por las asociaciones, hay dos asociaciones que nos interesan especialmente. Por supuesto, una es la

Asociación Empresarial del Seguro, que habla del mantenimiento de la actual estructura de baremo, como un sistema legal y tasado de indemnización, mediante el cual las víctimas ganan en celeridad y seguridad; se evitan discusiones de disparidades entre indemnizaciones obtenidas en función de la ciudad en la que se conceden y además es el mejor instrumento para llegar a acuerdos amistosos rápidos. En segundo lugar, revisar los factores de corrección para las indemnizaciones básicas con el objeto de conseguir un sistema más justo y preciso en la valoración de daños personales, teniendo en cuenta las circunstancias personales, familiares, económicas y sociales del perjudicado, no estando esta en función tanto de los ingresos que la víctima obtiene, sino por los ingresos futuros que dejará de obtener como consecuencia del accidente. Ellos hablan también de crear un nuevo modelo de víctimas que, no siendo directamente afectados por el accidente de circulación, estén completa y totalmente vinculados a la víctima y hablan también de aumentar las indemnizaciones de los hijos que solamente tengan un progenitor. Nos interesa especialmente también el proyecto de la Asociación de víctimas de accidentes de tráfico, que parte de la base de que el actual baremo se debe perfeccionar en cuanto a los siguientes extremos. En primer lugar, las cuantías actuales deben incrementarse con el objeto de atender las necesidades de las víctimas, orientadas a su autonomía personal e inclusión social. En segundo lugar, se debe incluir y cuantificar el daño moral y patrimonial básico y establecer que sus cuantías no se incluyen en el lucro cesante y gastos acreditados, sino que han de ser indemnizados de forma complementaria, darle el carácter de sistema de valoración de mínimos, pudiéndose reclamarse mayores daños en caso de acreditación de los mismos. Incluir en el concepto de víctimas del siniestro a las familias de estos y la restitución integral de todos los gastos sanitarios futuros de los grandes inválidos.

Señorías, podemos observar que estamos en un momento muy importante para la reforma del sistema valorativo de los daños y perjuicios personales. Se ha considerado que tenemos un baremo que ya no es solo un criterio orientador, sino una norma vinculante, pero que no se adapta a las necesidades de la sociedad actual y sobre todo a la realidad de las víctimas de un accidente por circulación. Por el momento las propuestas aportadas contemplan el resarcimiento íntegro del daño, la actualización de las indemnizaciones y la ampliación del término víctima entre otras. Queda un largo camino por recorrer, dado que hasta ahora solo hay un grupo de trabajo con una serie de propuestas y una gran conciencia sobre el tema, pero sobre todo llevando a cabo un proceso de renovación del baremo de accidentes de tráfico, de tal forma que este contemple todas las posibilidades hasta la reparación íntegra del daño. Esta PNL viene justificada para adecuar las indemnizaciones y otorgarle el carácter legal que necesita para su aplicación, al mismo tiempo que subsana las deficiencias encontradas y mejora la actualmente existente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Feliu Guillaumes, de Convergència i Unió.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Señorías, efectivamente, el actual baremo ampliamente utilizado por autoridades y particulares es, sin duda, una herramienta de trabajo superada por las circunstancias. Debe tener una antigüedad entre quince y veinte años. En una cosa que necesita una agilidad como la que hablamos es obvio que necesita reformas. De hecho, en la vía judicial pocas veces los jueces utilizan lo expuesto en el baremo o lo modifican muy libremente, porque consideran que ya no refleja una realidad realmente existente. En este sentido, estaríamos de acuerdo con la proposición no de ley expuesta por el Grupo Socialista.

No obstante, el sistema de baremos tiene una serie de ventajas que cualquier otro sistema no tendría, que es la facilidad de utilizarlo entre ciudadanos. No es un tema menor. Estaríamos de acuerdo en un sistema de baremos, lo que existe en este momento es un comité que está actualizando el sistema de baremos. No nos suena mal la enmienda del Grupo Popular, aunque estamos de acuerdo con la PNL del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Pregunto a la portavoz socialista, doña Helena Castellano, si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: Señora Veray, fíjese si esto es importante que es lo último que trajimos a esta Comisión y lo primero que traemos. Esperamos que no se dilate tanto en el tiempo como para tener que volver a traerlo. **(La señora Veray Cama: No se preocupe)**. Sí aceptamos la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se va a someter a votación la proposición con la incorporación de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

— **PARA LA ERRADICACIÓN DEL SISTEMA DE RESUMEN DE ACTIVIDADES INDIVIDUALES (RAI) Y EL RESUMEN DE ACTIVIDAD DE UNIDADES (RAU) DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/000514).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto del orden del día, proposición no de ley para la erradicación del sistema de resumen de actividades individuales y del resumen de actividad de unidades de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Su autor es el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. Tiene la palabra su portavoz, don Antonio Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Señorías, iluso de mí creí que la Guardia Civil estaba para

protegerlos. Creí que la Dirección General de Tráfico solamente pensaba en nuestra seguridad, pero tanto yo como un número creciente de ciudadanos comenzamos a cuestionarnos algo tan obvio como esto, porque notamos el esfuerzo que se hace en multar cierto tipo de comportamientos. Vemos el lugar específico donde se colocan algunos radares o somos testigos de la poca inversión que dedican ustedes a nuestras infraestructuras, que son las responsables de un tanto por ciento muy importante de los accidentes, de las heridas y de las muertes que ocurren todavía en nuestras carreteras. Parece haber una lógica oculta en todo esto. No me quiero poner a buscar complots misteriosos, pero no me hace falta, porque veo claramente que ustedes ponen el acento en lo que les proporciona ingresos y, sin embargo, escurren el bulto cuando deben efectuar inversiones. Esta parece que es la lógica que se cumple aquí.

Hoy tenemos ante nosotros un nuevo ejemplo de este tipo de comportamiento. Nuestros agentes de tráfico, cuya ocupación fundamental creía que era garantizar nuestra seguridad, sufren —y digo sufren y luego explicaré por qué— un reglamento que les premia por recaudar. De esto es de lo que habla el RAI y el RAU. El RAI establece una tabla comparativa de las actuaciones que realizan los agentes de tráfico y las puntúa para que puedan cobrar el complemento de productividad. Por si fuera poco, el RAU provoca la competencia entre diferentes unidades a nivel estatal. Esto provoca un efecto perverso, porque si premiamos el doble a un agente de tráfico por multar que por atender a un herido, me parece que no hace falta ser demasiado inteligente, y más en los tiempos que corren ahora, para imaginar en qué estarán pensando nuestros agentes y en cuáles serán sus prioridades al salir a nuestras carreteras. Esto nos preocupa especialmente, señorías.

Existen instrucciones de obligado cumplimiento por parte de la Dirección General de la Guardia Civil, tanto con el Gobierno del PSOE, como con el Gobierno del Partido Popular, pero es que —y esto habla muy bien de nuestros guardias civiles— esto también preocupa mucho a nuestros agentes. Nuestros agentes se quejan de estos baremos. Nos mandan escritos como este que tengo aquí, en el que recuerdan que este propio ministro, en Comisión, respondiéndome a mí a una pregunta acerca de este tema, aseguró que su partido, el Partido Popular, se comprometía a revertir dicho sistema. Sin embargo, agentes de tráfico de esa delegación, ahora mismo, hace ya tiempo, están siendo amenazados, días después de esa Comisión, con pérdidas de productividad e incluso con sanciones disciplinarias debido a sus pobres resultados desde el punto de vista recaudatorio. Voy a leerlo, tengo aquí lo que nos envía la Asociación Unificada de la Guardia Civil, el secretario general provincial de la delegación de A Coruña. Dice: Estimado señor, el pasado 27 de marzo, en la Comisión permanente de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Tráfico, ante preguntas sobre los documentos, denominados por la Guardia Civil, RAI y RAU, el excelentísimo

señor ministro del Interior se limitó a contestar que dicho sistema fue creado por el anterior Gobierno y que su partido, el Partido Popular, procedería a revertir dicho sistema mediante una instrucción interna que se está elaborando. Pues bien, al mismo tiempo que esto acontecía, en el destacamento de tráfico de A Coruña, más de 15 agentes eran amenazados con pérdida de productividad e incluso con sanciones disciplinarias, amparándose en los resultados obtenidos en dichos documentos. Considero que la Guardia Civil debe atender al ciudadano y dar un servicio tendente a garantizar su seguridad y que cuando esta se vea atacada, ante un accidente, avería, etcétera, darle una respuesta rápida de auxiliar. Y sigue. El actual sistema no solo no resulta eficaz para dichos fines, sino que, a la vista de las numerosas sentencias dictadas en los tribunales de Justicia, resulta ser una práctica ilegal. Repito, resulta ser una práctica ilegal. Le adjunto copia del documento comunicado a los compañeros, a la vez que solicito su intervención para evitar que los compañeros sigan sufriendo amenazas de esta clase. Les enseño la nota que nos envían y la nota que han recibido y que, por supuesto, pongo a disposición del Grupo Popular.

