



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 483

Pág. 1

INTERIOR

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ESTEBAN GONZÁLEZ PONS

Sesión núm. 23

celebrada el martes 17 de diciembre de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar sobre:

- Proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. (Número de expediente 121/000070) 2

Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:

- Proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. (Número de expediente 121/000070) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 2

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

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO. (Número de expediente 121/000070).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, empezamos la sesión. El primer punto del orden del día es la ratificación de la ponencia que ha elaborado el informe. ¿Puedo considerar que se ratifica por asentimiento? (**Asentimiento**).

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO. (Número de expediente 121/000070).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al segundo punto del orden del día. Dictamen con competencia legislativa plena del proyecto de ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 marzo. Ruego a los diputados y grupos que si hay enmiendas transaccionales, de subsanación de errores o correcciones las hagan llegar por escrito a la Mesa de la Comisión con suficiente antelación para la votación. Asimismo, ruego también que en la medida en que vayan teniendo claras las peticiones de votación separada nos las hagan llegar por escrito para ordenar la votación. Ya les aviso de que en ningún caso procederemos a votar antes de las doce de la mañana, aunque es muy probable que terminemos un poco antes.

Vamos a empezar el turno de defensa de enmiendas, para el cual cada uno de los grupos parlamentarios cuenta con diez minutos. En representación del Grupo Parlamentario Mixto y para la defensa de sus propias enmiendas —de la 94 a la 98— y entiendo que para dar por defendidas las enmiendas de la señora Oramas González y las enmiendas 123 a 126 de la señora Jordà i Roura, tiene la palabra el señor Salvador Armendáriz.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Señor presidente, intervengo para dar por defendido todo el grupo de enmiendas de los distintos partidos que componen el Grupo Parlamentario Mixto y que han presentado enmiendas a este proyecto de ley.

Muy brevemente, casi de forma esquemática, defenderé las enmiendas que mi partido, Unión del Pueblo Navarro, ha presentado a este proyecto. Son cinco. Cuatro de ellas pertenecen a una misma familia de enmiendas en la que proponemos una nueva regulación —incluso con una sanción— de la utilización de mecanismos de detección de radares, tal y como establece la exposición de motivos cuando habla de la necesidad de prohibir estos sistemas de detección a través de radares. A ella corresponden las enmiendas 95, 96, 97 y 98.

Quiero hacer una mención especial a la enmienda número 94, que propone incorporar una disposición adicional nueva a este proyecto de ley con el texto siguiente: compensación anual a la Comunidad Foral de Navarra por las cuantías recaudadas como consecuencia de la tramitación de procedimientos sancionadores por infracciones de la presente ley iniciados por denuncia de la Policía Foral de Navarra. Señor presidente, lo que propone es fácil de entender, aunque —por lo que parece— no tan fácil de aceptar, de consensuar o de solucionar. En España todas las administraciones con policías a su cargo con facultad para poner multas de tráfico cobran para sí el importe de las multas que imponen. La policía en Madrid pone una multa, la cobra y la ingresa al Ayuntamiento de Madrid. En el caso de las policías de Barcelona o de Sevilla, las cobran sus respectivos ayuntamientos; las que ponen los Mossos, la Generalitat; las que pone la Ertzaintza, el Gobierno vasco; y obviamente, la DGT impone multas que se cobran a través del Ministerio del Interior. Por tanto, la única policía de España que impone multas pero que no cobra el producto de esas multas es la Policía Foral de Navarra, que impone las multas y su producto lo ingresa a la Administración central como si las pusiera la Dirección General de Tráfico. Por tanto, la petición que recoge nuestra enmienda es justa, lógica, congruente con lo que otras administraciones hacen y no pide nada extravagante. Me consta que hay una preocupación sobre la que se está trabajando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 3

Por eso, con esta enmienda —no sé si procede o no— pretendemos buscar un acuerdo deseable, fructífero y satisfactorio para ambas administraciones, tanto de la Comunidad Foral de Navarra como de la Administración central del Estado, que esperamos que se cierre pronto si no es a través de esta enmienda, a través de los cauces de bilateralidad, como se ha producido en otras ocasiones.

Esas son las enmiendas que mi grupo ha presentado este proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Vasco (PNV) ha presentado las enmiendas números 39 a 57, de las cuales han sido incorporadas en sus términos en ponencia las números 44, 47 y 50. ¿Es así, señor Agirretxea?

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Sí, es así, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Para la defensa de las enmiendas que le quedan vivas y, en su caso, para comunicar la retirada de alguna, tiene la palabra su señoría por diez minutos.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Señor presidente, no creo que consuma todo el tiempo porque lo que se tenía que decir en torno a estas modificaciones ya lo dijimos tanto en el Pleno en el debate de totalidad como en las reuniones de la ponencia que hemos tenido. El Grupo Parlamentario Vasco presentó un paquete de enmiendas que podríamos desmenuzar en tres partes importantes. Hay un primer grupo de enmiendas en torno al ámbito competencial que consideramos que es fundamental; entre otras cosas, porque la Comunidad Autónoma de Euskadi tiene competencias transferidas en materia de gestión de tráfico y eso es algo que hay que tener muy en cuenta. Esa ha sido una de las cuestiones tratadas por nosotros y el Gobierno en esta fase de media negociación. No ha sido de negociación, porque no es normal que lleguemos a la Comisión y un minuto antes se nos comunique qué enmiendas podrían ser aceptadas o cuáles podrían ser transaccionadas. Además, no es un problema de la portavoz del Grupo Parlamentario Popular —lo digo así claramente, porque la conozco—, sino que es problema del Gobierno, que es el que transmite estas órdenes tarde y mal. Estamos todavía pendientes y, por tanto, no puedo transmitir a la Mesa todavía si voy a retirar o no voy a retirar alguna enmienda, porque todavía estamos pendientes de varias cuestiones. Sí agradezco que me hayan aceptado las números 40 y 41, que también son de ámbito competencial y en las que se deja claro cuáles son las competencias que en esta materia tiene el Gobierno vasco.

Quisiera decir que nosotros éramos bastantes críticos con algunas cuestiones en torno al tema de proponer planes de actuación conjunta, porque consideramos que en aquellos ámbitos en los que la competencia está transferida ya se realizan planes propios y, por tanto, no hacen falta duplicidades en este sentido porque tienen autoridad suficiente, tienen capacidad suficiente y tienen profesionalidad suficiente para ser los que generen este tipo de planes de actuación propios en el ámbito que les corresponde. Esto relativo al grupo de enmiendas que se refieren a las competencias.

Decíamos también en el Pleno de totalidad que quizá el propio proceso que ha llevado a la modificación de la ley no ha sido un proceso habitual de contraste, sino que el Gobierno la ha traído. Es verdad que hemos tenido lo que yo denominaba subcomisión del casco; es decir, hemos tenido un grupo de trabajo y unas comparecencias centrándonos en el famoso casco, que no sé si es el tema estrella. Seguimos manteniendo la enmienda que proponíamos en torno a este tema. Sabemos que el Grupo Catalán y el Grupo Popular han llegado a un acuerdo. Y no estamos de acuerdo por una sencilla razón: no por el tema de si son dieciséis años o no son dieciséis, sino porque consideramos que es quitar competencias municipales, que son los que tienen competencia en ese ámbito. Nosotros proponíamos que fueran las ordenanzas municipales las que rigieran la obligatoriedad, la recomendación, el uso debido o indebido del casco en áreas urbanas, porque al ser áreas urbanas consideramos que compete a las ordenanzas municipales decidir cómo se debe de utilizar este elemento de seguridad en sus ciudades o en sus pueblos. Parece que no va a salir, porque hay un acuerdo ya en el que se ha establecido. Con el tema de la edad no tenemos problemas, porque nosotros también decíamos quince-dieciséis años; discrepábamos sobre quién es el competente en esa materia. También teníamos otra serie de enmiendas ya muy técnicas que mejoraban mucho el texto, porque especificaban, centraban, no dejaban al aire, en una especie de limbo jurídico, alguna serie de cuestiones. Le hicimos la propuesta al Grupo Popular y no sé si al final van a tener en cuenta esas enmiendas o no.

Por último, quisiera decir que no se puede dejar todo en manos del reglamento porque, si no, vamos a acabar con lo de Romanones. La ley podía haber recogido más cuestiones, más especificidades, sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 4

dejar que sea el reglamento el que después, en su desarrollo, lleve estos asuntos. El de las multas habría que pegarle otra pensada. No puede ser puramente pecuniario. Por la situación económica en la que estamos son golpes muy fuertes. Si es verdad que la conciencia social ha aumentado muchísimo en el ámbito del alcohol, en el ámbito de la velocidad; la concienciación de la gente ya no es la que era, y las medidas que se han tomado son positivas para ello, pero llegado un momento hay que tener en cuenta que en la situación económica que tenemos sería destrozar, no voy a decir la vida, la situación de un montón de gente con ciertas multas.

Acabo. Fuimos y somos críticos con la posibilidad de subir la velocidad en casos muy especiales. La pregunta es: ¿Si es tan especial —se lo decía al ministro—, para qué, entonces, o a quién va dirigida, en qué casos o cuál es la necesidad? Si se me dice que lo que se quiere es que en muchas ocasiones se pueda, pues entendería, aunque esté de acuerdo o no, pero es tanta la excepcionalidad que se plantea que mi pregunta es: ¿A qué viene? Si es tal la excepcionalidad —en ciertos momentos, en algunas carreteras, cuando se den condiciones y cuando no haya...—, ¿a quién se quiere beneficiar o cuál es la necesidad para que se dé semejante excepcionalidad?

Visto que todavía estamos en una fase en la que no sabemos con qué enmiendas vamos a acabar y si vamos a poder transaccionar o no, ya veremos cómo quedamos y la posición de mi grupo se verá reflejada de aquí a la votación.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia ha presentado las enmiendas números 99 a 121, de las cuales se incorporó en ponencia la enmienda número 113. ¿Es así, señor Cantó? (**Asentimiento**). Para el resto de enmiendas vivas tiene su señoría diez minutos.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Voy a intentar explicar cuáles eran esas enmiendas y también voy a utilizar este turno para explicar cuál es nuestro voto e intentar razonarlo.

El titular para nosotros, en todo lo que respecta a este proyecto que nos presenta hoy el Gobierno, el Grupo del Partido Popular, es que suben las multas y bajan las inversiones en infraestructuras. Esto es lo que explica, desde nuestro punto de vista, la necesidad de no apoyar este proyecto de ley sino de abstenernos. No nos parece que mejore en nada ni que ayude a lo que decía el señor ministro que era su deseo fundamental, y que nosotros suscribimos, que es aquella frase de: ni un muerto más. Esto se puede conseguir de dos formas. Una es la vía punitiva, el castigo, la multa, que además en la situación en la que estamos muchos ciudadanos y muchos conductores tenemos cierta sospecha de ese ánimo recaudatorio del Gobierno a la hora de legislar este tipo de cosas. Pero hay otra vía para evitar accidentes, para evitar muertes, para evitar desgracias, que es la inversión en infraestructuras. Siempre hemos dicho que es en esos dos ámbitos donde podemos incidir para que las cosas mejoren, y es obvio que el Gobierno solamente está dando pasos en un sentido, en ese que tiene que ver con el ánimo recaudatorio. Sin embargo, y ya se lo explicaba yo al señor ministro de Interior, en todo lo que tiene que ver con inversiones, y no solamente con lo que se refleja en el presupuesto, sino en lo que tiene que ver con lo ejecutado, con lo que se hace, estamos yendo para atrás. A la hora de hablar de infraestructuras, eso es grave, porque el deterioro temporal que van teniendo a lo largo del tiempo es cada vez peor; no las arreglamos, no las renovamos y, por tanto, la seguridad de los conductores, la de quienes utilizamos todas esas vías, empeora cada año. Le recordaba al señor ministro, yendo a los datos, cómo en el año 2006 se dedicaron 307 millones de euros a mejorar las carreteras; en 2007 eran 349; en 2008, 330; en 2009, 253 —ya bajan casi 100 millones de euros—; pero es que en 2010, cero euros destinados al arreglo; en 2011, 29; en 2012, cero euros de nuevo. Esto es lo que nos indica, y no las meras declaraciones voluntaristas o las palabras que se digan aquí, cuál es la intención del Gobierno, cuál es la intención del Partido Popular y cuáles son sus prioridades.

Dijimos que había dos ámbitos. En uno de los ámbitos, y sobre todo a partir del carné por puntos, uno tiene la sensación de que hemos llegado ya a un tope y es difícil que sigamos avanzando. En otras palabras, por subir las multas no van a salvar más vidas, señores del Partido Popular; esto ha terminado ya. A partir de carné por puntos es cierto que hubo una muy buena idea, que ya se había extendido en otros países de nuestro entorno, que caló profundamente en la sociedad española y que hizo que nos responsabilizáramos todavía más a la hora de conducir o subirnos a un automóvil. Pero me temo que ahí ya estamos llegando a un límite, y de hecho se demuestra claramente porque en algunas campañas, y hace poco hemos tenido alguna de ellas, el número de muertes vuelve a subir; ya no tenemos aquella línea de bajada regular. Hemos llegado a un tope en todo lo que tiene que ver con la multa, con esa política punitiva, por decirlo de alguna forma. Nos queda otro ámbito de actuación en el que ustedes no están haciendo nada. Nosotros explicábamos cómo en ese ámbito punitivo además no solamente nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 5

quejábamos de la subida del importe de las multas, sino de cómo ustedes llevaban a cabo —lo habíamos hablado también en la Comisión de Interior— todo lo que tiene que ver con el RAI y el RAU, de esa forma que se tiene de premiar de una manera u otra a los agentes de tráfico de la Guardia Civil, que se nos quejaban a nosotros mismos porque entendían que esa no era la forma de medir o de premiar —si se me permite— el trabajo que ellos hacían. También se daba cuenta uno de cuál es el ánimo real de algunos radares. En esto hay un clamor popular e incluso campañas televisivas, etcétera, para que se coloquen los radares allí donde son necesarios por la peligrosidad de la vía, no en esas estupendas rectas de las autovías en las cuales es obvio que el carácter o la intención de ese radar no es tanto la de protegernos a los españoles, sino la de recaudar dinero. En las infraestructuras no estamos avanzando. He explicado esos datos de la ejecución del dinero. He explicado —se lo decía también al señor ministro— que siguen existiendo numerosos puntos negros, donde se dan numerosos accidentes mortales año tras año, y no parece que haya voluntad política de hacer nada al respecto, etcétera.

Nosotros hemos presentado bastantes enmiendas, pero solo se nos ha aceptado una, como hemos dicho, que se ha metido en la ponencia; luego hemos transado alguna otra más con ustedes. No hay ningún tema menor aquí y me temo que no eran las enmiendas, si a mí me hubiesen dado a elegir, que yo hubiese preferido negociar con el Gobierno. Había otras con mayor enjundia que me hubiese gustado negociar, pero bueno, esto es lo que hay. Nos gustaría —repito— saber qué van a hacer ustedes a partir de ahora para mejorar la seguridad de los españoles. Pero hablando de infraestructuras, ¿cuándo van a acabar de arreglar los guardarrailes —aunque en alguna de las vías principales ya se han arreglado y como dice el colectivo de motoristas ya no son la trampa mortal que eran antes— de multitud de carreteras secundarias, y en algunas de las importantes también, ya que ese problema sigue existiendo? Queríamos saber qué pasa con esas pinturas que son auténticas trampas deslizantes; qué pasa con los estándares de mantenimiento de alguna de esas carreteras secundarias, comarcales, regionales o como las queramos llamar, donde el nivel de seguridad que se nos exige, se le exige al Gobierno, que se le exige a la autoridad competente, no es el mismo que el que se le exige cuando estamos hablando de las grandes vías, de las autovías. ¿Por qué no seguimos avanzando en señalización? ¿Por qué —repito— esos radares no están en los puntos negros y en todos aquellos lugares peligrosos y sí están en aquellas rectas donde lo único que van a hacer es recaudar dinero? La percepción generalizada de mucha gente es que cuesta muchísimo más invertir que recaudar y eso es lo que explica, por señalar el titular, nuestra abstención a este proyecto que nos traen hoy aquí.

Antes de ir al grano, al número y al tipo de enmiendas que nosotros presentamos, debo decir también —en eso estoy de acuerdo con lo que ha dicho mi compañero anteriormente— que no se pueden dejar tantas cosas al reglamento. No se puede decir, como dice el ministro, que sí que subiremos la velocidad pero solo excepcionalmente, aunque no siempre, no sé cuándo, no sé dónde, no sé cómo. Entonces, ¿a qué viene esta subida de velocidad anunciada? ¿Cuándo nos lo van a explicar? ¿Se van a cumplir aquellos temores que nosotros teníamos, y ya les explicábamos a ustedes, de que puede ser una herramienta para salvar del rescate a algunas autovías de peaje que están en la quiebra y que probablemente los ciudadanos tendremos que volver a rescatar? Es discutible porque uno dice: si tengo que rescatar la vía de impuestos, quizá sea mejor que se den ciertas ventajas a los automovilistas que las usen y que, por tanto, sean ellos quienes colaboren a su salvación. No lo sé.

Repito, subir la velocidad a los 130 kilómetros nos deja perplejos. Además pasamos en poquito tiempo de una política socialista que baja la velocidad y ahora ustedes llegan y sin explicarnos cuándo ni cómo ni por qué ni dónde ni de qué forma la suben, y uno no entiende estos cambios, a qué se deben ni cómo se razonan. Hubiese deseado que el ministro con valentía o ustedes nos dijeran: sí, queremos defender esto y nuestra explicación es esta; para eso estamos aquí.

Aparte de todo lo que tiene que ver con el reglamento, debo decir que me ha parecido una falta de respeto —no lo entiendo— la prisa con la que se ha presentado esta propuesta, cuando estamos todavía negociando algunas enmiendas y en la Comisión se ha creado prácticamente una subcomisión sobre la bici y el casco, ya que esto va a terminar aprobándose antes que nosotros podamos entregar las conclusiones de esa subcomisión. Uno se pregunta a veces para qué está el trabajo parlamentario, pero bueno seguiremos haciéndolo. Son esos globos sonda, ya hablábamos también del casco en la bici. Nosotros estábamos en contra del casco en bici, siguiendo las recomendaciones de prácticamente de la totalidad de asociaciones de ciclistas y siguiendo además la política que se ha llevado a cabo en las ciudades y en los países que más tradición tienen en este asunto. Nos parece que ustedes hacen de nuevo una solución salomónica, una solución un poquito cobardona, pero nos alegramos de que al menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 6

a los mayores de dieciséis años no se les vaya a obligar a utilizar el casco, porque desde nuestra perspectiva hubiese una verdadera marcha atrás para el uso de la bicicleta en las ciudades. De nuevo aquí no es lo recaudatorio, pero sigue existiendo la misma filosofía. Se preocupan mucho por el casco, pero se preocupan muy poco por los carriles bici o por hacer un trabajo político importante para ampliar y mejorar la masa crítica de ciclistas que circulan por nuestras ciudades. Esa es la verdadera política que haría que la vida y la seguridad de estos ciclistas no se pusieran en riesgo tantas veces. Eso es lo más complicado de conseguir obviamente, pero que es el reto bonito: la sostenibilidad y la forma de manejarnos y movernos por nuestras ciudades. Obligar a utilizar el casco o poniendo un carril bici estrechito que va entre 300 coches y con 300 cruces a toda velocidad, me temo que no van a hacer nada. Esa es la política fácil, nosotros hubiésemos preferido algo más de valentía y haber hecho un trabajo un poquito más profundo, un poquito más importante.

¿Qué más? Detección de drogas. Hablábamos de la detección de drogas y nos felicitábamos por que poco a poco se vaya introduciendo el debate de otras drogas, pero amplíemos esas otras drogas. Ya se dijo el día del Pleno que hay otras drogas legales, cuyo uso es igualmente peligroso —me estoy refiriendo a hipnosedantes, etcétera— y quizá debiéramos también plantearnos incluirlas. Si somos tan estrictos con algunas, por qué no vamos a serlo con estas otras, por muy legales que sean, y cómo vamos a intentar detectarlas. Nos parecía importante.

He hablado también —eso está recogido en alguna de nuestras enmiendas— del uso de pinturas para la señalización horizontal, deslizantes. Creíamos —esto parece que ha quedado así al final— que no se deben prohibir los detectores, pero sí los inhibidores; en eso estábamos completamente de acuerdo. Ustedes están obligados a comunicarnos dónde están los radares y por esa razón no entendíamos este cambio. También conseguimos que se nos aceptara alguna enmienda sobre el permiso de estacionamiento a las grúas de auxilio, o la manera que pueden —que antes no tenían— de acceder a aquellos lugares donde hay algún accidente. En primer lugar, hubiésemos preferido que en la Comisión se hubiese trabajado el proyecto un poquito más en profundidad, con más tiempo y no con estas prisas por transaccionar algunas enmiendas hasta el último momento; que hubiésemos hecho un trabajo más en profundidad porque el tema, como muchos otros, lo merece. Pero me quedo con esa cosa de hacer la política fácil y además la política fácil, que mira tú por dónde nos revierte beneficios económicos. Es decir, para nosotros —repito— el titular es: suben las multas, pero siguen bajando las inversiones en infraestructuras. Mientras eso no cambie no podremos conseguir eso, con lo que al ministro se le llenaba la boca, ni una muerte más. Para que no haya ni una muerte más, ustedes deben demostrar tener voluntad política de hacer algo y destinar algunos recursos que ustedes utilizan para cosas que para nosotros son mucho menos necesarias o son accesorias para este asunto, para tratar de garantizar la seguridad de los viandantes y conductores en nuestro país. Pero eso se demuestra invirtiendo y no solamente legislando para recaudar cada vez un poquito más. Ese es el espíritu para nosotros que está equivocado en esta propuesta que nos traen hoy aquí y esa es la razón por la que nosotros nos abstendremos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural se han presentado las enmiendas del número 3 al número 38. La ponencia aceptó en sus términos las enmiendas 3, 19 y 24. Asimismo se incorporaron las enmiendas 4, 5, 6, 8 y 11 en lo atinente a incorporar la expresión, «movilidad sostenible» tras seguridad vial en diferente rúbricas y artículos. ¿Es así, señor Sixto?

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Así es, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para el resto de sus enmiendas tiene diez minutos de tiempo para su intervención.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Quisiera comenzar diciendo que cuando hablamos de cuestiones de tráfico la prisa, la alta velocidad nunca es recomendable, y en este caso el Gobierno de España ha apretado el acelerador a la hora de tramitar este proyecto de ley. Quisiera referirme en primer lugar a las dos conductoras principales —salvando su papel, señor presidente— de este proceso, la ponente y la letrada, que han tenido que realizar un esfuerzo para evitar que el vehículo tuviese mayores daños. Sin duda han conducido el proceso de la mejor de las maneras que han sabido hacerlo, algo que es muy de agradecer en opinión de mi grupo parlamentario.

Vamos a mantener vivas prácticamente todas las enmiendas, señor presidente, y la verdad es que nos ha sorprendido que muchas de ellas las compartamos con el Grupo Socialista y con el Grupo de UPyD, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 7

no porque nos hayamos puesto los tres grupos de acuerdo, sino simplemente porque determinados colectivos de la sociedad civil nos han trasladado una serie de preocupaciones que nosotros hemos recogido, igual que lo han hecho otros grupos. Eso lleva a una conclusión a nuestro grupo parlamentario, y es que hubiese sido mejor para la tramitación de este proyecto de ley poder debatirlo con un mayor sosiego y poder llegar a alcanzar acuerdos en cuestiones, señorías, que en ningún caso en el tema de la seguridad vial van más allá del partidismo y de las posiciones de cada uno, porque en esta y en todas las Cámaras en España todos los grupos parlamentarios, absolutamente todos, compartimos el objetivo de que las víctimas sean las menos posibles, que cuantos menos muertos haya, mejor, que hay que poner todas las medidas posibles para salvaguardar la seguridad de todos en la circulación e ir a una movilidad sostenible. El Grupo Popular ha aceptado las enmiendas —nuestras y compartidas con otros grupos— que iban en la línea de asentar el concepto de movilidad sostenible como un concepto que es importante incorporar a la legislación. En ese sentido hubiese sido deseable haber tenido más tiempo para poder debatir con mayor sosiego, ver mejor las conclusiones de la Comisión de Seguridad Vial donde se han producido las comparecencias que ha habido hasta el momento, aunque no hubiese sido desdeñable que se hubiesen producido más comparecencias para seguir ahondando en las cuestiones que nos preocupaban a los miembros de la esa Comisión.

Hecho este lamento por no poder contar con más tiempo, entraré a defender las enmiendas que por parte de mi grupo mantenemos vivas en su práctica totalidad. Algunas ya han sido comentadas por los portavoces que me han precedido, pero quisiera detenerme en dos cuestiones básicas. Una es la de la velocidad, el posible aumento hasta 130 kilómetros por hora que después se desarrollará en ciertos ámbitos, y que desde mi grupo parlamentario no compartimos, porque nos parece claro el axioma de que a mayor velocidad, mayor siniestralidad. El aumento de la velocidad en nuestra opinión va a llevar a un aumento de la siniestralidad donde se lleve a cabo, como principio. Dejarlo después al desarrollo según los ámbitos, las carreteras y las circunstancias, nos parece más un favor a determinadas concesionarias de autopistas de peaje que una medida seriamente meditada, que como le digo desde nuestro punto de vista va a contribuir a aumentar la siniestralidad en el tráfico.