Señorías, confiamos en que el Grupo Popular no deje las cosas como están, por eso traemos aquí este tema. Pero también lo hacemos porque queremos que nuestros agentes de tráfico se ocupen, en primer lugar, de cuidar de nosotros y porque además queremos cuidar de su legitimidad al hacer su trabajo, queremos hacer que sean más felices y que se sienta más completos al realizar el trabajo que hacen. Señores del Grupo Popular, esperamos su apoyo en esta PNL tan necesaria, porque creemos que así mandarán un mensaje muy importante a los ciudadanos y a nuestros agentes de tráfico. Les dirán que ustedes tienen una prioridad: que prefieren cuidar de sus ciudadanos antes que meter la mano en sus bolsillos.

Señorías, les pido que no coartemos con amenazas la vocación de nuestros agentes, facilítemosles la labor para que puedan cumplir con integridad los principios con los que se creó la Agrupación de Tráfico que decían: auxiliar, impedir con la presencia que se cometan infracciones y denunciar estas cuando no se puedan impedir. Voy a repetirlo para que noten una cosa que me parece importante, ya que el orden aquí comunica, porque lo primero es auxiliar; en segundo lugar, impedir con la presencia que se cometan infracciones y solo en último lugar, señores del Grupo Popular, denunciar estas cuando no se puedan impedir.

El señor **PRESIDENTE**: No se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición no de ley. Por tanto, es el turno de fijación de posición de los grupos políticos. Por el Grupo de la Izquierda Plural, doña Ascensión de las Heras tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Simplemente intervengo muy brevemente para explicar nuestra posi-

ción de voto. Efectivamente, desde La Izquierda Plural también hemos tenido conocimiento y reuniones con la Guardia Civil de Tráfico, que nos ha hecho llegar su preocupación con respecto a los resúmenes de actividades individuales y a los resúmenes de actividades de unidades mediante los cuáles se están utilizando parámetros que fundamentalmente tienen en cuenta el número de sanciones de tráfico para que se cumplan estas ratios y así poder recibir complementos salariales. Compartimos lo que ha dicho el portavoz de UPyD. Creemos que esto es grave y que se deben de tener en cuenta las competencias y las habilidades que la Guardia Civil de Tráfico ponen a disposición para nuestra seguridad y nuestra asistencia y no el hecho meramente recaudatorio, que es muy peligroso y pone en brete, en definitiva, los propios salarios de la Guardia Civil de Tráfico, que se ven obligados muchas veces a tener que poner más multas para cobrar más a final de mes. Esto es un hecho que podríamos tachar de inaceptable. En estas circunstancias, también se lo hicimos ver al propio ministro del Interior en su comparecencia en la que le trasladamos esta preocupación y nos dijo que se iban a tomar medidas de carácter inmediato que todavía no hemos visto. Por eso, desde La Izquierda Plural vamos a apoyar esta proposición no de ley de UPyD.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Guillaumes, por el Grupo de Convergència i Unió.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Vaya por delante que nosotros también votaremos favorablemente la proposición no de ley, aunque me gustaría matizar un poco, desde mi humilde punto de vista, el apasionamiento con el que lo ha defendido el representante de Unión Progreso y Democracia. Ciertamente el RAU y el RAI son un sistema extraordinariamente simplificado de valoración del trabajo de un agente de la autoridad. Ciertamente es también que para los agentes de la autoridad, como para cualquier funcionario público, pero especialmente en su caso porque suelen trabajar solos o lejos de una unidad administrativa, en parejas en todo caso, es importante tener un elemento de valoración de su trabajo. Esto también se tiene que decir. Seguramente tiene que ser algo bastante más complejo que el RAI y que el RAU. Para entendernos de una manera gráfica. No se le tiene que pedir a un agente de la autoridad si ha puesto 15, 20 ó 7 multas, sino si en una zona determinada en la que había un determinado colapso de tráfico en este momento el tráfico es más fluido. Este es un buen elemento de valoración. Los elementos de valoración de los agentes de la autoridad deben existir y en el futuro existirán, no de una manera —me atrevo a utilizar el adjetivo— pedestre como contar el número de multas que ponga el agente. Con esta importante matización, el agente que trabaja solo tiene que ser evaluado en su momento. El sistema actual quizá sea el peor de los sistemas posibles.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Felipe Sicilia.

El señor **SICILIA ALFÉREZ:** Ciertamente, el pasado 27 de marzo el ministro anunciaba su intención de modificar el sistema de retribuciones que reciben los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No sabemos a día de hoy ni en qué términos ni en qué sentido. En nombre del Grupo Socialista estamos dispuestos a estudiar y a valorar esa posible modificación, pero a nuestro juicio en la modificación que pueda realizarse, en su caso, si finalmente así lo determina el ministro, debe de tenerse en cuenta, tal y como ahora mismo se hace, la especial dificultad y el riesgo del trabajo de los agentes de la Agrupación de Tráfico, así como el rendimiento, el interés y la dedicación extraordinaria que pueda tener un agente de manera particular. Por eso, desde mi grupo, defendemos el sistema actual de retribuciones. Entendiendo que puede ser mejorable, entendiendo que podemos avanzar algo en el mismo, pero sin duda —y no se podrá cuestionar— es un sistema objetivo, porque coincidirán conmigo —lo acaba de decir un portavoz— en que es muy complejo poder calificar, poder dar una nota, poder definir si es bueno o malo el trabajo de un agente de tráfico cuando en torno a su labor acontecen un número importante de circunstancias, que muchas de ellas ni tan siquiera pueden estar en sus manos. Todos podemos poner diferentes ejemplos en torno a esa cuestión y ustedes entienden bien a lo que me puedo estar refiriendo. Es un sistema que ciertamente puede ser discutible, pero que a día de hoy es un sistema objetivo. Un sistema que fue el propuesto por la propia Agrupación de Tráfico y que ha sido puesto encima de la mesa en el consejo de la Guardia Civil para que lo conocieran sus miembros. Insisto, fue la propia Agrupación de Tráfico la que lo diseñó, aunque, como les digo, desde mi grupo estamos abiertos a que podamos estudiar y avanzar en mejorar el mismo.

En este punto cabría también preguntarse cómo valoramos ese trabajo, cómo valoramos el interés, la dedicación, con qué parámetros. ¿Con la asistencia a los conductores? Ese puede ser un buen parámetro, la asistencia a los conductores que lo necesiten. Puede ser, sin duda, pero desde mi punto de vista, permítanme, a modo particular, creo que tan importante es ayudar a un conductor al que se le ha averiado un coche a señalar que el coche se encuentra en la vía, como tratar de detectar a un conductor borracho para poderlo inmovilizar, sancionar e impedir un accidente. Desde mi punto de vista, cuando menos es igual de importante. En una se asiste, es verdad, en otra se impide un accidente mucho más grave.

La Agrupación de Tráfico tiene entre sus fines el de auxiliar, evidentemente, pero también el de impedir que se cometan infracciones o delitos y esto se consigue a través de dos vías, de lo que se llama seguridad pasiva o seguridad activa. Seguridad pasiva, poner un agente de tráfico en un punto conflictivo, en un punto negro, y todos sabemos como los conductores en ese momento

circulan de una manera más prudente, se baja la velocidad y el agente lo único que ha tenido que hacer es situarse en un punto. La seguridad pasiva es importante, pero también la seguridad activa, actuar, actuar realizando controles de alcoholemia, controles de velocidad, controles del uso del móvil mientras se está conduciendo, pidiendo documentación para comprobar si se circula con el seguro o si se cumplen las horas de descanso establecidas y comprobar si se circula con los elementos de seguridad que son pertinentes: luces, cinturón de seguridad, el casco, etcétera. Todas estas cuestiones requieren de una acción activa del agente, más allá de prestar un servicio, requiere de un control. Eso se viene haciendo a diario por los miles de agentes de tráfico de la Guardia Civil. ¿Qué ánimo recaudatorio hay en todas y cada una de estas acciones que les acabo de nombrar? Sin embargo, todas y cada una de ellas son importantes para que se pueda circular mejor y con más seguridad. Insisto, es importante la asistencia y el auxilio que presta la Guardia Civil de Tráfico ante un accidente, pero no es menos importante la labor que también realiza para impedir que los accidentes puedan evitarse, para evitar que se cometan sanciones y, desde luego, si estas se cometen, tenerlas que castigar. Un ejemplo más: ¿No ha servido acaso para reducir los accidentes de tráfico el que se haya puesto un número mayor de controles de alcoholemia o de controles de velocidad?