La otra cuestión sobre la que quisiera detenerme es el uso del casco para los ciclistas. Se han presentado diversas enmiendas, que compartimos con el Grupo Parlamentario Socialista, con el Grupo Parlamentario de UPyD y con otros grupos, y que doy por defendidas en cuanto al uso del casco. Quiero pedir un último favor al Grupo Popular, que ha hecho una cesión a rebajar la obligatoriedad del casco en el entorno urbano desde los dieciocho años hasta los dieciséis. Todos conocemos lo que es tener doce, trece, catorce, quince y dieciséis años, por lo que el esfuerzo que le quiero pedir al Partido Popular es que, como de los dieciséis a los dieciocho no va nada, porque los chicos y chicas con dieciséis años ya son muy conscientes de muchas cosas, la última edad razonable para obligar a llevar el casco en el entorno urbano creemos que deberían ser los doce años, máxime teniendo en cuenta que los menores de doce años no van a circular por las vías públicas, sino que van a circular por parques y por espacios peatonales, y además van a contar con la vigilancia paterna. Creemos que mantener desde los doce hasta los dieciséis años la obligatoriedad del casco significa eliminar prácticamente del uso de la bicicleta a un sector de la juventud que es precisamente en esa época crítica en la que van a abandonar el uso de la bicicleta para pasarse al ciclomotor, porque puestos a llevar casco, mejor pasarse al ciclomotor que mantenerse con la bicicleta. Es la peor de las edades para mantener el casco. Le pido al Grupo Popular un esfuerzo, si es posible, por consensuar una modificación a la baja de esa edad, porque no va a suponer una variación sustancial de los índices de peligrosidad y de siniestralidad —y está demostrado—, pero sí va a suponer un problema fundamental para que los adolescentes, que están en una edad crítica, que dejan la bicicleta y para los que puede suponer un incentivo —a partir de los doce, trece, o catorce años a lo sumo— dejar de utilizar obligatoriamente el casco, y poder decidir libremente si mantiene su uso. Por cierto, creemos que el uso del casco se debe fomentar desde las administraciones públicas porque es un elemento de protección del ciclista, y eso tiene que quedar claro. A pesar de nuestras críticas a la obligatoriedad, tiene que quedar claro que nosotros defendemos que se fomente el uso del casco, pero tenemos que tener mucho cuidado a la hora de afinar eso. Podemos entender la posición del Partido Popular de tratar de buscar el consenso, pero para nosotros sería fundamental salvar esa distancia muy delicada a esa edad en que los jóvenes optan por ser conductores de bicicletas o de ciclomotores para tratar de no empujarles directamente al uso del ciclomotor.

Una cuestión que hemos incorporado en nuestras enmiendas es la del uso de las vías cuando se refieren a cuestiones de derechos fundamentales regulados por la Constitución, concretamente a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 8

manifestaciones de cualquier tipo en vías interurbanas, que nuestra enmienda mantiene que no sean sujeto de autorización administrativa previa por parte de las autoridades de tráfico, sino que se atengan a lo que a este respecto establezca la normativa específica reguladora de los derechos fundamentales.

Concluyo mostrando la posición de mi grupo respecto de las enmiendas de otros grupos parlamentarios. Vamos a votar de forma favorable a casi todas las enmiendas de casi todos los grupos, apenas hay alguna con la que no estemos de acuerdo, y termino por donde empecé, lamentando que no hayamos tenido más tiempo para tratar de alcanzar en ponencia un mayor acuerdo sobre una cuestión que es interés absoluto de todos los grupos parlamentarios, como es la disminución de las víctimas en el tráfico, y facilitar una movilidad sostenible en nuestro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación voy a dar la palabra al Grupo Parlamentario Convergència i Unió, que presentó las enmiendas números 134 a 166. Se han incorporado por la ponencia en sus términos las enmiendas números 137, 141, 144, 149, 163 y 165, y con redacción transaccional la número 145, cuyo primer párrafo dice: Los conductores...vías interurbanas, pasa a dar nueva redacción al apartado 8 del artículo único del proyecto de ley referente al artículo 47.1, segundo párrafo, del Real Decreto Legislativo 339/1990. ¿Es así, señor Jané? (**Asentimiento**).

Su señoría tiene la palabra para defender las enmiendas que le quedan vivas.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Desde Convergència i Unió entendemos que en este proyecto de ley se ha perdido una oportunidad, la oportunidad de seguir con lo que se había intentando realizar en materia de seguridad vial y en materia legislativa durante muchos años, que era intentar ante un tema —lo decía muy bien el señor Sixto ahora— que no debe profundizar en separaciones partidistas, porque es de interés de Estado, que nos atañe a todos, porque la mayoría somos conductores y todos los ciudadanos somos parte de la seguridad vial porque podemos ser víctimas de un accidente de tráfico, aunque no seamos conductores. Por tanto esta normativa no tiene que tener una etiqueta de progresista o conservadora, sino que debería tener la etiqueta de cuál es la mejor de las normativas que somos capaces de aprobar para prevenir accidentes de tráfico y para incrementar la seguridad vial. Este sería el mínimo común denominador que debería inspirar esta tramitación parlamentaria, y lamentablemente hemos perdido una oportunidad, la oportunidad de poder legislar desde el consenso, desde la serenidad del diálogo fluido y a su tiempo. Nos da la sensación, hoy que hablamos de seguridad vial, de que ha habido prisas. Gregorio Marañón, que era un gran médico, nos dio una frase muy célebre. Dijo: en los nuevos tiempos que vienen no nos van a matar las enfermedades, sino las prisas. Tenía algo de razón. Es la aceleración que llevamos todos, y esa aceleración se ha querido imprimir en la tramitación de este proyecto de ley, y más que hacer un favor al Gobierno o a ese proyecto de ley, se ha perdido esa oportunidad de intentar hablar los temas y mirar cuál es la mejor solución en cada caso. Por tanto gravísimo error de tramitación.

¿Qué ganamos, si el Senado no va a hacer nada en diciembre ni en enero? ¿Por qué hemos perdido estas semanas preciosas para llegar a un acuerdo más amplio y a una reflexión más serena? Alguien tiene que ser responsable, y no lo es en ningún caso mi buena amiga y compañera y ponente del Grupo Popular, la diputada Concha Bravo, que ha hecho lo que ha podido, y me consta. Tampoco lo es la excelente letrada que tenemos en esta Comisión de Interior, doña Rosa Ripollés, a la que esas prisas le han impuesto un ritmo de ponencia que tampoco era necesario. Si alguien nos justificara: Jordi Jané, te metemos esta prisa porque el 2 de enero o el 24 de enero esto tiene que estar en el BOE... Pero es que no va a estar. Qué lástima. Luz roja, ya que hablamos de seguridad vial y semáforos, a quien ha tenido la idea de imprimir ese ritmo nada beneficioso para conseguir una buena ley de seguridad vial. Luz roja. Aviso a navegantes: que no se vuelva a producir, porque tampoco tiene la culpa el buen presidente de la Comisión de Interior, que ya sabe de mi inquietud al respecto, y que no ha podido evitarlo. Por tanto esto es lo que es. Lamentamos desde Convergència i Unió el ritmo que se ha dado a esta tramitación parlamentaria, porque seguro que con un ritmo distinto la tramitación habría ganado, y con ello habría ganado también la futura norma de seguridad vial, que siempre intentábamos que se aprobara desde el consenso y desde esa mentalidad de que son políticas a largo plazo que requieren de esa serenidad. Incluso es una falta de respeto a la Comisión de Seguridad Vial, que todavía está esperando comparecencias como la de la propia directora general, y sin haber evacuado aún todas las comparecencias ya estamos legislando, cuando tendríamos que hacerlo tras haber escuchado a todos. Qué poco respeto también a la Comisión de Seguridad Vial con esta tramitación exprés y qué poco resultado práctico, porque repito que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 9

no me consta que el Senado vaya a reunirse en breve para tramitar lo que, hoy sí, va a salir rápidamente de esta Comisión de Interior del Congreso de los Diputados. Por tanto, repito, oportunidad perdida.

Nosotros agradecemos a la diputada Concha Bravo, a todos los que han intervenido y a todos los grupos parlamentarios el esfuerzo de consenso al que hemos llegado, a pesar de las prisas. Se han aprobado una serie de enmiendas en la ponencia. Hoy me consta —ya lo adelanto, señor presidente, a efectos de pedir votación separada— que se van a aprobar nuestras enmiendas números 136, 138, 143 y 146. Parece ser que puede haber alguna más, pero aprovecho para pedir votación separada de estas cuatro enmiendas. Ya que por lo menos en cuatro puntos sí habrá algo más de acuerdo lo celebraremos a través de esta votación separada.

Anuncio también a efecto de votaciones que vamos a votar en contra —y estamos decepcionados de lo que implican— de los artículos 17 y 18 de este proyecto de ley. Justamente en un momento como el actual resulta que un registro que ya se llamaba Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico ahora simplemente se modifica para ponerle el nombre de Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Somos muchos los que defendemos que el adjetivo nacional en Cataluña va hacia muchísimas instituciones catalanas a partir de la consideración que Cataluña tiene en su propio Estatuto. Siempre ha sido así y siempre se reservaba ese término estatal. No es que se cree un registro, sino que un registro que se llama estatal pasa a registro nacional. Pues muy bien, le ponen ese nombre y nosotros votaremos en contra, porque nos lo podíamos haber evitado. Tampoco pasaba nada por dejarle ese nombre, que encaja mejor con esa propuesta de Estado compuesto que los propios ponentes de la Constitución, dos de ellos ayer mismo, defendieron en una conferencia. Me refiero a Miguel Herrero Rodríguez de Miñón y a Miquel Roca, que defendieron ese carácter de la plurinacionalidad. Con ese tipo de medidas parece que se pueda ganar mucho cuando en realidad se pierden oportunidades para avanzar en esa traslación de un modelo que, repito, ayer dos ponentes de la Constitución, de los tres que están vivos, defendieron. Por tanto voto en contra de esos artículos 17 y 18 del proyecto de ley.

Voto en contra también —si no se acepta nuestra enmienda número 151— del artículo 12. Digámoslo con claridad. El artículo 12 del proyecto lo que va a hacer es pasar de 500 euros a 1.000 euros cualquier positivo que se dé en una prueba de alcoholemia, sea un positivo importante o sea un positivo por muy poco. Cualquier positivo: 1.000 euros. ¡Venga, a recaudar! Y esto no puede ser en el contexto económico que tenemos; 1.000 euros son 1.000 euros. Digámoslo con claridad a la ciudadanía: no estamos de acuerdo; votaremos en contra; no queremos que de forma indiscriminada cualquier positivo, por pequeño que sea —incluso yo creo que hay diputados del Grupo Popular que son sensibles a ello—, 1.000 euros. Si fueran reincidentes o si diera una tasa de positivo que se acercara a la tasa penal, que es un gramo por litro, podría estudiarse, pero 1.000 euros de forma indiscriminada es una equivocación. Nosotros votaremos en contra. Aún estamos a tiempo de buscar una solución, porque tenemos nuestra enmienda número 151. Otros grupos también tienen enmiendas al respecto. Fíjense, votan en contra de nuestra enmienda número 151, que permite una graduación, quieren mantener los 1.000 euros, pero votan en contra también de nuestra enmienda que permite la instauración de los *alcolocks*, que sería una medida que permitiría que antes de coger el volante se pudiera conocer si ese conductor está en condiciones de conducir ese vehículo. Votan en contra de eso, pero a favor de que sean 1.000 euros, siempre con afán recaudatorio. No vamos bien. Seguro que con más tiempo y más reflexión hoy no estaríamos aún pensando si nos hacen o no una transacción en estos momentos a nuestra enmienda número 151. Una vez más, las prisas.

Del conjunto de enmiendas que defendemos desde *Convergència i Unió* quiero destacar las que hacen referencia a temas competenciales, algunos de los cuales no trata este proyecto de ley, pero que venimos defendiendo desde pasadas legislaturas y que hemos repetido hoy. Una de ellas, la enmienda número 134, se refiere al artículo 5: los registros de vehículos, de conductores e infractores. Debería entenderse que puede cederse la información de esos registros a las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de tráfico. Es una enmienda que mantenemos, aunque el proyecto no toca este aspecto concreto de los registros. También sería bueno que las indicaciones escritas, el idioma de las señales, reflejaran alguna de las leguas oficiales del territorio donde están ubicadas. Es nuestra enmienda número 147.