Voy terminando ya. Evidentemente el sistema de retribución que ahora mismo existe no es perfecto, pero es objetivo. También podemos entender que alguien pueda pensar que con este sistema de abre una competencia entre agentes o entre unidades, pero si alguien piensa que los agentes de tráfico salen a cumplir su servicio para ser más que otro compañero o más que otra unidad, desconoce por completo a quienes forman parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Si alguien piensa que un agente sale a la carretera con el fin de poner multas para aumentar su nómina, desconoce la seria vocación de servicio de quienes integran la Agrupación de Tráfico. Porque si esto fuera así, serían muchas las solicitudes que existieran para entrar en esta unidad y ya saben ustedes que no es este el caso. Los agentes de la Guardia Civil de Tráfico realizan un servicio de riesgo, en condiciones adversas, con mal tiempo, con calor extremo, en periodos en los que la mayoría cogemos el coche para disfrutar de una jornada de descanso, prestan un servicio vital en la ordenación y en la seguridad de la carretera. Por ello, entendemos que se debe de incentivar esa entrega y esa dedicación. Señor Cantó, su propuesta también lo entiende así. Entienden que debe de existir un sistema de incentivos y de productividad para que sea premiado. En su caso, mencionan el auxilio. Desde mi grupo le decimos que el auxilio, sí, pero también impedir el delito y la infracción, y esto se logra con el sistema actual.

Señor Cantó, ustedes han perdido una oportunidad en esta iniciativa para contarnos cuál es su propuesta, cómo plantean ustedes retribuir ese plus de atención, ese plus

de dedicación a la Guardia Civil de Tráfico. Ustedes nos han traído una propuesta en la que critican el sistema que hay, pero no nos plantean una alternativa. Para terminar, desde mi grupo entendemos que este sistema debe de seguir funcionando para retribuir la especial dedicación de los agentes de tráfico, que el que ahora mismo hay creemos que es oportuno, aunque se pueda mejorar, esperamos las propuestas de su grupo, señor Cantó, y de otros grupos para estudiarlas y verlas y, en función de las mismas, posicionarnos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para acabar este punto, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el diputado don Juan Antonio Abad.

El señor **ABAD PÉREZ**: Señorías, intervengo en esta Comisión en relación con la proposición no de ley que presenta el Grupo UPyD y por la que se solicita la erradicación del sistema de resumen de actividades individuales, RAI, y el resumen de actividades de unidades, RAU, que quisiera indicarles en qué se basa para poderlo establecer. En primer lugar, la Guardia Civil de Tráfico se constituye como una fuerza especializada en vigilar la aplicación de las normas que regulan el orden y la disciplina del tráfico y las obligaciones de los conductores, debiendo denunciar cuantas infracciones observen, tras las cuales se sitúan frecuentemente las causas de los accidentes de tráfico y de las víctimas de estos, como muy bien han dicho algunos de mis compañeros que me han precedido. También es la fuerza encargada de resolver las incidencias y los accidentes cuando se produzcan en las vías, dando la protección y los auxilios debidos. Por otra parte, la tarea de vigilancia de las normas de tráfico y la denuncia de su incumplimiento es siempre una tarea preventiva. La finalidad de la ley precisamente es preventiva. Se busca proteger la seguridad del propio infractor e incluso también la seguridad del resto de los usuarios de la carretera de este infractor. El sistema de sanciones es una función de previsión y nunca de recaudación. Les quiero indicar, en este sentido, que por ejemplo, las pérdidas de puntos no poseen carácter económico. Debemos entender la sanción como el instrumento para alcanzar el fin que persigue la ley, que es mejorar la seguridad vial. Tristemente, el convencimiento de que hay que cumplir la ley para mantener la seguridad pasa por la sanción económica en algunos de los casos. Por ello, sin agentes de vigilancia que expliquen estas normas, no hay seguridad vial, como ha demostrado la experiencia en España y en otros países de la Unión Europea con mejores índices de seguridad vial.

En segundo lugar, en relación con la aplicación de los conceptos de productividad regulados en el Real Decreto 950/2005, destinados a retribuir a las fuerzas de la Agrupación de Tráfico, significan un paso muy importante en los nuevos conceptos vinculados a la productividad, que han de ir apareciendo no solo en este tipo de retribución con la Guardia Civil, sino en el resto de los convenios

de los diferentes sectores de nuestros sectores económicos e incluso de los propios servicios públicos. De forma resumida, el complemento de productividad en el caso de la Agrupación de Tráfico debe estar ligado, por un lado, a la actividad, consistente en la vigilancia, la regulación, el control y la denuncia de las infracciones, protección y auxilio en las vías públicas y, por otro lado, en la mejora de los resultados de la seguridad vial en la demarcación de una unidad, atendiendo a los objetivos del plan estratégico en términos de reducción siempre de los accidentes de tráfico y de la eliminación de las víctimas de los mismos.

Señorías de UPyD, concretando su propuesta de esta proposición no de ley, el resumen de actividad individual, RAI, se encarga de medir los distintos tipos de actividad, otorgando puntuaciones a cada uno de ellos en función del esfuerzo, iniciativa y dedicación de tiempo y de su contribución diferencial a la reducción de la accidentalidad, atendiendo al riesgo que se previene según su mayor o menor gravedad. La puntuación pretende introducir mayor claridad, transparencia y objetividad, como también mencionaba el compañero de Convergència i Unió, al medir las actividades, si bien puede ser alterada por el mando que observa y aprecia directamente determinadas circunstancias en la actividad de cada componente de una unidad, difíciles de apreciar a través de una puntuación objetiva. De esta manera, se limita la posible subjetividad del mando en la apreciación del trabajo.

Por su parte, el RAU persigue medir la actividad y los resultados en cuanto a accidentalidad de las distintas unidades a nivel provincial y de las comunidades autónomas en términos similares, otorgando la puntuación final el mismo valor del 50% a la mejora en la actividad que a los resultados. Aquí cada mando de unidad puede identificar su porcentaje de desviación, tanto en actividad como en los resultados con respecto a la media de unidades y adoptar las medidas de mejora más convenientes. Permítanme, señorías, que les cite algunos de los parámetros que se utilizan en la valoración del RAI y los criterios o, lo que es más importante, la justificación de los mismos. A título orientativo y en función de su importancia, por ejemplo, auxilios multiplica por 1. Es tomado como la actividad base, la menos valorada, no por ser la de menor importancia, sino porque generalmente se trata de situaciones encontradas, que no requieren de una iniciativa especial por parte del agente encargado de la vigilancia del tráfico. Denuncias de la Ley de Seguridad Vial, multiplica por 2, por requerir un plus de iniciativas sobre el propio auxilio. Denuncias del transporte terrestre, multiplica por 4, por ser una materia más compleja que requiere mayor estudio para estar al día, con sanciones muy elevadas que implican mayor responsabilidad a la hora de denunciarlas y que prácticamente garantizan casi un escrito de alegaciones por denuncia, además de motivar en una mayor valoración en relación con las denuncias de la propia Ley de Seguridad Vial a la que los agentes tomen mayor interés por

esta materia. Otro tipo de denuncias multiplican por 1 al ser materias generalmente ajenas a la especialidad, pero no exentas de interés e iniciativa en su ejecución. Denuncias notificadas multiplican por 0,5, por estar bastante reducido el margen de iniciativa y contar con el respaldo de medios que aportan pruebas, aún teniendo en cuenta que resta tiempo para otra serie de actividades. Intervención en accidentes multiplica por 2, porque si bien el tiempo que puede distraer de otras actividades puede ser importante, no es menos cierto que generalmente conlleva la realización de toma de datos o diligencias, auxilios o denuncias, de modo que son valores acumulativos en una misma intervención, en numerosas ocasiones exenta de iniciativa al recibirse la noticia del accidente por parte de la central. Para finalizar, alcoholemias por infracción multiplica por 9, por requerir atención e iniciativa, existir el resultado de la propia infracción, no como en un muestreo, distraer bastante tiempo al agente de otras actividades a la espera del equipo de atestados o de un etilómetro evidencial o quizá de una grúa o del desplazamiento de un amigo o familiar que se haga cargo del vehículo; instrucción de diligencias, extracción de sangre, probable comparecencia en juicio, seriedad y paciencia para saber llevar a las personas en estado de embriaguez, que a menudo son irritantes e irrespetuosas.

Como vemos, la justificación del llamado efecto multiplicador, que parece ser el detonante para que se califique por parte de UPyD de indigno tanto el RAI como el RAU es, cuando menos, bienintencionada y pretende valorar cada uno de los diferentes tipos de intervenciones en función de la complejidad de la actuación en sí misma, tiempo que lleva aparejada, nivel de preparación exigido, etcétera, y de la frecuencia con que las mismas se presentan. Contrariamente a lo que se afirma en este texto de la proposición no de ley, a nuestro entender aparece claramente justificada, en virtud de los argumentos que acabo de exponer, la diferencia que, por ejemplo, se establece entre la valoración de auxilios, factor multiplicador 1, las denuncias de Ley de Seguridad Vial, factor multiplicador 2, y las intervenciones en accidentes, factor multiplicador 3. También hay que tener en consideración que la aplicación del RAI pretende, a su vez, poner en valor y corregir situaciones de baja productividad, dando cumplimiento a una norma que regula el complemento mensual asociado al rendimiento especial, no percibiéndolo cuando no se dan las condiciones mínimas exigibles. La justificación objetiva de este criterio sirve, a su vez, ante posibles reclamaciones frente a los tribunales de lo contencioso-administrativo. En 2011 estas propuestas de no recepción del complemento de productividad afectaron a 155 agentes, una media mensual que no llega a 13, de los más de 9.600 efectivos que existen. Estos datos indican que no hay presión sobre los agentes para denunciar sino advertencia a los que presentan un rendimiento inferior al normal para que cumplan sus obligaciones. Tanto el RAI como el RAU son instrumentos o herramientas de racionalidad que dotan de más transparencia y objetividad y, por tanto,

proporcionan mejor gestión de calidad en la Administración pública; previenen, a su vez, de conductas individuales, aunque ya hemos indicado que eran menores, o colectivas de bajo rendimiento con tipificación de infracciones disciplinarias.