Me quiero referir a una enmienda clásica de *Convergència i Unió*. Los Mossos d'esquadra o la Ertzaintza en el País Vasco tienen la posibilidad de poner sanciones que comportan la pérdida de puntos, pero como ese expediente puede llevar aparejada al final la pérdida de permiso lo tienen que interrumpir, llevarlo a la DGT, que esta lo culmine, y que vuelva otra vez al País Vasco o a Cataluña. Es una ineficiencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 10

Deberían ser las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de tráfico las que pudieran efectuar esa retirada del permiso de conducir. De ahí nuestra enmienda 160. Quiero referirme también a la enmienda 161 que también es competencial. Para evitar duplicidades en esas campañas educativas en materia de sensibilización de tráfico sería bueno que pudieran realizarlas en el País Vasco y en Cataluña el Gobierno vasco o la Generalitat de Catalunya. En este aspecto competencial quiero destacar muy positivamente que se nos acepte nuestra enmienda 138 referida al Consejo Superior de Seguridad Vial, que dice: Sin perjuicio de las competencias de los órganos de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de seguridad vial. Esto es positivo. En ese consejo también se dice que a estos efectos podrán crearse consejos territoriales de seguridad vial y que las comunidades autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios consejos autonómicos de tráfico y seguridad vial. A esta enmienda 138 que se acepta pediría de manera expresa que se incorporase también la enmienda 39 del Grupo Vasco, porque son complementarias. Dado que puede haber consejos autonómicos en su área, que la función del consejo en el punto 2.a) referida a informar y en su caso proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial en el ámbito de las competencias que tiene la DGT o que tiene la Administración General del Estado, es lógica la enmienda del PNV. Nosotros la votamos a favor y pedimos que se incorpore porque es compatible con nuestra enmienda número 138.

Pasado este aspecto competencial y refiriéndonos a ese Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial quería referirme, señor presidente, a un aspecto muy positivo. Hoy se nos acepta nuestra enmienda número 136, incorporando de manera expresa a ese consejo las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial. Es bueno que figuren como tales y así se va a reflejar. Por tanto agradecemos también la incorporación expresa de esta enmienda 136. Queremos igualmente poner en valor que ya se aprobó en ponencia nuestra enmienda 137 en el sentido de que este Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial no solo informa proyectos, sino que puede proponerlos en su caso. Es bueno que tenga también esa capacidad de propuesta.

Quiero hacer una valoración muy positiva de todas las enmiendas relativas a lo que podríamos denominar el sector de las grúas, que también han planteado otros grupos parlamentarios como el Socialista. Nos congratulamos de que se haya llegado a un acuerdo. Se aprobó nuestra enmienda número 144 en el sentido de permitir en vías urbanas la parada o estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por ese tiempo indispensable. Hoy nos congratulamos de que se vayan a aceptar las propuestas, coincidentes también con otros grupos, de la prioridad de paso. Cuando una grúa tiene que ir a un servicio de urgencia ese equipo de mantenimiento de las instalaciones, de la infraestructura, y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera tienen que tener una prioridad de paso. También nos congratulamos de que se apruebe —ya se había aprobado en ponencia, pero no quedó reflejado al cien por cien en el informe— nuestra enmienda número 146, en el sentido de que reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar. Consideramos muy positivo que se haya llegado a ese punto de acuerdo en todo este bloque.

También encontramos positivo el acuerdo al que hemos llegado en materia del casco en vías urbanas. Se aprobó nuestra enmienda número 145 para rebajar de dieciocho a dieciséis años la edad obligatoria. Coincido con el señor Sixto. No tendría ningún inconveniente en que se aprobaran enmiendas que fijaran una edad distinta y menor. Él apunta incluso doce años. Quiero dejar constancia en el «Diario de Sesiones» de que es la edad que el Grupo Parlamentario Popular estaba dispuesto a consensuar. Si hubiera sido más baja, para nuestro grupo, mejor. Pero al final los dieciséis años ha sido esa edad de consenso, después de oír a muchos comparecientes. Nosotros hemos preferido rebajar de dieciocho a dieciséis a mantener una edad más baja o que se quedara finalmente en dieciocho. En ocasiones lo mejor es buscar ese punto de acuerdo y cambiar las cosas. Y hemos cambiado. Fíjense si hemos cambiado la propuesta inicial de la directora diciendo: obligatorio el casco para todo el mundo en vías urbanas a, tras el revuelo, que el Gobierno lo fijara en dieciocho, y que finalmente hayamos conseguido bajarlo de dieciocho a dieciséis. Repito, si hubiera consenso para una edad menor también estaríamos dispuestos, pero es la edad posible de transacción hoy aquí, y con algo que decían también otros portavoces: es importante recomendar el uso del casco en vías urbanas porque ayuda a prevenir accidentes. La recomendación es siempre necesaria, la obligatoriedad menos. No creemos mucho en las normas imperativas. Finalmente se han fijado dieciséis años. Quiero recordar que dieciséis años es, por ejemplo, la edad fijada en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 11

mayoría de Estados de Estados Unidos. Pero quiero recordar también que en la mayoría de países no hay esa obligación. No la hay en Alemania, no la hay en Bélgica, aunque siempre se recomienda, no la hay en Bulgaria, ni en Chipre, ni en Dinamarca, ni en Francia, aunque también se recomienda, ni en Grecia, ni en Hong Kong, ni en Hungría, ni en Irlanda, ni en Italia, ni en Letonia, aunque allí también se recomienda, ni en Luxemburgo, ni en los Países Bajos, donde se usa mucho la bicicleta, aunque también se recomienda el uso del casco, pero no es obligatorio, ni en Noruega, ni en Polonia, ni en Portugal, ni en Reino Unido, ni en Rumania, donde también se recomienda, ni en Rusia, ni en Serbia, ni en Singapur, ni en Suiza, ni en Turquía. Por tanto vamos a estar entre los países que excepcionalmente fijan una edad, y dentro de esos países hay muchos ejemplos. El que nos decía el señor Sixto está en Austria, doce años, pero hay países que también fijan, como Lituania, dieciocho, o como la República Checa, que también fija dieciocho, o como Israel, que también fija dieciocho. Por tanto hay de todo. Quince años lo fijan países como Eslovenia o Eslovaquia. Y dieciséis, Estados Unidos y ahora el Estado español. Es un punto intermedio. Nos hubiera gustado un mayor consenso. No nos negamos a que en el Senado se puedan buscar otras vías para intentar, desde esta óptica, mejorar el proyecto de ley para que sea un proyecto de ley de todos. Me he referido ya al tema del alcohol y a esa enmienda número 151. También a esa necesidad de que se regulara el *alcolock*, porque eso sí podría prevenir accidentes en el ámbito del alcohol.

Termino ya, señor presidente. Me voy a referir a una serie de enmiendas que hemos presentado sobre el régimen sancionador. Fíjese, señor presidente, usted que es una persona con sentido común, lo que nos pasa hoy. Usted comete una infracción de tráfico, me refiero al presidente y a cualquiera de los que hoy nos están siguiendo, recibe la sanción y le dicen: si lo paga al instante, paga la mitad. ¿Quién no se acoge a ello? Si a uno le imponen una multa de 100 euros, o imagínese de 1.000 euros cuando sigan con esa obstinación de siempre 1.000 euros en cualquier positivo en alcohol, y le dicen: si pagas al instante en lugar de 1.000 pagas 500, ¿qué hacen la mayoría de personas? Pagar para reducirlo a la mitad. Eso ya fue una enmienda de Convergència en la pasada legislatura, rebajar al 50%, y es positivo. Pero lo que no se puede es decir: como ya ha pagado, señor Esteban González Pons, ya no puede recurrir. ¿Cómo no voy a poder recurrir? No, porque como ya ha pagado. Pero he pagado porque tengo una rebaja. Pero quien paga que se olvide de recurrir. Esto es negar un derecho al recurso que está implantado en todas partes, y que curiosamente cuando esto se reguló en la pasada legislatura, el Grupo Parlamentario Popular y mi excelente amigo y exparlamentario Federico Souvirón decía, sobre el impedimento a recurrir, en el Congreso de los Diputados, el 29 de octubre del año 2009: Es una barbaridad en términos jurídicos con la que no podemos estar de acuerdo, y que debemos incluir en el listado de adherencias indeseables al Estado de derecho que se están produciendo en estos años, y que sin ninguna duda habremos de eliminar cuando el Gobierno sea Popular. ¡Qué solemnidad y que falta de reflejos hoy en esta Comisión que se olviden de esa propuesta de don Federico Souvirón! Recapaciten, señora Bravo, recapaciten desde el Grupo Popular, defiendan hoy aquí aquello que defendieron hace unos años en este mismo Congreso de los Diputados y aprueben esa enmienda de que a pesar de que se pague se pueda recurrir, porque si no estamos atentando contra los derechos de los ciudadanos, que solo piensan que queremos recaudar desde los poderes públicos y que no queremos prevenir ni ayudarles a recurrir. He traído el «Diario de Sesiones», les abro esta reflexión serena, pero les pido que recapaciten, como también les pido que el plazo para poder formular alegaciones pase de quince a veinte días, tal y como, creo que por error, se instauró en la pasada reforma normativa.

Termino ya, señor presidente, con algunas enmiendas puntuales que desde Convergència i Unió hemos presentado, algunas de ellas pueden ser polémicas, y como son polémicas también pedimos tiempo, incluso le pedimos al Gobierno que lo estudie y que, en su caso, presente un proyecto de ley para regular de qué forma, cuando se detecta una patología médica que realmente impediría conducir, somos capaces, sin conculcar los datos personales especialmente protegidos, de comunicar a las autoridades de tráfico, no la dolencia, patología o enfermedad o medicación que impediría la conducción, sino el periodo de tiempo en que ese conductor sería recomendable que no pudiera conducir. Hay que ver de qué forma se puede estudiar porque es muy delicado. Aquí las autoridades sanitarias, con razón, nos piden el máximo de cautela —yo les doy la razón—, pero nosotros simplemente pedimos en nuestra enmienda 159 que se estudie por el Gobierno y que en su caso se presente un proyecto de ley para ver de qué forma lo abordamos, porque también es cierto que si alguien no pudiendo conducir conduce, causa un daño y uno es víctima de ese accidente, se preguntará por qué razón no se había comunicado que durante ese periodo de tiempo esa persona no podía conducir, porque cuando uno hace una revisión y le detectan algo se dice no apto, no se renueva y se comunica a las autoridades de Tráfico porque tiene un fallo de visión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 12

o lo que sea. Por tanto, aquí hay un aspecto a reflexionar con cautela, con prudencia, escuchando a las autoridades sanitarias, pero también con ese objetivo compartido de intentar prevenir accidentes.

Nos alegramos muchísimo de la aprobación de nuestra enmienda 163, relativa a que en los vehículos prioritarios la señal luminosa sea de color azul, pero como lo hemos aprobado en tres ocasiones en la Comisión de Seguridad Vial y en dos legislaturas distintas, lo que pido es que esta vez, ya que se incorpora en una ley, el Gobierno lo introduzca de veras en el próximo reglamento general de circulación y que no se quede una vez más en un canto de sirena que después no se materializa. Por un error en la ponencia ya se había materializado y yo no dije nada porque pensé a ver si de entrada en una ley ya está, pero no. Entiendo que deba ser una remisión a un futuro reglamento, pero cúmplase, no juguemos más con esa invocación a que algo que queremos que sea finalmente no es. Se han aprobado nuestras enmiendas sobre radar o cinemómetro, que es un nombre técnico mejor, pero yo prefiero que figure también radar porque si no la gente no sabrá de qué estamos hablando, radar o cinemómetro, y además nos hubiera gustado que se aprobara nuestra enmienda 164, en el sentido de que siempre los radares se coloquen donde hay peligro, se anuncie al conductor que ahí hay un radar, de tal manera que tengan una finalidad preventiva; el conductor no quiere que se le dispare el radar y lo que hace es minorar, y allí está el radar porque es un sitio peligroso. ¿Qué pedimos en nuestra enmienda? Radares, ubicación en sitios realmente peligrosos, no en sitios que es fácil que se disparen para recaudar sino en sitios para prevenir un accidente; radares, repito, siempre en sitios peligrosos y siempre anunciados para que tengan esa imagen preventiva y esa función preventiva. Lamentamos que no se haya aprobado pero insistimos en su idoneidad.

Termino ya, señor presidente, agradeciendo los esfuerzos realizados. A pesar de las prisas, hay que agradecerlo y ponerlo en valor, pero lamento que una reforma de esta índole, que siempre es importante —cualquier reforma en temas de seguridad vial es importante porque afecta al conjunto de la ciudadanía—, no se haya realizado con ese tiempo que quizá escuchándonos alguien podría pensar que algunas enmiendas que hoy se van a rechazar tendrían sentido. Aún estamos a tiempo, antes de que termine la sesión de hoy y si no en el Senado. Por último, manifestamos nuestro voto negativo a los apartados 17, 18 y 12 del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jané, por las palabras que ha tenido para el presidente, pero en particular por las palabras que ha tenido para la letrada, sumándose a la línea discursiva del señor Sixto, que comparto.