Por último, por todo lo que les he expuesto, no vamos a apoyar esta proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, máxime si se tiene en cuenta que ambos resúmenes son objeto de revisión anual para adaptar su formato y contenido a la evolución de la situación de la seguridad vial y de las unidades concernidas y que al finalizar cada año hay reuniones permanentes con los agentes o con sus representantes para seguir estableciendo si estos criterios son los más adecuados o no.

— **SOBRE EL RECONOCIMIENTO DEL DERECHO DE DEFENSA ADMINISTRATIVA DEL IMPUTADO EN CUANTO AL PAGO CON BONIFICACIÓN EN UN PROCEDIMIENTO SANCIONADOR DE LA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000588).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la sexta proposición no de ley, sobre el reconocimiento del derecho de defensa administrativa del imputado en cuanto al pago con bonificación en un procedimiento sancionador de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Señorías, intervendré de manera muy rápida porque el objeto de esta iniciativa es extremadamente claro. Hace casi tres años esta Cámara aprobó una modificación de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En dicha modificación se arrebató a los ciudadanos y ciudadanas la posibilidad de presentar alegaciones, incluso de recurrir por la vía administrativa, si aceptaban el pago con reducción. En otras palabras, se instaba a la ciudadanía a decidir entre el bolsillo o la defensa de sus derechos. Es fácil prever su elección, y más en la actualidad, puesto que se trata de una decisión forzada por las economías domésticas, que no pasan por sus mejores momentos. Como sabrán, una vez pagada la sanción con la reducción del 50% finaliza ya la vía administrativa y a la persona afectada no le queda otra opción que recurrir la sanción por la vía judicial. En Cataluña, el Síndic de Greuges se ha hecho eco de esta —a nuestro entender— injusticia, porque, a su juicio —y también al nuestro—, limita los derechos de la ciudadanía.

Uno de los fundamentos del Estado de derecho es que la defensa frente a un proceso sancionador debe estar al alcance de cualquier persona. En el caso que nos ocupa, este derecho se concreta en la posibilidad de presentar

recursos administrativos, ya que por todos es sabido el esfuerzo económico y de tiempo que supone acudir a la vía judicial. Consideramos también que la reducción del 50% en la cuantía de la sanción no supone solamente un beneficio para la persona afectada sino también para la propia Administración. ¿Por qué? Porque se eliminan los trámites administrativos y sus costes asociados, lo que agiliza la labor administrativa. Sin embargo, este documento, que puede interesar a las dos partes, no debe implicar una renuncia total del ciudadano o ciudadana a poder defender sus derechos.

Por todos estos motivos presentamos esta proposición no de ley para que el Gobierno español modifique en el plazo de seis meses —es lo que poníamos aquí, pero si ustedes lo aprueban les podemos dar incluso doce meses— (**Risas**) la Ley 18/2009 para garantizar el derecho de defensa administrativa de la persona imputada en cuanto al pago con bonificación en un procedimiento sancionador.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Jordà, gracias por esta propuesta de autoenmienda transaccional colectiva, que no sé si tiene algún alcance jurídico, pero que es muy simpática.

Tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Estamos completamente de acuerdo con la proposición no de ley que trae aquí Esquerra Republicana, que parece inspirada claramente en lo que dice el Síndic de Greuges de Cataluña. Concretamente, la nueva ley establece que una vez que la persona sancionada efectúa el pago de la multa con la reducción del 50% finaliza la vía administrativa, sin necesidad de que la Administración haya de dictar resolución expresa y solo con la posibilidad de impugnar la sanción ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo. Por tanto, dice el Síndic, con esta modificación nos encontramos ante una norma que aún limita más los derechos de las personas afectadas respecto de la anterior regulación, la cual ofrecía la posibilidad de interponer los recursos correspondientes en vía administrativa una vez efectuado el pago anticipado con reducción. Estamos completamente de acuerdo, repito, con lo que trae hoy aquí Esquerra Republicana.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Olabarría, aunque hubiera tenido que dársela antes que al señor Cantó.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: No se preocupe, señor presidente. Estoy encantado de haber cedido la palabra a mi amigo Toni Cantó antes del turno correspondiente reglamentariamente, sobre todo porque vamos a decir lo mismo y, a su vez, lo mismo que la proponente de la iniciativa.

Recordará el presidente que mi grupo manifestó sus renuencias, sus reservas mentales e intelectuales a la aprobación de algo que resulta manifiestamente extra-

vagante a la ontología del derecho sancionador administrativo, que es esta suerte de pronto pago con descuento de la sanción, eludiendo los recursos administrativos que forman parte, según se establece claramente y de forma muy prolija en la jurisprudencia constitucional, del derecho a la tutela judicial efectiva —creo que la señora Jordà ha sido hasta generosa no solo ampliando el plazo de elaboración de la norma sino también no diciendo lo que todos pensamos y que estadísticamente es fácil de comprobar— y evitando también la litigiosidad contencioso-administrativa. Alguien que ha visto resuelto el problema mediante esta suerte de pronto pago con reducción no va a acudir a un procedimiento contencioso-administrativo, salvo que sea una persona de las que en el ámbito del derecho se denominan querulantes, que son estas personas mórbidas y pseudomasoquistas que disfrutan mediante la interposición de litigios con fundamento o sin él. Es decir, si uno ha pagado una multa que considera asumible por el pronto pago —este sistema curioso y tan extravagante al derecho sancionador administrativo, que elimina la vía de tutela administrativa—, no va a ir a un juicio contencioso-administrativo, porque todos sabemos, además, que es la jurisdicción más compleja, con más pendencia y con más problemas incluso de postulación, de legitimación, de costes procesales, etcétera. Luego lo que la señora Jordà ha expuesto es un problema constitucional, es un problema de tutela judicial efectiva —y nosotros lo planteamos en estos términos en el debate de la reforma legal a la que se refiere— que tiene mucha más profundidad y mucha más trascendencia práctica de lo que parece deducirse de las intervenciones que se están escuchando esta tarde en esta Comisión.

Invitaría a la señora Jordà a que amplíe el plazo de la proposición, pero también invitaría a los portavoces aquí presentes en este momento para que se acabe este regodeo que ha inspirado las sucesivas reformas de la legislación sancionadora o punitiva contra las conductas aberrantes o inadecuadas en materia de seguridad vial, en las que han sido la punición, la amenaza, la prevención y la retribución las que ha podido llegar a conseguir, quizá, cierta reducción de la siniestralidad. Hemos llegado a crear una auténtica normativa punitiva, por acesión de distintas normas, hasta límites manifiestamente insoportables por la cuantía, por la dimensión de las sanciones, por la perentoriedad y el carácter sumario de las sanciones, por las dificultades u obstáculos tácitos, expresos y objetivos para recabar la tutela de los tribunales contra estas sanciones. Y qué no decir de esta posibilidad, de signo aparentemente contrario pero que va en la misma dirección, del pronto pago y librarse de problemas. Esto no es serio en un Estado de derecho porque afecta a un derecho constitucional previsto en el artículo 14 de la Constitución, que es el derecho a la tutela judicial efectiva, que tiene dos ámbitos: el administrativo, con la posibilidad de agotar todos los recursos que en el ámbito administrativo existen, en el seno de un procedimiento administrativo sancionador, y los conten-

ciosos-administrativos que hacen referencia al ámbito jurisdiccional.

Como es un tema profundo y serio, invitaría a todos los portavoces de esta Comisión a que hagan una reflexión más profunda y menos superficial de lo preconizado por la señora Jordà.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Olabarría, por sus doctas reflexiones.