El Grupo Parlamentario Socialista presentó las enmiendas 58 a 93 y 122. Se incorporaron en el informe de ponencia las enmiendas números 70 y 122; las enmiendas números 58 y 59, en lo atinente a la inclusión de la expresión movilidad sostenible tras seguridad vial, y las números 60 y 88 se incorporan al informe de ponencia por subsumidas en las enmiendas 4, 5, 6, 8 y 11. ¿Es así, señor Corcuera? **(Asentimiento)**.

El Grupo Parlamentario Socialista va a dividir su intervención por la mitad. En primer lugar defenderá las enmiendas que quedan vivas el señor Corcuera y a continuación la señora Castellano. Tiene la palabra su señoría.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Efectivamente, intentaremos que sea por la mitad esa división del tiempo.

Hoy se aprobará, señorías, una reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial innecesaria e incompleta; innecesaria porque su único objetivo es dar cobertura jurídica a la reforma del reglamento general de circulación que a bombo y platillo anunció el ministro mucho antes de que se iniciara este procedimiento legislativo; incompleta, porque, en lugar de aprovechar la ocasión para regular la movilidad de los próximos años, nos han traído un parche más para una ley anticuada que ha sufrido ya demasiadas reformas, con prisas y sin tiempo para negociar y además sin consenso. Hay que agradecer de todas formas la predisposición de la portavoz del Grupo Popular en llegar a acuerdos, que no ha sido seguida desgraciadamente por el Gobierno, y también, cómo no, el buen hacer, a pesar de las prisas, de la letrada de esta Comisión, doña Rosa Ripollés.

Al amparo de una supuesta defensa de la seguridad se introducen nuevas obligaciones y prohibiciones y se aumentan las sanciones de forma desproporcionada; obligaciones como el uso del casco para los menores, ahora de dieciséis años, que vayan en bicicleta por un núcleo urbano, eso sí, ampliable a cualquier edad cuando así se establezca reglamentariamente. Será el reglamento quien acabe decidiendo, fuera de lo que diga este Congreso, fuera de lo que diga la Comisión de Seguridad Vial. ¿Cuál es esa gran modificación? Nosotros sinceramente no la vemos, sigue siendo una medida desproporcionada que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 13

pretende matar moscas a cañonazos, inexistente en países de gran tradición ciclista como Holanda, Dinamarca o Alemania, una medida que o bien no será aplicada o lo que es peor, si lo es, puede generar una clara sensación recaudatoria. Como saben, señorías, el éxito de las normas en materia de seguridad vial es que se establezcan con equilibrio y se apliquen con sentido común. ¿Se imaginan a las policías municipales multando a un padre de un menor de dieciséis años porque jugaba con su bicicleta en un parque sin casco? ¿Qué será lo siguiente? ¿Obligar al uso del casco para jugar en los columpios o para ir en patines? ¿Qué pasará si uno de estos menores es atropellado sin llevar el casco, aunque ni tan siquiera sea culpable de ese accidente? Supuestamente habría concurrencia de culpas por no hacer uso obligatorio. ¿Cómo afectaría entonces a las posibles indemnizaciones? Nos preocupa, señorías, que una medida de este tipo pueda llevar a situaciones no deseadas. ¿Cuántas muertes puede evitar esta obligación? No sabemos; en el mejor de los casos una veintena según datos de la propia DGT, en cambio, ¿cuántas muertes puede provocar el aumento de velocidad a 130 kilómetros por hora que la ley está avalando? Nos sorprende que la DGT haya sido tan beligerante para obligar al uso del casco y en cambio no tenga ningún reparo en ampliar los límites de velocidad, a pesar de que está sobradamente demostrado que la velocidad mata. La experiencia de países que en algún momento han subido sus velocidades, como es el caso de Austria, Hungría, Estados Unidos o Israel, deja claro que siempre se produce un aumento significativo de la siniestralidad y de la gravedad. El caso estudiado más reciente es el de Dinamarca, que en el año 2004 subió en algunas autopistas el límite de velocidad de 110 a 130; la consecuencia es que aumentaron las muertes en un 38%. Es más, tal y como añaden los expertos, se descubre que a partir de 120 kilómetros/hora por cada kilómetro que se incrementa la velocidad se elevan las lesiones un 11%. ¿Aquí no es importante prevenir? ¿Lo era para el casco de las bicicletas pero no para la velocidad? Si no es la seguridad vial, y parece evidente que no lo es, ¿a qué intereses obedece entonces la necesidad de ampliar los límites en las autopistas? Se nos dice por parte del Gobierno que solo será en aquellos tramos en que sea seguro y con condiciones climáticas adecuadas. Es decir, estamos hablando de un sistema de velocidad variable que, señorías, es un sistema muy costoso de instaurar. ¿Realmente es necesario destinar en estos momentos dinero para este sistema? La respuesta que nuevamente nos da el Gobierno es que no va a suponer un gasto adicional porque se usarían los paneles variables ya existentes, por tanto, no se subirá donde sea más seguro sino donde existan esos paneles ya variables.

Otro aspecto que se modifica de forma sustancial es la regulación de las drogas en la conducción. Aunque la actual legislación ya hace mención a la prohibición del consumo de drogas, manteniendo un difícil equilibrio entre sustancias legales o ilegales que pueden o no afectar a la conducción, se modifica la normativa para prohibir la mera presencia en el organismo. Según datos de encuestas muy recientes, entre el 25 y el 40% de la población consume con mayor o menor asiduidad algún tipo de hipnóticos y/o sedantes, es decir, pastillas para dormir o ansiolíticos; medicamentos que son consumidos con o sin receta médica bien porque son pastillas de otras ocasiones para las que sí fueron prescritas, o simplemente porque fueron vendidas en la farmacia sin ningún tipo de receta. La consecuencia es que una vez aprobada la ley cualquier conductor que sea sometido a control de drogas podrá dar positivo por el hecho de que aparezcan rastros de algún tipo de sustancias en su organismo aunque ni tan siquiera afecten a su capacidad de conducción, dejando sin posibilidad de conducir a miles de conductores o, en caso de que lo hagan, estando expuestos a ser sancionados. A ello hay que añadir que, tal como ocurre en la actualidad con los positivos en alcohol, con toda probabilidad se incluirán cláusulas de exclusión de responsabilidad en las pólizas de seguro, dejando sin cobertura en caso de accidentes a quienes se vean sancionados por esta causa. Nuevamente estaríamos ante una concurrencia de culpas.

Finalmente se ha incorporado una nueva restricción a la circulación de determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales. Una incorporación fruto de una enmienda del Partido Popular en ponencia sin debate público alguno y donde se da a los ayuntamientos la posibilidad de restringir el tráfico por motivos medioambientales en sus vías, de tal forma que, tal y como ya ha apuntado el Ayuntamiento de Madrid, se podría restringir el acceso al centro de la ciudad a los vehículos que más contaminen y, por tanto, a los más antiguos. Nos preocupa, señorías, porque a partir de esta ley se va a permitir que solo los que tengan dinero y coches nuevos sean los que puedan circular por el centro de grandes ciudades como Madrid. ¿Todas esas reformas responden a alguna demanda social? Sinceramente, mi grupo cree que no. ¿Era realmente necesario, señorías del Partido Popular, montar también un lío en seguridad vial? Creemos que en absoluto.

Cedo la palabra a la señora Castellano para la defensa de nuestras enmiendas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 14

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Castellano.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: No deseo ser reiterativa, pero creo que es justo decir que esta ley viene marcada por la prisa y sabemos que la prisa en la seguridad vial no es buena. Hemos trabajado con tanta rapidez que casi se aprueba el reglamento antes que la ley, algo no achacable a la portavoz del Grupo Popular, como ya se ha dicho aquí, ya que se ha atendido a un esfuerzo negociador. Estamos seguros de que de haber tenido más tiempo posiblemente los resultados hubieran sido otros. También quiero dar las gracias a la letrada, doña Rosa Ripollés, a la que también se le ha impuesto un ritmo de trabajo nada recomendable para la salud.

No se han aceptado demasiadas enmiendas, pero no es esto lo que marca la diferencia sino la calidad de las enmiendas aceptadas, el contenido de esas enmiendas. Desde este grupo consideramos que realmente no se ha modificado lo que constituye el núcleo duro de la ley y las razones por las que nos veníamos oponiendo a la misma. No voy a ser exhaustiva ni voy a explicar aquí el contenido de nuestras enmiendas que quedan vivas, que son todas las que no han sido incorporadas, sino que las voy a dividir en grandes bloques, explicando nuestra postura y qué aportamos como alternativa a lo que nos ofrece la propuesta del Gobierno en la ley.

Por un lado tenemos el uso de la bicicleta así como el gran tema, que es el uso del casco a los dieciséis años, edad que nos parece muy discutible. Este grupo mantenía la supresión de la obligatoriedad del uso del casco, pero sí la promoción porque consideramos que la educación vial es mucho más importante que las medidas coercitivas e imperativas en este caso. La educación vial es lo que marca la diferencia en seguridad y no el uso del casco. Además, la edad fijada nos parece muy discutible puesto que en los años de la adolescencia es cuando se fija el uso de la bicicleta y los chavales de catorce o quince años pueden desistir del uso de la bici y optar por otros medios de transporte ante la obligatoriedad del uso del casco. Además, como ha señalado mi compañero Carlos Corcuera, se pueden dar casos realmente absurdos como puede ser el hecho de multar a un menor que simplemente está jugando en un parque sin riesgo alguno para su seguridad o su salud por el hecho de no llevar casco. Nuestra crítica va dirigida a que ahí se queda todo; ahí se queda el tratamiento de la bicicleta, su promoción y su uso como medio de transporte en nuestras ciudades, centrándose únicamente en la obligatoriedad del casco hasta los dieciséis o dieciocho años. El Grupo Socialista echa de menos la incorporación de una serie de enmiendas o un mayor tratamiento para el fomento del uso de las bicicletas. Nosotros hemos presentado una serie de enmiendas que establecen medidas que fomentan el uso de la bicicleta; por una parte se les da un espacio mayor y por otra se garantiza de manera importante su seguridad cuando circulan por nuestras ciudades y nuestras carreteras. Nuestras enmiendas van en este sentido. Hubiéramos deseado que el grupo que representa al Gobierno se hubiera detenido un poco más no solo en el tema que se ha tratado aquí por la mayor parte de expertos, sino en otras cuestiones que afectan también al uso de la bicicleta y que pueden ser tan importantes como el uso del casco.

Otro de nuestros grandes bloques de enmiendas se refiere a los límites de velocidad. Dice el Grupo Popular que no suben el límite de velocidad con carácter general pero lo cierto es que sí ya que en determinados tramos se subirá a 130 kilómetros por hora, lo que inicialmente ya crea una enorme inseguridad porque no sabemos cuáles van a ser esos tramos, no sabemos en qué condiciones y no sabemos qué es lo que va a pasar con esta cuestión. Considero que dejar esto únicamente al reglamento genera inseguridad en los usuarios de las vías, y por otro lado nos pone en riesgo porque sabemos que el aumento de velocidad es peligroso. Creo que durante estos años, gracias al esfuerzo conjunto de todos los grupos parlamentarios, hemos logrado un consenso por el que se ha conseguido rebajar el número de accidentes mortales de tráfico de manera importante. Es un logro de todos los que estamos hoy aquí, del trabajo conjunto de mucha gente y durante muchos años y me parece peligroso que se pueda echar por tierra todo ese trabajo con el aumento de la velocidad, que puede dar lugar a aumentar el número de víctimas. Deseamos que no sea así y le pedimos al Gobierno que reconsidere algo que nosotros consideramos muy peligroso, al margen de otras cuestiones como el ahorro en unos momentos complicados para las familias y los problemas medioambientales, que también han de ser tenidos en cuenta a la hora de subir los límites de velocidad.

Otro de nuestros bloques de enmiendas va dirigido al alcohol en la conducción. Si la intención no es recaudar, consideramos que son más efectivas las medidas que propone el Grupo Socialista para eliminar el alcohol en la conducción. Por un lado, proponemos que en las tasas de consumo de alcohol permitidas se establezca por primera vez la tasa 0,0 para los conductores profesionales y los noveles y, por otro lado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 15

también pedimos la obligatoriedad de la instalación de sistemas de bloqueo en casos de alcoholemia, los conocidos como *alcoholoks*, en todos los vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas o de servicio público de transporte escolar y de menores, mercancías peligrosas o servicio de urgencia de transportes; es decir, que aquellos conductores que utilizan el vehículo de manera profesional, que transportan viajeros, no pudieran mover su vehículo y lo vieran inmovilizado si dieran una tasa de alcoholemia. Consideramos que estas medidas son más efectivas que subir simplemente la recaudación.