Tiene la palabra, por el Grupo de la Izquierda Plural, la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** He escuchado atentamente al señor Olabarría, que ha enunciado con precisión y sabiduría el problema con el que nos encontramos, que es que hay un incumplimiento claro por parte de la propia Administración de la Ley de Procedimiento Administrativo. Parece más que razonable que cuando el administrado opta por el pago con bonificación no se vea obligado a renunciar a su propio derecho, tanto a presentar alegaciones, con el fin de poder aportar pruebas que demuestran su inocencia, como a presentar recurso contra la resolución sancionadora. Señor Olabarría, después de lo que nos ha contado posiblemente le pueda parecer hasta superfluo lo que voy a decir, porque yo no soy experta en leyes, pero parece cierto que la bonificación por pronto pago beneficia tanto al administrado como a la Administración, y es desproporcionado, además, que se utilice de manera —entre comillas— chantajista esta reducción del 50% por pago voluntario para privar al ciudadano de ejercer su derecho, de acuerdo a la Ley de Procedimiento Administrativo, para poder presentar alegaciones y recursos. Creemos que es justo, oportuno y adecuado que La Izquierda Plural apoye la proposición no de ley que presenta Esquerra Republicana.

El señor **PRESIDENTE:** En representación del Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Guillaume.

El señor **GUILLAUMES I RAFÒLS:** Es normal que si intervienes después del señor Olabarría no quedas muy bien, siempre vas a quedar por debajo. En este caso, me parece que será así, porque, además, mi grupo no está de acuerdo y mi capacidad de argumentación no alcanza la suya. Lo haré tan bien como sepa.

Pensamos que el ejercicio de la libertad, el ejercicio de la libre elección nunca es limitador de derechos. En el momento de imponer una sanción se le dice al ciudadano que pagará la mitad y que, efectivamente, pierde el derecho al recurso administrativo, y el ciudadano libremente elige. En cualquier caso elige libremente. Una vez que se le ha impuesto una sanción, hay un momento en su casa en el que decide si presentará un recurso administrativo o no. En ese momento también elige y está ejerciendo su libertad. Si la ejerce en su casa, después de recibir una sanción, que quizá sea una fotografía

que recibe por correo, y decide, en este caso sin incentivos, no ir al correspondiente recurso administrativo, igualmente hay una libre elección cuando el agente de la autoridad le ofrece la posibilidad que antes estábamos examinando. Por tanto, no puede haber una limitación de derechos cuando hay una libre elección. Un ciudadano libremente puede decidir no pagar la sanción en aquel momento y actuar ejerciendo todos sus derechos, en principio, delante de la autoridad administrativa y más tarde de la judicial. Por tanto, la tutela judicial efectiva la tiene. En todo caso, renuncia voluntariamente, repito, en aquel momento o en su casa, sin otra motivación que pensar que la sanción está bien impuesta o simplemente para no tener dolores de cabeza. En un momento u otro se produce o no la decisión de renunciar y esto no es ninguna limitación de derechos. ¿Qué pasaría si utilizáramos el procedimiento que ustedes solicitan de mantener todo el procedimiento administrativo una vez impuesta la reducción del 50%? Estamos proponiendo, ni más ni menos, la desaparición del sistema. Seamos realistas. Creo que a ninguna autoridad de tráfico, ni a las que tenemos en las comunidades autónomas ni a las del Estado, le sale a cuenta esta reducción si luego se va a encontrar con que está presentado el recurso. Llegados a este punto, en el que desaparecería el sistema actual de descuento del 50%, pregunten a los ciudadanos de la calle a ver qué les contestan. Seguro que dicen: Preferimos que continúe el sistema actual. Seguro que no con los fundamentos de derecho que se han utilizado antes, a los que yo ni remotamente llego, pero con un ejercicio de sentido común creo que esta medida ha de ser rechazada.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pradas.

El señor **PRADAS TORRES:** Me temo que, según las palabras del señor Olabarría, no voy a ser serio en mi argumentación, aunque estudié leyes; pero como él mismo diría, estudió en Bilbao y es de Bilbao y eso siempre es un plus, además de su experiencia.

Bromas aparte, quiero decir que en materia de tráfico tenemos argumentos suficientes como para ser bastante prudentes a la hora de adoptar medidas que modifiquen una normativa que creo que ha funcionado bien a lo largo de estos años. Una de las cosas en las que coincidíamos es en que hay una buena herencia y unos buenos resultados. Es verdad que el tráfico es una cosa tan cotidiana y tan familiar para nosotros que podemos tener la tentación de plantear alternativas recurrentes ante cualquier comentario que escuchemos o ante cualquier problemática que legítimamente plantee cualquier colectivo. Especialmente desde la promulgación de la Ley 17/2005 y de la Ley del año 2009, que modificó la anterior en el procedimiento sancionador, creo que los resultados han sido buenos en cuanto a la siniestralidad en nuestro país, en primer lugar, porque se establecía un nuevo procedimiento, el carné por puntos, y, en segundo lugar, porque

se pretendía profundizar en esos avances con procedimientos que dieran al ciudadano, al administrado, al conductor, la imagen de que había una eficacia y una seriedad a la hora de responder a las sanciones que se le imponían por parte de la autoridad. No se recurrió a un elemento extraño sino a algo bastante común, que es el procedimiento abreviado, donde el administrado voluntariamente, como bien ha comentado el representante del Grupo Catalán, suspende el procedimiento. Tanto en el derecho privado como en el público existe esa posibilidad en muchísimas materias.

Como es de mis primeras intervenciones en el Congreso, he hecho lo que todos los neófitos, que es buscar en Internet. Cuando puse «procedimiento sanciones tráfico» no aparecía ningún tomo de derecho administrativo ni ningún compendio de sentencias sino multitud, centenares de anuncios de consultorías, de gestorías, de bufetes, etcétera, algunos con frases tan llamativas como la de «conductor, no pagues tus multas». Pero es que cuando indagas en los resultados de estos procedimientos antes de la entrada en vigor de este cambio en la normativa, podemos comprobar que el 80% de las denuncias que ganaban estos bufetes, estas empresas que se dedican a intentar salvar al conductor, eran por cuestiones puramente técnicas: por la homologación de los radares, por los procedimientos, por las prescripciones y no por el fondo del asunto, que era que, efectivamente, habían cometido la infracción. Por tanto, probablemente tengamos que revisar algunos procedimientos, ser más serios a la hora de elegir los instrumentos, los aparatos de medición para imponer determinadas multas o las verificaciones que se hacen, pero no cargarnos el procedimiento en sí. Yo he sido alcalde muchos años y lo primero que le decían al administrado era: Tú no pagues. Presenta un pliego de descargo y luego ya veremos cómo podemos enredar diciendo que tu coche no era gris plata sino que era gris oscuro. Con esas artimañas se conseguía ganar muchos pleitos.

El Grupo Socialista, por tanto, va a mantener una postura coherente con la que mantuvo en todo el proceso de tramitación de esta norma, tanto en el Congreso como en el Senado, que no es el caso de otros grupos, y especialmente me quiero referir al Grupo Popular, que en aquel momento hablaba —he leído el «Diario de Sesiones»— de algo así como de que íbamos a consagrar la fuga del derecho sancionador, y no sé si siguen con estos mismos planteamientos. En aquel momento definían este procedimiento como: Reciba usted la denuncia, no alegue, pague y nos portaremos bien con usted. Creo que los resultados que se han visto en este tiempo les habrán hecho reflexionar y seguramente hoy votarán en otro sentido.

Señorías, estamos ante un ejemplo más de lo que es la justicia negociada que se utiliza en muchos procedimientos. No tendría mucho sentido que se pudiera recurrir a la vía administrativa después de haber aparcado el procedimiento administrativo voluntariamente. No deja de ser, por tanto, un acuerdo entre el infractor y la Admi-

nistración, en este caso con una reducción muy considerable, el 50%, en la que creo haber escuchado que estuvieron de acuerdo todos los grupos parlamentarios.

Quiero terminar con dos datos que creo que son importantes. En primer lugar, que el denunciado no tiene que pagar inmediatamente después de ser sancionado por la infracción sino que desde que recibe la denuncia tiene un plazo de quince días para poder consultar con alguna de estas empresas especializadas para que lo asesoren o para hacer las comprobaciones oportunas. En segundo lugar, que de forma voluntaria el infractor pone fin a un procedimiento y reabrirlo, desde mi punto de vista, sería un contrasentido. Por tanto, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Popular, don Telmo Martín González.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: En relación con la proposición no de ley formulada por el Grupo Mixto, a instancias de la diputada doña Teresa Jordà i Roura, de Esquerra Republicana de Catalunya, con número de referencia 13.519, por la que se solicita al Gobierno el reconocimiento del derecho de defensa administrativa del imputado en cuanto al pago con bonificación de un procedimiento sancionador de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, el Grupo Parlamentario Popular argumenta lo siguiente. Primero. En el preámbulo de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial en materia sancionadora, que introdujo el procedimiento sancionador abreviado al que se refiere la citada proposición no de ley, se indica, con respecto al procedimiento sancionador vigente hasta entonces —abro comillas— su excesiva dilación en el tiempo, que se ha hecho aún más palpable con la modificación del código Penal a través de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre. Por ejemplo, cuando la ingesta de alcohol durante la conducción es especialmente elevada y tipificada, por tanto, como delictiva, el reproche jurídico se produce en horas. Por el contrario, si es sancionable únicamente en vía administrativa, la firmeza de la sanción y la pérdida de puntos que implica se prolonga innecesariamente durante meses, aunque el infractor no tenga intención de litigar en el procedimiento —cierro comillas—. Señorías, el procedimiento abreviado es similar a los conocidos en el ámbito penal como juicios rápidos. El infractor tiene la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración que le permita cumplir rápidamente la sanción a cambio de una rebaja sustantiva en esta. A las ventajas evidentes que supone para las dos partes hay que añadir el refuerzo del principio de la sanción como elemento de seguridad activa que fortalece la configuración de una justicia administrativa vial que actúa con inmediatez y se aleja de sensaciones de impunidad.

Segundo. La Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial reconoce el derecho de defensa desde el momento en el que se notifica la denuncia, tal como establece el artículo 79, ofreciendo al denunciado la posibilidad de presentar alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes, siguiendo el procedimiento ordinario, o bien incoar el procedimiento abreviado, en los casos en los que se reconoce la comisión del hecho infractor y no tiene motivos de impugnación que plantear frente a la denuncia, contando entonces con la posibilidad de una reducción del 50% de la multa, lo que, de acuerdo con el artículo 80 de la ley, supone el agotamiento de la vía administrativa, manteniéndose, en cualquier caso, la posibilidad de recurrir ante la jurisdicción contencioso-administrativa. En definitiva, el infractor que es consciente de haber cometido la infracción tiene la posibilidad de suscribir el pacto con la Administración sancionadora.

Tercero. La ley garantiza plenamente el derecho de defensa, pudiendo decidir libremente el denunciado si presenta alegaciones y propone pruebas o si no lo hace. La norma ni impide ni limita el derecho de defensa, únicamente establece un efecto atenuador de la sanción ligado a la agilización de la gestión administrativa cuando el interesado elige el procedimiento abreviado; procedimiento que al acercar en el tiempo la comisión del hecho infractor a la sanción correspondiente permite mejorar el efecto corrector de la conducta que el Estado persigue cuando ejerce la potestad sancionadora.

En conclusión, señorías, la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, ofrece beneficios evidentes a las dos partes, al infractor y a la Administración. La ley también garantiza plenamente el derecho de defensa, ya que el denunciado puede decidir si presenta alegaciones y propone pruebas porque considera que no ha cometido la infracción o, por el contrario, acogerse al beneficio que supone una bonificación del 50% de la sanción, precisamente porque es consciente de haber cometido una infracción.

Señorías, en función de todo lo que acabo de exponer, el Grupo Parlamentario Popular rechaza la proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto a instancias de la diputada doña Teresa Jordà i Roura. Quisiera añadir también que creo que es una de las pocas normas con mucho sentido común. Creo que está bien tal como está y que debemos seguir así durante un tiempo.

— **SOBRE LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE ERRADICACIÓN DE LOS «PUNTOS NEGROS» Y AUMENTO DE SEGURIDAD EN LA RED DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/000599).**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al último punto, la proposición no de ley número 7, sobre la puesta en marcha de un plan de erradicación de los puntos negros y aumento de seguridad en la red de carreteras, presen-

tada por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Para defenderla, tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** El motivo fundamental que lleva a La Izquierda Plural a traer hoy aquí esta iniciativa es que creemos que es importantísimo el estudio de los puntos negros para la mejora del nivel de seguridad de la red vial y para la prevención de la siniestralidad. La Dirección General de Tráfico es la encargada de la elaboración y el estudio de una relación de puntos negros, a fin de detectar las causas de la acumulación de accidentes en determinados puntos o tramos.

La definición de los puntos negros, que la Dirección General de Tráfico recoge en su Instrucción 01/TV-29, considera como punto negro aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros. Es muy importante advertir que hay diferencias con respecto a cómo se establecen estos puntos negros por parte de otras administraciones, que también determinan dónde están los tramos de concentración de accidentes. Es muy importante que esto se clarifique, y para ello es necesario, desde nuestro punto de vista, regular por ley qué son los puntos negros, es decir, que se fije su definición de manera clara y se elabore un nuevo mapa con su localización, a fin de tomar las medidas pertinentes para su erradicación o, por lo menos, adecuarlos temporalmente para su eliminación posterior. Es por eso por lo que el primer punto de nuestra proposición no de ley propone regular por ley la obligación de eliminar. Aprovecho aquí para decir que hemos llegado a un acuerdo mediante una transaccional con el Grupo Socialista y que cambiaremos regular por impulsar una ley para eliminar los tramos de concentración de accidentes o puntos negros.

La segunda parte de nuestra iniciativa solicita que, en el plazo de seis meses —me apunto también a lo que dijo la portavoz del Grupo Mixto y, si todos los grupos están dispuestos a apoyarme, podríamos ampliar el plazo hasta un año— se elabore un plan de choque de erradicación de los puntos negros. Voy a leer textualmente de manera muy rápida qué objetivos creemos que se tienen que tener en cuenta en ese plan de choque: eliminar o adecuar los tramos de concentración de accidentes; aumentar la seguridad en la red de carreteras a través de inversión en vías públicas, sobre todo en iluminación, drenaje del pavimento y zonas de descanso; instalar elementos de contención que atenúen los efectos de las salidas de la vía; suprimir elementos de riesgo para conductores incorporando el uso de protecciones blandas, con la eliminación de los guardarraíles; incrementar la seguridad de los colectivos más vulnerables, como ciclistas, peatones y ciclomotores; mejorar la conservación y limpieza de márgenes; mejorar la colocación, contenido y visibilidad de las señales, porque hacen falta menos señales, pero más visibles y que den lugar a menos confusión; racionalizar la colocación de las señales; iluminar

y adoptar los mecanismos de balizamiento adecuados en aquellos tramos de carretera donde se produzca habitualmente una reducción de visibilidad. Este es el punto segundo de la proposición no de ley que presentamos y que esperamos que apoyen todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Si han llegado a alguna transaccional, le ruego que nos la pase para darle lectura.

A esta proposición se han presentado tres enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Guillaumes para la defensa de su enmienda.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Nuestra enmienda se refiere a una cuestión formal, que seguramente estaba en la mente, pero no quedó en el bolígrafo o en la impresora del que redactó la proposición no de ley. Se trata del respeto al tema competencial. Nosotros pedimos que sea: impulsar un proyecto de ley que incorpore para las carreteras del Estado o el plan de choque de puntos negros en la red de carreteras del Estado. Como ha dicho anteriormente un portavoz socialista, hay 160.000 kilómetros de carreteras en el Estado, de los cuales solo el 15% son competencia del Estado central. Hay que respetar las competencias municipales, pero sobre todo las de las diputaciones provinciales y las de las comunidades autónomas. De hecho, antes de presentar esta enmienda nos lo hemos pensado, porque dice que hay obligación de arreglar los puntos negros. En la Generalitat de Catalunya existe una leyenda urbana, que supongo que será falsa. El presidente tenía que inaugurar una oficina de bienestar social, pero el trabajo estaba totalmente por hacer, de manera que una brigada de impacto fue a trabajar toda la noche para arreglar el edificio para su inauguración a la mañana siguiente, pero se equivocó y arregló la casa de delante, de tal manera que a la mañana siguiente, cuando se iba a realizar el acto de inauguración, había un señor que estaba muy feliz, porque le habían arreglado por sorpresa una casa vieja que tenía, pero la Administración estaba muy preocupada porque había cometido un grave error. La verdad es que este error se podría aplicar aquí. A la Generalitat de Catalunya le vendría bien que le arreglaran los puntos negros de la misma manera que al señor le arreglaron la casa, pero la coherencia tiene que ser un criterio y tenemos que respetar el nivel competencial de cada administración. En este sentido va nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: La segunda enmienda es del Grupo Socialista. Para defenderla, tiene la palabra el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de supresión del punto 1 del texto que plantea el grupo de La Izquierda Plural. La señora De las Heras ya ha manifestado que hemos llegado a un acuerdo, que se basa

fundamentalmente en la supresión de la palabra obligación. Estamos de acuerdo fundamentalmente por coherencia. Nosotros hemos sido un partido de Gobierno y aspiramos a volver a serlo y veíamos un exceso que se tuviera que regular por ley la obligación de eliminar los tramos de concentración de accidentes o los puntos negros. Cualquier Gobierno tiene la obligación ética y moral de hacer todo lo posible por mejorar la seguridad vial, pero con un límite. El límite que tienen todos los Gobiernos es siempre la capacidad técnica y la capacidad presupuestaria, capacidad presupuestaria que se ha visto mermada después del debate de los Presupuestos Generales del Estado, como ya hemos manifestado, porque hay una reducción en la partida de conservación y mantenimiento de más de 200 millones de euros, lo que va a imposibilitar que el Gobierno pueda llegar a solucionar todos los puntos negros o todos los tramos de concentración de accidentes de la red general de carreteras.