Otro bloque es el de las drogas en la conducción. Este grupo mantiene la redacción actual; es decir, que se condujera no bajo la presencia, como propone la ley actual, sino bajo los efectos de las drogas. ¿Por qué? Porque mantener para todos los supuestos la mera presencia como causa de prohibición para la conducción dejaría a medio país sin posibilidad de conducir ya que quien más quien menos puede tomar una pastilla para dormir o un jarabe para la tos la noche anterior, coger el coche a la mañana siguiente y no ver afectada para nada su capacidad para conducir pero sí dar presencia de algún tipo de sustancia en la conducción. Creemos que ni en derecho comparado ni en la lectura científica hay algo que avale esta decisión, que exclusivamente se basa en la dificultad de prueba del efecto en la conducción en cada caso y en un afán recaudatorio que sería el incremento de la cuantía de la sanción a 1.000 euros. Otro de nuestros grandes bloques es el de las sanciones. Las sanciones actuales de 500 euros, tal como está el sueldo de las familias, tal como está la situación económica, ya es una cuantía muy importante para cualquier familia, mucho, con lo cual 1.000 euros, cuando es más del sueldo que cobra muchísima gente, es una auténtica barbaridad así, con carácter general, dando un positivo en drogas o en alcohol. Para los reincidentes, puesto que se ha probado que las sanciones no funcionan con ellos porque a esas personas que dan positivo en drogas o en alcohol se les ha multado y no ha surtido efecto, sí consideramos que se debería subir la sanción e incluso buscar otro tipo de medidas, pero a una persona que dé un mínimo de alcohol subir una cuantía ya muy importante de por sí que son 500 euros a 1.000 es una auténtica barbaridad porque ahora mismo cualquier familia tendría muchos problemas para afrontar una sanción de esta cuantía. Por otro lado está el tema de los detectores de radar. Este grupo propone la eliminación de la prohibición de los detectores de radar porque se excluyen los mecanismos que exclusivamente informan de su ubicación. Todos los detectores de radar tienen por objeto informar de la ubicación de un radar, cuando la ubicación es pública y publicada por la DGT para concienciar al conductor y cambiar su comportamiento. Otra cosa distinta es interferir la señal, a eso sí nos oponemos, pero, siempre que la intención no sea exclusivamente la de recaudar, consideramos que es bueno que los conductores sepan dónde están los radares, que sean públicos y demás puesto que la intención es modificar un comportamiento en aquellos puntos que se consideran especialmente peligrosos en nuestras carreteras.

Fuera de estas consideraciones, también hay algún punto positivo dentro de lo que se ha incorporado a la ley. Por un lado está el tema del auxilio en carretera. Se han introducido enmiendas no solo de este grupo sino de diversos grupos que pensamos que mantienen la seguridad, pero sobre todo nos gustaría destacar un aspecto muy positivo que incorpora esta ley, que viene de la enmienda 122 del Grupo Socialista; es la que se refiere a que, en los supuestos en que el reglamento general de conductores limite o apruebe la obtención y especialmente la prórroga de la licencia o permiso de conducción en los procesos oncológicos por carencia de aptitudes psicofísicas, sea revisado y se tenga especialmente en cuenta el informe del efecto que emita el oncólogo responsable del tratamiento. En efecto, aunque la relación entre enfermedad y capacidad para conducir existe, esta solo se da en momentos puntuales, en los momentos en que se está recibiendo la quimioterapia, en los que puede haber vómitos o fiebre; durante los otros momentos de la enfermedad sí se tiene aptitud para conducir y lo cierto es que aumentar la limitación para estos enfermos les supone una carga suplementaria a la enfermedad ya tan dura de por sí que están pasando. Los efectos psicológicos que conlleva la retirada del carné de conducir para estos enfermos son bastante devastadores y consideramos que con esta enmienda que se ha incorporado por el Grupo Parlamentario Popular y que viene del Grupo Socialista se atenúa esta situación, que no nos queda más que resaltar en positivo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la señora Bravo para que en un turno también de diez minutos —pero generoso, porque hemos sido generosos con todos los grupos parlamentarios— pueda responder a los argumentos que han sido puestos encima de la mesa, aclararnos si hay nuevas enmiendas que se incorporan a la ponencia o que van a ser votadas a favor por su grupo parlamentario y también ayudarnos a ordenar la votación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 16

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Antes de empezar mi discurso, quisiera dar las gracias a todo el mundo. No voy a ir persona por persona porque creo que todos los grupos me han tratado en este momento yo diría que de una forma excesiva y me siento un poco abrumada. Una vez dicho esto, quiero decir también que en realidad yo no he hecho más que mi trabajo, en el que he contado sobre todo con el impulso y las directrices, en primer lugar, del señor ministro, que es el que me ha dado un poco la pauta de lo que tenía que hacer, que era dialogar, hablar y llegar a un consenso, incluida un poco esa falta de tiempo. Reconozco que a mí me hubiera gustado también tener más tiempo porque creo que al final —a pesar de que haya habido aquí opiniones en contra— vamos a sacar una muy buena ley y además creo que hemos hecho cosas muy importantes en este trámite parlamentario; entre otras cosas, nos hemos conocido mucho mejor todos los grupos parlamentarios y, a partir de ahí, creo que podemos trabajar muchísimo mejor porque a nadie se le olvide que todavía nos quedan dos años por delante y acabaré mi intervención haciendo alguna propuesta en esa misma línea de consenso, de acuerdo, de diálogo, que al final es lo que nos tiene que quedar de todo esto. Aparte de dar las gracias a todos los grupos, quiero agradecer también la actitud del Gobierno del Partido Popular, en la cabeza de su ministro, que ha sido quien me ha estado dando el impulso, así como el apoyo de todos mis compañeros, por supuesto la colaboración de la letrada —ha habido una empatía total desde el primer momento—, sin la cual no hubiera podido hacer absolutamente nada y, como siempre, al presidente de esta Comisión. Sabemos que hemos peleado mucho en algunos de los temas que van a ir en esta ley y quiero darles las gracias a todos.

Una vez hecho este preámbulo, me gustaría insistir de nuevo en que ha habido por parte de esta portavoz —insisto, a instancias del propio Gobierno— una voluntad de consenso que ha prevalecido a lo largo de todo el debate de las enmiendas, tanto en la reunión preliminar que tuvimos como a lo largo de este debate. Un ejemplo claro de esta voluntad de consenso ha sido el tema de los dieciséis años. Creo que aquí el Partido Popular —tanto el Grupo Parlamentario Popular como el Gobierno— ha dejado muy clara su capacidad de diálogo. A nadie se le escape que el primer anteproyecto llegó con una frase que a mí tampoco me gustaba, que era la obligatoriedad del casco para todas las personas en el medio urbano y, de ahí, sobre la base de ese consenso y ese diálogo, hemos llegado a una postura creo que bastante acorde. Admito algunas sugerencias que se han hecho aquí, pero yo, más que rebajar la edad de los dieciséis años, comparto con el señor Sixto que esa edad —lo sé muy bien porque trabajo en psicología evolutiva— de los doce a los dieciséis es la etapa más difícil del afianzamiento de la personalidad y, por esa misma razón, por la razón de que el alumno, el chico, necesita reafirmarse en una serie de principios, igual esta medida no es del todo desacertada. Además, creo que todas las asociaciones y colectivos, todos los expertos que han pasado por la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, han hablado en esa línea. Algunos apuntaban a los catorce años, otros a los dieciséis y otros a los doce, pero, como señalaba mi buen amigo el señor Jané, dieciséis años es una entente. Además, ahí vamos a crear una cultura. Hemos abierto un diálogo muy importante sobre la cultura del casco en la bicicleta. Ustedes observarán igual que yo que cada vez más gente se pone el casco en la bicicleta. No solo nos ponemos el chaleco y otros elementos de seguridad, sino que cada vez más gente se pone también el casco. Todos nos tendríamos que felicitar por este logro conseguido. Ha habido muchísimo debate durante dos meses y han pasado diferentes expertos por la Comisión de Seguridad Vial hablando de un tema que parecía un tanto intrascendente. Sin embargo, eso nos ha hecho hablar de la cultura de la bicicleta y el casco es una parte de esa cultura.

Por tanto, las enmiendas que aprobaremos en la Comisión de Interior a juicio de esta portavoz no suponen la victoria de un grupo político con respecto a otro ni de un determinado colectivo frente a otros usuarios. Por eso insisto en que debemos felicitarlos todos por el trabajo que hemos hecho en este caso. Está claro que las terribles consecuencias de la inseguridad vial convierten la siniestralidad derivada de los accidentes de tráfico en un problema de dimensión pandémica que no entiende de partidos ni de oportunismos políticos, ya que golpea con igual crudeza a todos sin distinción, como se ha dicho aquí desde los diferentes grupos. El Grupo Parlamentario Popular no quiere decir con esta ley que somos los que más sabemos en el campo de la seguridad vial; al revés, nuestro objetivo ha sido consensuar en la medida de lo posible, llegar al máximo de acuerdos y mantener algo que para nosotros es importante: que la seguridad vial es una cuestión de Estado, que nos ocupa y nos preocupa a todos. Es una cuestión en la que todos tenemos que trabajar juntos y de la mano.

Ya sé que el señor presidente ha sido muy benevolente conmigo, pero voy a intentar centrarme para no irme demasiado del tema. Voy a centrarme en el conjunto de las enmiendas. Han llegado un total de ciento sesenta y seis enmiendas: una de Coalición Canaria, cinco de UPN, cuatro de ERC, diecinueve del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 17

PNV, veintitrés de UPyD, treinta y seis de La Izquierda Plural, treinta y tres de CiU, veintisiete del Grupo Socialista y siete del Grupo Parlamentario Popular. Como se ha dicho ya, no sería justo ignorar el hecho —y no lo puedo dejar de mencionar— de que muchas de estas enmiendas son casi una copia literal entre ellas. De hecho, muchas se han transaccionado. La Izquierda Plural y el Grupo Parlamentario Socialista tenían algunas exactamente iguales. Además, hay que decir que han sido fruto de lo que todos los grupos parlamentarios hemos escuchado a todos los colectivos. También al Grupo Parlamentario Popular le habían llegado esas enmiendas —léase las de la movilidad sostenible y todas las del campo de los ciclistas— en reuniones que todos los grupos parlamentarios hemos mantenido con los diferentes colectivos. Ese es otro motivo por el que nos tenemos que volver a felicitar. Todos los grupos hemos escuchado a la sociedad civil y nos hemos reunido con las diferentes asociaciones y colectivos, sean de víctimas de accidentes de tráfico, representantes de los colectivos de los ciclistas, ciclojuristas, etcétera. Hay montones de asociaciones con las que nos hemos reunido y, por ello, muchas de las enmiendas presentadas son una copia textual entre los diferentes grupos. Pero, más allá de la citada simplificación, el número de enmiendas presentado ha supuesto una complejidad inesperada para el devenir del trámite parlamentario si tenemos en cuenta la relativa simplicidad del texto planteado por el Gobierno: un proyecto de ley estructurado mediante un artículo único con veintidós apartados, una disposición derogatoria única y dos disposiciones finales. Por otro lado, llevar a cabo esta modificación legislativa es necesario, habida cuenta de la manifiesta evolución que viene registrando desde hace años de manera palmaria la movilidad de las personas; una movilidad que lleva indexado un cambio cultural importante que se centra en la pérdida creciente de protagonismo de los vehículos a motor —sobre todo en los entornos urbanos— en beneficio de otros modos de transporte más saludables y sostenibles, tal y como lo constata el creciente uso de la bicicleta.

En este sentido, y sin ánimo de hacer una descripción exhaustiva, las enmiendas aprobadas nos permiten lo siguiente. Primero, reconocer y fomentar el cambio de paradigma que está experimentando de manera irreversible la movilidad, sobre todo en el ámbito urbano. En este sentido, se sientan las bases para que a partir de esta regulación básica la autoridad municipal pueda contemplar vía ordenanza el correspondiente texto legal. A nadie se le escapa el esfuerzo que todas las ciudades están haciendo por implementar planes de movilidad sostenible y carriles bici; en definitiva, apostar por unas ciudades sostenibles. En relación con este aspecto, por ejemplo, la modificación acordada al artículo 19.5 presentada por todos los grupos, incluido el Grupo Parlamentario Popular, que permitirá que los ciclos circulen por debajo de los límites mínimos de velocidad en determinadas circunstancias, supone un claro acicate para el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo más allá del ocio. No quiero que a nadie se le olvide que por primera vez en esta ley aparece un capítulo entero dedicado al uso de la bicicleta.