Si me permite, señor presidente, quiero hacer algunas consideraciones en nombre de mi grupo. En primer lugar, coincidimos en la preocupación por que se eliminen lo antes posible todos los puntos negros y de esa manera se aumente la seguridad en la red de carreteras, pero además en toda la red de carreteras, no solamente en la red carreteras estatales, porque la mayor concentración de accidentes se da precisamente en las vías secundarias. Por tanto, consideramos necesario que se eliminen puntos negros también en las carreteras cuya competencia sea de ámbito autonómico, municipal o del ámbito de las diputaciones provinciales o de los cabildos insulares. Quiero constatar, señorías, que el anterior Gobierno ya hizo un gran esfuerzo en la identificación de esos tramos de concentración de accidentes, habiendo identificado 776 puntos, y además hizo una labor muy importante agilizando los trámites necesarios y preceptivos para acometer las actuaciones que fueran necesarias lo antes posible. El éxito de estas acciones junto con otras llevadas a cabo por el propio Ministerio del Interior es bien constatable. El resultado ha sido un gran avance en la lucha contra la siniestralidad en las carreteras españolas en los últimos años.

Hay una segunda consideración que quiero hacer. Nos parece muy importante que haya una mayor coordinación entre las distintas administraciones para homogeneizar criterios y para definir la metodología o el procedimiento de aplicación general para todos los titulares de las vías, de tal manera que se vayan eliminando todos esos tramos de concentración de accidentes y así contribuyamos a una mejora de nuestras vías que las haga más seguras para los conductores.

Finalmente, quiero hacer otra consideración. Además de todas estas acciones que contempla el punto 2 de la proposición no de ley que presenta el grupo de La Izquierda Plural, tendríamos que profundizar en el debate que se plantea en torno a la responsabilidad de los conductores y la función de la Administración en este asunto. De hecho, en la actual legislación de seguridad vial se recoge que la seguridad de la circulación debe

descansar principalmente en una conducción responsable. La responsabilidad individual de los conductores es insustituible en un sistema de transporte operado libremente por millones de conductores, conductores cuya mayoría no son profesionales y que por tanto hacen un uso de una infraestructura que el Estado pone a su disposición. Estas circunstancias son bien diferenciadoras del resto de los sistemas de transporte, en los que, además de haber un responsable de las infraestructuras, hay responsables profesionales de los vehículos y por tanto también de la operación. A nuestro parecer, se debería encontrar un equilibrio entre la necesidad de incentivar la responsabilidad individual como única garante definitiva de la seguridad y la visión contraria, que elude cualquier responsabilidad ante la eventualidad de que la Administración no haya hecho algo que podría haber hecho o no haya dado los avisos que cualquier conductor razonablemente prudente y con la capacitación mínima requerida no habría necesitado.

Hechas estas consideraciones, quiero manifestar que nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Caicedo.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: Señorías, mi primera intervención en esta Comisión de Seguridad Vial va a ser para defender una enmienda que mi grupo parlamentario ha presentado a la iniciativa de La Izquierda Plural, sobre la puesta en marcha de un plan de erradicación de los puntos negros y aumento de seguridad en la red de carreteras.

Lo primero que mi grupo parlamentario quiere dejar claro es que estamos totalmente de acuerdo en que los puntos negros son un problema para la seguridad y por eso el Gobierno, en concreto la Dirección General de Carreteras, ha desarrollado en los últimos años actuaciones de mejora de las infraestructuras, tales como la transformación de carreteras convencionales en vías de doble calzada, la construcción de nuevas autovías, variantes de población, acondicionamientos de itinerarios y un adecuado mantenimiento y conservación de las vías, así como las actuaciones incluidas en los programas específicos de seguridad vial, contribuyendo a conseguir una reducción importante en la siniestralidad en las carreteras del Estado, a pesar de haber aumentado el tráfico soportado por dicha red de carreteras.

En el primer punto de la proposición no de ley que estamos debatiendo se insta al Gobierno a regular por ley la obligación de eliminar los puntos negros y a crear un marco legal en torno a ello. Mi grupo parlamentario cree que actualmente la regulación sobre los puntos negros o tramos de concentración de accidentes es suficiente tanto a nivel europeo como a nivel nacional. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento identifica los tramos de concentración de accidentes periódicamente y realiza estudios detallados de

cada uno de ellos, para poder definir las actuaciones de mejora de las infraestructuras que previsiblemente puedan conducir a una reducción efectiva de la siniestralidad en los mismos y programar su realización teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestaria. La metodología para la identificación de los tramos de concentración de accidentes seguida por el Ministerio de Fomento está en coherencia con los preceptos de la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras. El concepto de tramo de concentración de accidentes es diferente y técnicamente mejor que el de punto negro, habitualmente utilizado por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, fundamentalmente porque para su identificación se consideran diversos parámetros, como el tipo de la vía y el volumen de tráfico entre otros, al objeto de relacionar el número de accidentes con el nivel de exposición o riesgo de siniestralidad, aspectos que no se contemplan en la identificación de los puntos negros.

Además de contemplarse los tramos de concentración de accidentes en la Directiva 2008/96/CE, existe una regulación a nivel nacional en el Real Decreto 345/2011, de 11 marzo, sobre gestión de seguridad en infraestructuras viarias de la red de carreteras del Estado, que en su artículo 3.13 establece la definición de tramo de concentración de accidentes. En dichas disposiciones se establece también la periodicidad para la identificación de los tramos de concentración de accidentes, la necesidad de realizar estudios detallados de los mismos por expertos y se concede prioridad al tratamiento de los tramos de concentración de accidentes dentro de los programas de actuación de mejora de las infraestructuras, prestando atención a aquellos con mayor índice de eficacia. Igualmente, el Real Decreto 345/2011 habilita a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento a dictar las directrices del procedimiento para la gestión de los tramos de concentración de accidentes en la red de carreteras del Estado, cuya elaboración está finalizando y que próximamente se aprobarán.

Respecto al segundo punto de la proposición no de ley, que reclama un plan de choque de erradicación de puntos negros, todos los apartados y objetivos contemplados en la proposición a considerar en un plan de mejora de la seguridad de la red de carreteras ya están de una u otra forma integrados en las medidas y áreas de actuación previstas en la estrategia de seguridad vial 2011-2020 aprobada por el Gobierno. El Ministerio de Fomento y el Ministerio del Interior firmaron un protocolo en enero de 2009 para la señalización e instalación de dispositivos de control de velocidad en determinados tramos de concentración de accidentes identificados en la red de carreteras del Estado, siendo la Dirección General de Carreteras la responsable de la colocación de las señales. Sobre la base de este protocolo, se creó una comisión de seguimiento que ha seleccionando aquellos tramos en los que era más conveniente llevar a cabo esta iniciativa. En la selección de dichos tramos se ha tenido en cuenta fundamentalmente su

mayor índice de peligrosidad y que la velocidad fuese un factor determinante en los accidentes.

Además de actuar en los tramos de concentración de accidentes, es necesario desarrollar otras actuaciones que por la mayor dispersión de los accidentes en los mismos afecten a longitudes sensiblemente superiores, denominadas actuaciones preventivas. Este tipo de actuaciones también se encuentran contempladas en la directiva europea, dentro del apartado relativo a gestión de la red, y tienen como objetivo principal reducir las zonas de riesgo potencial, así como proporcionar las condiciones necesarias para disminuir la frecuencia y la gravedad de los accidentes que se produzcan. Las actuaciones generales o preventivas y las puntuales en los tramos de concentración de accidentes se complementan entre sí, ya que, aunque algunas medidas puntuales son más eficaces que las preventivas, a medida que los puntos más peligrosos son tratados, las medidas de homogeneización resultan más atractivas. Así pues, para conseguir el objetivo de reducir la siniestralidad en una red de carreteras se deben realizar, además del tratamiento de tramos de concentración de accidentes, una serie de actuaciones preventivas de mejora de la seguridad vial en la red, que se pueden agrupar en diferentes tipologías, como el refuerzo o mejora de la señalización, el balizamiento, sistemas de contención de vehículos, tratamiento de travesías, iluminación, tratamiento de intersecciones, creación de áreas de descanso, tratamiento de firme y otros tratamientos de seguridad, como las correcciones de trazado, la mejora de la sección transversal, el tratamiento de márgenes, el equipamiento de seguridad en túneles, la supresión de pasos a nivel, etcétera. Las actuaciones y operaciones de conservación de los elementos en la carretera contribuyen también a la mejora de la seguridad vial, ya que se realizan obras que tienen incidencia en la seguridad de la circulación, como, por ejemplo, un repintado de las marcas viales, la reposición de la señalización vertical, la rehabilitación y el refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y de atención a accidentes e incidentes de tráfico.

En España ya existen mecanismos de coordinación para desarrollar medidas de mejora de la seguridad vial a través del Consejo de Seguridad Vial, que es el encargado de coordinar la elaboración de los planes nacionales de seguridad vial. Por tanto, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley. **(Aplausos)**. Si os ha gustado, me alegro. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Hay dos intervenciones de portavoces pendientes. En primer lugar, tiene la palabra el señor Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Me dirijo al portavoz del Grupo Popular. Sí ha gustado su intervención. **(Risas)**. Si se alegra, tanto mejor, porque en los tiempos que corren cualquier manifestación de alegría es bien

recibida, aunque sea de carácter colateral a los problemas más profundos que tiene el país.

La intervención del portavoz del Grupo Popular me ha resultado un tanto paradójica, porque se ha configurado sobre la base de dos tramos argumentativos. El primero pareciera un tramo argumentativo apologético de lo hecho, de la normativa reguladora. Todo estaba resuelto: directivas comunitarias, planes estratégicos de fomento y normas de todo tipo. Luego, paradójicamente, nos hemos encontrado con un segundo tramo de argumentación donde —las he contado, señor presidente— nos ha propuesto nada menos que diecisiete medidas de reforma o de mejora todavía no acometidas. Desde esta perspectiva, no sé si el esquizofrénico soy yo o la esquizofrenia intelectual la practica el portavoz del Grupo Popular, entiéndaseme bien, esquizofrenia en el sentido político del término, que es la única que padecemos todos los aquí presentes. O están bien las cosas o no están bien, señor presidente, lo que no pueden estar es bien y mal simultáneamente. Desde esa perspectiva, me quedo más con la primera argumentación del grupo proponente, corregida con algunas invocaciones a las competencias autonómicas, hechas tanto por el portavoz de Convergència i Unió como por el portavoz del Grupo Socialista. Efectivamente, se nos ha olvidado a todos comentar dos cosas, señor presidente. En primer lugar, que hay competencias autonómicas en este momento que no son solo autonómicas. Las carreteras vascas son de titularidad foral, igual que las carreteras navarras, y la titularidad de las de Canarias corresponde a los cabildos insulares, luego hay una estructura competencial muy compleja en la que normas de armonización no sé hasta qué punto son pertinentes, en tanto en cuanto estamos hablando de competencias exclusivas puras y no sujetas por tanto a normas de armonización desde la legislación estatal. Esta es una primera cuestión conflictiva y no pacífica que se puede plantear.

En segundo lugar, señor presidente, usted está donde yo estaba la legislatura pasada. Esa silla la ocupaba yo. Ahora, afortunadamente, se están haciendo las cosas mucho mejor, todo hay que decirlo. **(Risas)**. Al margen de estas digresiones, señor presidente, quiero recordar que el único objetivo que no pudimos concluir en la anterior legislatura fue una configuración desde la Comisión, pactada entre todos los grupos, de la exacta identificación, del exacto concepto y de las exactas medidas de actuación contra los denominados puntos negros. Hicimos todo lo demás. Algo tan complejo incluso como la vinculación de la siniestralidad en las carreteras a la prevención de riesgos laborales, tanto mediante la identificación de los accidentes *in itinere* como de los accidentes en misión, y otras cosas importantes, mediante la elaboración o propuestas normativas a las leyes de tráfico que en este momento están vigentes. No fue irrelevante la gestión de esta Comisión. Algunas personas quedan, pocas, de la anterior Comisión; hemos sufrido una especie de naufragio personal y quedamos muy pocos de los portavoces en esta Comisión de la anterior legis-

latura —el amigo Román, algunos más y yo mismo—, pero todos los que estamos aquí sabemos que lo que nos quedó pendiente de configurar fue la identificación exacta de los puntos negros como elemento de seguridad en el ámbito de nuestras carreteras. Esto es así no porque lo diga yo —y con esto acabo, señor presidente— sino porque así lo dijeron el ministro Alfredo Pérez Rubalcaba, a cuya autoridad en esta materia me remito, y el director general de Tráfico, Pere Navarro, sobre cuya personalidad no hay que hacer glosa alguna porque todo el mundo le conoce hasta la exhaustividad. Desde esta perspectiva, si esto es así, porque lo pensamos los que estábamos entonces y lo dijeron ellos, no será tan pacífica la cuestión de la resolución normativa, casi abrumadora, exhaustiva y total que el portavoz del Grupo Popular nos ha enunciado —no quiero ser irrespetuoso ni que resulten embarazosas para usted mis palabras— contradiciéndose a sí mismo, porque si todo está tan bien, ya me dirá de dónde vienen las diecisiete propuestas de reforma o de mejora que usted mismo ha propuesto en su intervención.

Dicho esto, señor presidente, el tema competencial a nosotros como a otros grupos nos preocupa particularmente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Olabarriá, esta Comisión va a intentar seguir los trabajos que usted y otro portavoz que sigue aquí, aunque hoy no está, el señor Jané, como presidente, realizaron con el concurso de todos sus miembros. Es nuestro deber y nuestro cometido.

Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Quiero unirle a algunas de las consideraciones que han hecho mis compañeros en cuanto a la pura definición, porque de repente tenemos que desde el año 2000 la Dirección General de Tráfico define como punto negro aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros; con anterioridad a esa fecha se consideraba ese punto negro como aquel en el que se producían tres o más accidentes a lo largo del año, incluso con daños materiales, en un espacio de 200 metros, pero el Ministerio de Fomento emplea el término tramo de concentración de accidentes para referirse a los puntos peligrosos de una red de carreteras, considerándose como tal aquel tramo de la red que presenta un riesgo de accidentes significativamente superior a la media. Así, Fomento tiene en cuenta la intensidad media diaria de tráfico en un tramo de 1 kilómetro y a lo largo de un periodo de cinco años. Para nosotros es fundamental el establecimiento de un mapa de puntos de riesgo, por lo que apoyamos sin ninguna duda esta iniciativa.

Respecto a los objetivos descritos en los apartados del punto 2, son los que deseáramos todos y por tanto no tenemos nada que objetar, lo que pasa es que se detallan una serie de elementos de mejora de nuestras infraestructuras viarias de forma un poquito ambigua, porque decir que queremos carreteras más seguras, que queremos menos accidentes, que queremos menos víctimas, más seguridad en definitiva nos parece voluntarista y ambiguo.

Lo que sí queremos decir —en esto sigo el argumento del señor Olabarriá, aunque me temo que en otra dirección— es que nos gustaría profundizar más en el tema competencial, porque venimos defendiendo que sin un lugar único al que acudir, un lugar que exista y al que podamos acudir para solucionar todos estos problemas, iremos más lentos y conseguiremos menos resultados. No conseguiremos esto si no solucionamos los impedimentos que actualmente existen, y nos estamos refiriendo a esto, a las competencias. Ese es el tema a resolver. Una vez aclarado este asunto, seguro que con un solo interlocutor, como decía, veremos mejorada nuestra red vial de una manera totalmente efectiva, en menos tiempo y con recursos justos y mejor administrados.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De las Heras, por favor, ¿nos puede precisar las enmiendas que acepta?

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Aceptamos la enmienda presentada por Convergència i Unió, que a su vez aglutina la enmienda presentada por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, votamos su proposición con la enmienda de Convergència i Unió, que era de sustitución de algunas expresiones.

Si les parece, ya que están todos presentes, vamos a comenzar las votaciones. La primera es la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vasco, que se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por 26 votos a favor... **(La señora Bravo Ibáñez: ¿Era en el orden de intervención?) No. (La señora Bravo Ibáñez: Entonces, me equivocado).**

Creo que hay un error. Vamos a repetir la votación. Es el orden del día publicado. **(La señora Bravo Ibáñez: Perdón, perdón. Me he liado con el tema de cambiar el orden inicial).**

Votamos el punto 1 del documento que tenemos todos, que es la proposición del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; votos en contra, 36; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
 Votamos a continuación el punto 2. (**El señor Olabarría Muñoz pide la palabra**).
 Sí. Al final...

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Ya, ya. Ya sé lo que ha pasado al final, y al principio también, pero qué quiere que le diga, señor presidente, es una cuestión de orden que le planteo. No sé si una vez que se ha procedido a la votación y se ha hecho el recuento de votos se puede modificar el resultado de la misma. Lo someto a la consideración del letrado y de los servicios de la Cámara. En todo caso, no es mi intención abusar de la buena fe del Grupo Popular. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: No se había proclamado el resultado y creo que hay un objetivo claro, y es que las votaciones reflejen la voluntad de la Cámara. Así lo ha pretendido la Mesa.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Y si se hace bien, mejor. (**Risas**).

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Olabarría, pero creo que lo hemos reflejado.

Pasamos a la votación del segundo punto del orden del día, que es la proposición del Grupo Parlamentario Popular, que se vota con un texto transaccional con el Grupo Socialista y con el Grupo Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
 Pasamos a la tercera proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Catalán, que se vota con la aceptación de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
 Pasamos a la proposición número 4, del Grupo Parlamentario Socialista, con la aceptación de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición número 5, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 36.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
 Votamos la proposición número 6, del Grupo Parlamentario Mixto, que se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 38.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
 Finalmente, votamos la proposición número 7, con la aceptación de las enmiendas del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió y del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
 Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
 Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
 Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
 Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
 Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**