Segundo, llevar a cabo con posterioridad, tras su eventual aprobación por las Cámaras, la consiguiente modificación del reglamento general de circulación. De esta manera, se habilita la posibilidad de dar cumplimiento al mandato de diferentes proposiciones no de ley aprobadas tanto por la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados como por el Pleno del Senado. Así, por ejemplo, lo explicita la aprobación de la enmienda número 163, presentada por CiU, relativa a la necesidad de incorporar en el próximo reglamento general de circulación las modificaciones legislativas necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea el azul.

Tercero, constatar como consecuencia de la modificación en curso de la Ley de Enjuiciamiento Criminal el compromiso del Gobierno con la idea de tolerancia cero en materia de drogas, al prohibir expresamente la conducción con su presencia en el organismo y por primera vez determinar la saliva como muestra biológica para la detección de estas sustancias en carretera.

Cuarto, a pesar de la polémica generada en torno a la medida, alcanzar un cierto grado de consenso sobre la obligatoriedad del uso del casco para los menores de dieciséis años.

Quinto, terminar con la impunidad que suponía la autorización de uso de determinados instrumentos específicamente diseñados para eludir la vigilancia, tanto del tráfico como del cumplimiento de los límites de velocidad, al modificar el texto actual del artículo 11.6 de la Ley de Seguridad Vial y, de esta manera, prohibir los sistemas de detección de radares. Además, incluimos la enmienda 141, de CiU, donde se añaden también a los detectores de cinemómetros.

Otro apartado que nos parece muy importante es el impulso dado a la cooperación institucional por medio de la creación de la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial, una cooperación imprescindible teniendo en consideración el carácter multidisciplinar de la seguridad vial, así como la diversidad competencial entre los diferentes órganos y niveles del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 18

Otra apuesta de innovación, de modernidad, de situarnos al lado de Europa es la modificación genérica del artículo 11.4, que sienta las bases jurídicas para, a través del correspondiente desarrollo reglamentario, disponer de una normativa avanzada con relación al uso de los cinturones de seguridad y de los sistemas de retención infantil.

No puedo dejar de mencionar el tema de la velocidad, dejando de forma clara una vez más, para que nadie albergue la menor duda al respecto, que la voluntad del Gobierno es, primero, mantener con carácter general el límite de velocidad de 120 kilómetros/hora en autopistas y en autovías; otra cosa bien distinta es que, excepcionalmente, en determinados tramos y bajo ciertas condiciones, pudiera autorizarse temporalmente la circulación a 130 kilómetros/hora. Y el segundo punto es poder reducir el límite de velocidad no solo en el ámbito urbano sino también en aquellas vías interurbanas que, basándonos en sus características, concentran el mayor número de accidentes mortales. Todo ello con el objetivo de mejorar la seguridad vial, con el objetivo final del Gobierno de conseguir cero accidentes, cero muertes.

Espero que todos ustedes convengan conmigo en el hecho de que las modificaciones que acabo de exponerles buscan, como digo, reducir la siniestralidad vial, mejorar la movilidad en todas sus facetas, en el apartado medioambiental y también en el apartado de salud, así como continuar avanzando hacia la consecución de un sistema seguro de circulación en España. Esta es la voluntad del Gobierno del Partido Popular y esta es la voluntad de apoyo del Grupo Parlamentario Popular.

No quiero terminar mi intervención sin dar las gracias una vez más a todos los representantes de los sectores. Como ya he dicho al principio, han sido muchas las reuniones, pero no me puedo olvidar, como hago casi siempre, de las víctimas de los accidentes de tráfico y su inestimable colaboración en todos los momentos; de hecho, muchas de sus propuestas han sido recogidas como enmiendas. Y, cómo no, de nuevo doy muchas gracias a todos los grupos parlamentarios.

Cuando acabemos esta Comisión, he señalado que quedan todavía dos años de trabajo. A lo largo de la mañana se han dicho aquí cosas muy interesantes, que me gustaría que entre tantos pudiéramos desarrollar en el seno de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, ya que todos coincidimos en que un eje central de la seguridad vial es la educación, la formación, la información. Ese es un campo en el que desde esta sede parlamentaria podemos seguir trabajando.

Me voy a referir brevemente a las últimas enmiendas. En unos casos las hemos aprobado en sus términos y en otros casos estamos todavía negociando. No quedaba tanto por negociar, queda por negociar una enmienda, y espero que al final lleguemos a un acuerdo puesto que en el fondo estamos de acuerdo. Por último, quisiera señalar que hemos aceptado la 136, de CIU, en sus términos, así como la 9, de La Izquierda Plural, y la 102, de UPyD. En esta misma línea, hemos aceptado también la 146, de CiU, la 117, de UPyD, y la 75, del PSOE, que creo que queda subsumida porque el texto era muy similar. En esa misma línea, también la 143, de CiU, la 68, del PSOE, y la 111, de UPyD, y nos quedan por ultimar tres del PNV y una de CiU, sobre las que antes de finalizar el debate habremos tomado una determinación.

Muchas gracias, señor presidente, por su paciencia y su comprensión. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar un turno a los portavoces para que fijen su posición. En primer lugar, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Agirretxea. Les rogaría que se atuvieran al tiempo de cinco minutos en esta ocasión.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Muy brevemente.

Oídas y analizadas las intervenciones de los demás grupos, todos vemos en un principio la necesidad de contribuir al descenso de la siniestralidad, y que el objetivo de todos sigue siendo hacer una legislación acorde a los tiempos actuales, a las nuevas necesidades que han surgido, tanto desde una perspectiva tecnológica y social como de hábitos; creo que han cambiado muchas cosas y es importante. Ahora bien, dicho esto, esta ley también podría haber dado más; podría haber respondido a estas necesidades de otra manera y podría haber también respondido a las aportaciones importantes que otros grupos hemos hecho en algunos ámbitos en los que no sabemos por qué el Gobierno no ha querido entrar o no ha aceptado.

Por tanto, mi grupo parlamentario se queda con una sensación un poco agri dulce con este proyecto de ley. Podría haber sido mucho más acorde con las necesidades de todos. En este sentido, mi grupo mantiene todas las enmiendas que quedaron vivas. No sé si el Grupo Popular va a aceptar las que en un principio ha anunciado, pero las mantengo vivas. Lo que le propongo a la Mesa es que pudieran ser votadas en tres bloques directamente. Por una parte, la 39 y la 57. Un segundo bloque con las enmiendas 42, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 52 y 53. Y un tercer bloque con las enmiendas 54, 55 y 56. Digo esto sin saber si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 19

por fin acepta el Grupo Popular lo que me ha dicho que acepta, que con las enmiendas 40 y 41. En caso de que no las acepte, la 40 y la 41 entrarían en el primer bloque, junto con la 39 y la 57.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra el señor Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: En primer lugar, quisiera agradecer que se hayan recogido algunas enmiendas y el trabajo realizado, pero lamentamos que no se hayan tomado en consideración otras enmiendas y otras cuestiones que consideramos fundamentales. Son dos, el tema del casco y determinadas medidas que favorezcan el uso de la bicicleta y, por tanto, una movilidad sostenible, y el tema del incremento del límite máximo de velocidad, por mucho que la ponente ahora y el ministro en el Pleno hayan dicho que es una cuestión muy puntual para determinados casos y en determinadas medidas. Pero como al final eso se desarrollará reglamentariamente, haremos aquello que decía Romanones de hagan ustedes leyes que ya haremos otros los reglamentos, y veremos dónde acaba finalmente esa ampliación del límite máximo de velocidad.

Quisiera recordar aquí una argumentación, que además dio mi grupo en la enmienda a la totalidad que presentamos ante el Pleno, y es la encomienda a favor del Gobierno para que resuma y haga un texto refundido de toda las modificaciones legales y demás normativas que se han aprobado en el tema de tráfico. Mi grupo parlamentario expresó en la enmienda a la totalidad su reserva, además amparada por determinados informes de personas expertas en temas judiciales, a que el texto definitivo que vaya a elaborar el Gobierno no vaya a ser visto por el Pleno, ni siquiera el trabajo que va a hacer esta Comisión va a ser visto otra vez por el Pleno, terminará hoy aquí con este debate, puesto que la Comisión tiene competencia legislativa plena. Es algo que a mi grupo parlamentario, en un tema tan fundamental como este y otorgando una delegación para hacer un texto refundido al Gobierno, nos parecía especialmente sensible e incluso podría conculcar determinados aspectos reservados por la Constitución a esta Cámara y no reservados al Gobierno, puesto que sería una delegación al Ejecutivo para legislar en segunda instancia.

Por todos estos motivos, no vamos a votar favorablemente este dictamen ni la ley final en esta Comisión. Nos hubiese gustado poder llegar a un consenso mayor, haber votado favorablemente una reforma de la Ley de Tráfico, puesto que mi grupo parlamentario entiende que debe de ser un objetivo compartido por todos los grupos de la Cámara —que yo estoy seguro que podemos compartir— el conseguir una movilidad sostenible, disminuir las víctimas y mejorar el tráfico en general en nuestro país. Por eso nos hubiese gustado un acuerdo más amplio y poder dar un voto favorable a este dictamen. Lamentamos que no vaya a ser así.

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

El señor **JANÉ I GUASCH**: Intervengo para anunciar que en estos momentos se nos acaba de plantear una transacción a nuestra enmienda 151. Si esto fuera así, nosotros aceptaríamos esta transacción y no pediríamos votación separada del punto 12 del proyecto de ley, únicamente pediríamos votación separada de los puntos 17 y 18. Voy a ahondar en el sentido de esta transacción, señor presidente, porque es muy importante.

Nosotros estamos en contra —y lo he dicho de manera categórica— de que cualquier positivo en alcohol se multe con 1.000 euros y se pase de 500 euros a 1.000 euros. Esto es recaudatorio, no es preventivo ni es una medida disuasiva, sino que es una multa que en estos momentos haría que muchas familias se vieran con un problema muy grave. El señor Guillaumes que me acompaña aquí, diputado de Convergència i Unió, me comentaba que incluso muchos padres le dirían a su hijo que con esa multa ni sales ni te dejo el coche, porque es una multa absolutamente desproporcionada.

Ahora se nos propone una enmienda que va en la línea de lo que solicita Convergència i Unió. Si es así, bienvenida sea la transacción. Se nos dice: solo 1.000 euros cuando la tasa de alcohol sea el doble de la permitida; en algo ganamos. Además, hay una cierta graduación, como pedíamos desde Convergència i Unió. No que todo exceso de velocidad se multe con 1.000 euros, solo si es más del doble del reglamentariamente permitido. No es exactamente lo que hubiéramos hecho en Convergència i Unió, pero es más de lo que el proyecto pretendía en sus inicios. Por tanto, si hemos contribuido a que esta multa que era indiscriminada sea más racional, bienvenida sea la transacción porque estamos haciendo un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 20

buen servicio a los conductores y a la ciudadanía en general, buscando un mayor equilibrio, tal como nos pedía el Real Automóvil Club de Cataluña que nos propuso a diversos grupos esta enmienda. También lo pide el Grupo Socialista en el caso de que uno sea reincidente. Es decir, si en el año anterior ya el conductor fue multado también por exceso de alcohol, siendo reincidente podemos admitirlo, pero no podemos hacerlo si es de manera indiscriminada, como se hacía en el proyecto de ley inicialmente presentado. Asimismo quedaría la multa de 1.000 euros para aquellos conductores que se niegan a someterse a la prueba, aunque ya es otro capítulo que incluso puede tener consecuencias de otra índole y no meramente administrativas. Por tanto, dejemos la desproporción inicial del Gobierno a través de su proyecto de ley con multas siempre de 1.000 euros porque se da un positivo, aunque ese positivo sea muy leve, y volvamos a la racionalidad. Bienvenida sea la transacción. Convergència i Unió ha hecho un buen servicio manteniendo esta enmienda 151 que evitaba que existiera esta sinrazón de 1.000 euros en cualquier caso; y venga a recaudar. Las personas no quieren esto, quieren buscar un sentido común. Tiene más sentido común establecer que solo sean 1.000 euros si se dobla la tasa reglamentariamente permitida. Aquí hay una mayor coherencia y, por tanto, nos congratulamos de haber conseguido hoy aquí en la Comisión de Interior esta transacción.

Doy las gracias una vez más a la diputada Concha Bravo porque, señor presidente, ella sufría si no llegábamos a un acuerdo. Estaba tan convencida de los argumentos que estaba sufriendo por tener que decir que no a los mismos. Bienvenida sea la transacción y bienvenida sea esa actitud propositiva que hemos mantenido en este aspecto concreto. Hay que lamentar una vez más que no se supriman los apartados 17 y 18 del proyecto de ley, a los que votaremos vamos en contra. También quiero manifestar el voto favorable a otras enmiendas de otros grupos, como la 10, de La Izquierda Plural, como las 78 y 85, del Grupo Socialista, como la 124, de Esquerra Republicana. En general, hay voluntad de consenso. Las prisas no son recomendables pero, a pesar de eso, algún acuerdo hemos conseguido. Esperamos que en el Senado se siga en esta línea de intentar mejorar el proyecto de ley y buscar en definitiva medidas que contribuyan a prevenir accidentes de tráfico, a luchar por la seguridad vial, a no relajarnos en este ámbito porque toda medida es poca para prevenir accidentes, pero buscando siempre el sentido común, la racionalidad en la política sancionadora. Esperemos a ver si en el Senado, señora Bravo, porque usted también cree en ella, somos capaces de aprobar esa enmienda de las multas, que se pueda recurrir a pesar de que uno se haya acogido a la rebaja del 50%. Al igual que el señor Souvirón y el Grupo Popular lo defendieron hace unos años en este Congreso de los Diputados, la mayoría de su grupo hoy también comparte que esto es un despropósito jurídico y deberíamos intentar ser capaces de corregirlo en el Senado.

El señor **PRESIDENTE**: Celebro su discurso, pero sobre todo celebro que mi amiga la señora Bravo haya dejado de sufrir; tenía yo el corazón encogido. **(Risas)**.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor presidente, yo también me alegro de que la gente deje de sufrir.

En cualquiera de los casos, señora Bravo, usted anunciaba a bombo y platillo un consenso enorme en la ley sobre esta materia. Pues no sé dónde lo ve ni sé dónde lo ve el señor Jané. Si no he hecho mal los cálculos, esta ley va a ser votada en contra por el Grupo de UPyD, por La Izquierda Plural y por el Grupo Socialista. No sé quién más le va a votar a usted. Si esto es consenso, príveme usted de los consensos. Lo que sí está claro es que las materias clave de esta ley, como era todo el paquete de bicicleta, todo el paquete de velocidad, todo el paquete de drogas, ahora se habla de las multas a las que también me referiré al final, no han sido negociadas, porque si negociar es pasar de dieciocho a dieciséis años, pasando olímpicamente de lo que nos han dicho los expertos que nos recomendaban una edad muy inferior; si negociar es ni entrar a hablar sobre los límites de velocidad; si negociar es pasar por encima por el tema de los drogas, aun sabiendo que miles de conductores no van a poder conducir al día siguiente de haberse tomado una pastilla para dormir, pues ¡vivan los consensos! Evidentemente estamos ante una ley que no ha sido negociada, que ha sido impuesta, que ha sido tramitada a toda velocidad sin ningún objetivo claro, bajo unos intereses oscuros o demasiados claros, si me permite la expresión. Desde luego a mi grupo parlamentario, con la excepción de las enmiendas que mi compañera Castellano expresaba, no se le ha aceptado enmienda alguna. Eso no es lo que ocurrió en las legislaturas anteriores, cuando la Comisión de Seguridad Vial tenía vida o existía; siempre se consensuaron todas las leyes, siempre hubo tiempo de llegar a acuerdos y desde luego siempre se acordaron entre todos los grupos las materias más importantes. Por tanto, tengo que rebatir el tema del consenso. El Grupo Parlamentario Socialista va a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 21

mantener vivas todas aquellas enmiendas que no han sido transaccionadas o aceptadas y, como ya hemos dicho, votaremos negativamente.

Acabo refiriéndome a la transacción a la cual han llegado ustedes con el Grupo de Convergència i Unió en lo que hace referencia a la sanciones. Nosotros hemos defendido que es desproporcionado este aumento de 500 a 1.000 euros por los positivos en alcohol y drogas, ya sean de 0,20 o sean de 1. Por lo tanto, seguimos manteniendo nuestra propuesta de que sea solo para los reincidentes porque, tal como se ha dicho por todos los grupos, una sanción de este tipo puede arruinar la vida de muchas familias, y consideramos que no es positivo para la seguridad vial porque traslada una imagen de recaudación, una imagen de que lo único que se quiere es cobrar dinero y no solucionar el problema.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Intervendré brevemente.

Sigo apostando porque ha habido consenso y diálogo y esta ley va a ser aprobada con una gran mayoría, con la mayoría del Partido Popular y el apoyo de algunos grupos que sí han querido hablar. **(El señor Corcuera Plaza: Claro la mayoría del Grupo Popular)**. En el tema del alcohol no sé si es muy exagerado o no decir que yo estaba sufriendo, pero me ponía en la piel de esa persona y pensaba, por ejemplo, en un camionero, en un profesional del transporte para el que una multa de 1.000 euros —comparto la opinión de Convergència i Unió y del Grupo Socialista— es muy elevada porque hoy los sueldos no están para percibir una multa de esa cuantía. Pero a la par digo dos cosas, el Grupo Socialista no ha querido transaccionar esta enmienda... **(El señor Corcuera Plaza: No se nos han ofrecido transacciones)**. Sí les habíamos ofertado un cierto margen, él tenía su planteamiento y el otro día en la Comisión el Grupo Socialista dijo que tenía su opinión y se mantenía en ella. En el Grupo Parlamentario Popular hemos estado peleando hasta este mismo momento para llegar a esa transacción sobre la base de que nos parece importante, pero por otro lado también compartimos la opinión del Gobierno y de la DGT sobre que hay que ser muy firme con las posturas frente al alcohol y a las drogas porque estamos viendo que es un problema al volante. La sociedad española se tiene que mentalizar de que si uno toma dos o tres vinos —no sé cuáles son las medidas para dar positivo en la alcoholemia— no puede coger el coche. Ese es un mensaje que la DGT y el Grupo Parlamentario Popular quieren mandar.

Simplemente finalizo diciendo a todos los grupos que todavía seguiremos debatiendo y que les agradezco de nuevo el consenso, el acuerdo y el diálogo que ha habido y que espero se mantenga a lo largo del tiempo que nos reste en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría, suspendemos para ordenar las votaciones por cinco minutos. Votaremos a partir de las doce y diez. **(Pausa)**.

Señorías, vamos a proceder a la votación. Dado que han sido muchos los grupos parlamentarios que han presentado peticiones de votación separada y que unas se superponen a otras, hemos ordenado la votación distinguiendo todos aquellos artículos que alguien quería que fueran distinguidos en la votación. Por lo tanto, no haré mención a quién solicita la separación de voto, dando por sabido que sus señorías están al tanto puesto que han participado en la ordenación de las votaciones.

En primer lugar, votaremos la transaccional basada en la enmienda 151 de Convergència i Unió, a la que va a dar lectura la vicepresidenta de la Comisión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Vázquez Blanco): La infracción prevista en el artículo 65.5.c) será sancionada con multa de 1.000 euros cuando el conductor circule con presencia de drogas en el organismo o con una tasa de alcohol que supere el doble de la reglamentariamente permitida. **(El señor Jané i Guasch: No es esa)**. También se sancionará con multa de 1.000 euros a los conductores sancionados en el año inmediatamente anterior por conducir con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas. **(Varios señores diputados: Que no es esa)**. La infracción prevista en el artículo 65.5.d) será sancionada con una multa de 1.000 euros. Resto igual.

El señor **PRESIDENTE**: No es esa. **(Risas)**.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, no es esta la transacción que se nos había ofrecido.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: No es esa. Es esta otra. **(Hace entrega del texto de la enmienda al señor presidente)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Me entregan el texto correcto ahora mismo. Solicito disculpas. Señora vicepresidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Vázquez Blanco): En aras de la brevedad, señor presidente, paso a dar por leído el texto completo de la transacción, exceptuando la frase: «con presencia de drogas en el organismo», que queda eliminada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Es correcto? (**Asentimiento**).

Sometemos, por tanto, a votación la transaccional tal y como ha sido leída por la señora vicepresidenta, basada en la enmienda 151 del Grupo de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Empezamos con las enmiendas del Grupo Mixto. En un primer bloque votamos las enmiendas 95, 125 y 126.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votación de las enmiendas números 1, 96, 97 y 98 del mismo grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 37; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas 94 y 123.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Señor presidente, normalmente las enmiendas se separan por grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, se han ordenado conforme a las peticiones de los grupos...

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Sí, pero es que por tradición siempre se vota por grupos, incluso dentro del Grupo Mixto. La separación es por grupos, por tanto, primero se vota el bloque entero del grupo y luego se separa dentro de cada grupo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se refiere a autores de enmiendas?

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Sí. Se han agrupado enmiendas de UPN con enmiendas de Esquerra Republicana y yo creía que se votarían por separado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se refiere su señoría a que se han agrupado sin hacer distinción de autores de enmiendas?

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Exacto.

El señor **PRESIDENTE**: El representante del Grupo Mixto no ha hecho mención a que se hiciera esa separación y se han atendido las peticiones de separación que han presentado sus señorías. Nadie ha solicitado una separación más.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Yo me atenía a la tradición de voto de la Comisión.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Es como usted bien dice, pero también es cierto que la tradición dice que las enmiendas de cada uno de los grupos se votan por su cuenta. Es decir, no es habitual que las enmiendas de UPN se voten con las de Esquerra o con las de Amaiur. Es algo sobre lo que normalmente no hemos tenido que llamar la atención; otra cosa es que respecto de las enmiendas que nosotros hubiéramos presentado, que eran seis, se pida o no votación separada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: Nadie ha tenido un problema de votación en esta ordenación que hemos hecho de una votación bastante compleja. Nos resta solo una enmienda, señorías.

A petición de CiU, enmienda 124 del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 24; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, votación de enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco. **(La señora Bravo Ibáñez pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señoría.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Señor presidente, pido votación separada de las enmiendas 40 y 41 del primer bloque.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos, por tanto, en primer lugar las enmiendas 40 y 41 del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; en contra, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

A continuación, del mismo grupo parlamentario, enmiendas 39 y 57.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 23; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votación de las enmiendas 42, 43 y 46 —la 47 ya fue aceptada por ponencia—, 48, 49, 51, 52 y 53 en el mismo bloque.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A petición de La Izquierda Plural, votación de la enmienda 45 del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 37.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Resto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo Unión Progreso y Democracia. En primer lugar, votación de la enmienda 117. Por su contenido, entiendo que subsume la 75 del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Es así, señoría?

El señor **CORCUERA PLAZA**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: También la 146 de CiU. ¿Es así, señor Jané?

El señor **JANÉ I GUASCH**: Sí, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la enmienda 117 del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la enmienda 111 del mismo grupo parlamentario, que entendiendo que subsume la 68 del Grupo Parlamentario Socialista y la 143 de Convèrgencia i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos a continuación la enmienda 120 del Grupo UPyD.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 40.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada
Enmienda 121.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
A continuación votamos las enmiendas del mismo grupo parlamentario 104, 106, 108, 118 y 119.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 24; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos ahora la enmienda 102, que entiendo que subsume la enmienda 9 de La Izquierda Plural.
¿Es así, señoría? **(Asentimiento)**. Votamos la enmienda 102 del Grupo de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos a continuación las enmiendas del mismo grupo parlamentario 100, 101, 105, 115 y 118.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 24; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Resto de enmiendas del Grupo de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 23; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. En primer lugar votamos la enmienda 37.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 37; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
La número 9 entiendo que ha sido subsumida por la anteriormente aprobada del Grupo de UPyD.
A continuación votamos la enmienda número 10 de La Izquierda Plural.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Procedemos a la votación separada de la enmienda 45 del Grupo de La Izquierda Plural. **(Un señor diputado: Ya la hemos votado.—La señora Bravo Ibáñez: Se ha votado con el bloque del PNV)**.
Disculpennos, son muchas enmiendas.
Resto de enmiendas de La Izquierda Plural.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 23; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Convergencia i Unió. Enmienda número 136.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Enmienda 138 de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; en contra, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 483

17 de diciembre de 2013

Pág. 25

Las enmiendas 143 y 146 ya están subsumidas en enmiendas votadas y aceptadas con anterioridad. Enmiendas 135, 145, 153, 154 y 159. Recuerdo que la número 151 soporta una transaccional y ha sido aprobada con anterioridad.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas 142, 160, 161 y 166 del mismo grupo parlamentario.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Resto de enmiendas de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. Votamos en primer lugar la enmienda 90.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmienda 78 del mismo grupo parlamentario.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmienda número 85 del mismo grupo parlamentario.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, excepto aquellas que han sido subsumidas en enmiendas aprobadas ya cuando se votaron las de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Vamos a votar ahora el texto del dictamen. Se ha pedido votación separada de los artículos diecisiete y dieciocho del artículo único. Votamos estos en primer lugar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 17; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.
Votamos a continuación el resto del dictamen.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Queda dictaminado con competencia legislativa plena el proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que será remitido al Senado.

Señorías, se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-483