



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 161

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ MATARÍ SÁEZ

Sesión núm. 4

celebrada el jueves 1 de octubre de 2020

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Interposición por el director general de Tráfico de un recurso contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Cuarta (Recurso 193/2015) de 28 de noviembre de 2018 que anula el acuerdo de licitación llevado a cabo por la Orden del Ministerio del Interior INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/006324) 3
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000300).

- Número de denuncias efectuadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta el 20/04/2020 por circular por las vías de uso público para realizar actividades distintas a las recogidas en el artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/010482) 5
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
Rojas García, Carlos (GP)
BOCG, serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000340).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 2

- Medidas previstas por la Dirección General de Tráfico para proteger al sector de las autoescuelas convencionales, teniendo en cuenta las consecuencias que para la economía doméstica tendrá la crisis sanitaria del COVID-19 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/010483) 7
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
Rojas García, Carlos (GP)
BOCG, serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000341).

- Número de denuncias efectuadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta el 20/04/2020 por circular más de una persona en un vehículo incumpliendo el Real Decreto 465/2020, de 17 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/010484) 10
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
Rojas García, Carlos (GP)
BOCG, serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000342).

- Funciones del exdiputado Juan Antonio Delgado en la Dirección General de Tráfico, así como coste público o remuneración de dicho cargo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/011567) 12
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
Moneo Díez, María Sandra (GP)
BOCG, serie D, número 110, de 24 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000382).

- Nombramiento del exdiputado Juan Antonio Delgado Ramos como asesor en el Ministerio del Interior (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/011569) 12
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
Mateu Istúriz, Jaime Miguel (GP)
Moneo Díez, María Sandra (GP)
BOCG, serie D, número 110, de 24 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000383)

Proposiciones no de ley:

- Sobre la reanudación del servicio público de exámenes de tráfico y su no suspensión en ningún día laborable del año 2020 en ninguna Jefatura Provincial y Local de Tráfico con el fin de paliar en su totalidad los efectos del estado de alarma decretado como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000772) .. 14

- Sobre la modificación de las medidas especiales dictadas por el Gobierno para la inspección técnica de vehículos en aras a no retrotraer la fecha de revisión a los plazos originales de vencimiento para ningún vehículo cuya inspección caducara durante el estado de alarma decretado como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000893) 19

- Relativa a vehículos de movilidad personal post COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/000930) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 3

— Relativa a la reducción de tasas máximas de alcohol en sangre permitidas en la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000936)	25
— Relativa a la seguridad de los usuarios vulnerables. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001135)	29
— Sobre transferencia a la Generalitat de Cataluña de la competencia en materia de examinación y expedición del permiso de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/001353)	34
— Relativa a fomentar el uso del airbag entre motoristas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000937)	41
Votaciones	45

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

PREGUNTAS:

- **INTERPOSICIÓN POR EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO DE UN RECURSO CONTRA LA SENTENCIA DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, SECCIÓN CUARTA (RECURSO 193/2015) DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2018 QUE ANULA EL ACUERDO DE LICITACIÓN LLEVADO A CABO POR LA ORDEN DEL MINISTERIO DEL INTERIOR INT/2596/2005, DE 28 DE JULIO, POR LA QUE SE REGULAN LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL PARA LOS TITULARES DE UN PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/006324). AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, Serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente: 181/000300).**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, buenos días.

Como saben, tenemos dos puntos en el orden del día. En primer lugar, la contestación a preguntas orales que proceden de preguntas escritas, que reglamentariamente se han incluido en el orden del día. Le damos las gracias a la subsecretaria del Ministerio del Interior, la señora Goicoechea, que es el alto cargo que contestará a estas preguntas. Les recuerdo a los diputados formulantes de las preguntas y a la señora subsecretaría que disponen de un tiempo de diez minutos para cada pregunta, cinco para cada uno, que se distribuirán como ellos consideren, en un turno o en dos. Se trata de que este trámite no se alargue más de lo estrictamente necesario.

Primera pregunta: interposición por el director general de Tráfico de un recurso contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección cuarta, de 28 de noviembre de 2018, que anula el acuerdo de licitación llevado a cabo por la Orden del Ministerio del Interior 2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción. Para su formulación, tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Presidente, buenos días.

Señora subsecretaria del Ministerio del Interior, bienvenida a la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso. Hoy se encuentra aquí por la reiterada falta de transparencia e información del Gobierno del señor Sánchez, ese y no otro es el motivo de su presencia hoy aquí. Trece preguntas deberán responder hoy oralmente por no haber cumplido el Ejecutivo socialista con la obligación de responder a las preguntas parlamentarias planteadas, trece faltas de respeto intolerables hacia esta Cámara. Finalmente, gracias a la cortesía parlamentaria de este grupo con el resto de miembros de la Comisión, tan solo tendrá que responder a seis.

Entrando en materia, y vamos a por la primera, el 12 de marzo planteamos al Gobierno sendas preguntas escritas sobre la gestión e impartición de los cursos de reeducación y sensibilización vial, porque la Audiencia Nacional, en sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de 28 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 4

noviembre de 2018, anuló el acuerdo de licitación llevado a cabo por la Orden del Ministerio del Interior 2596/2005, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso de conducir. El 29 de enero del año pasado, en la comparecencia del actual director general de Tráfico en la Comisión de Interior con motivo de la presentación de los presupuestos fallidos de Sánchez, nos interesamos por esta sentencia y sus consecuencias. Entonces, el director general —que también lo era en el año 2005— señaló que la sentencia lo cambiaba todo, que lo cuestionaba todo y que no tenía en esos momentos elementos suficientes para saber cómo lo iban a resolver. Dos semanas después parece que esos elementos suficientes aparecieron, porque el 13 de febrero el Gobierno anunció que iba a recurrir la sentencia —febrero de 2019—. Siendo fidedignos, el 3 de junio de este año recibimos una escueta contestación de seis líneas del Gobierno que no respondía a las preguntas planteadas. Espero nos ahorre hoy la lectura de esas líneas y, responsablemente, cumpliendo con su deber, nos aclare qué elementos fundamentaron la interposición del recurso contra la sentencia que anuló el acuerdo de licitación de 2005 del Ministerio del Interior, del que es subsecretaria, por resultar el régimen de concesión administrativa para la gestión de los cursos contraria al derecho de la Unión. Y, en segundo lugar, queremos saber si va a impulsar el Gobierno un sistema de gestión de los cursos de reeducación vial que garantice la libre competencia y la libertad de elección de usuario tras una sentencia que, en palabras del responsable de Tráfico del Gobierno, lo cambiaba y lo cuestionaba todo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.

Para contestar, tiene la palabra la señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchísimas gracias, presidente. Muchísimas gracias, señoría, también por la formulación de la pregunta. Buenos días a todos.

Señorías, estoy ciertamente encantada —quizá no sea la expresión— porque es una satisfacción venir a esta Comisión sobre Seguridad Vial, siempre tan constructiva en un tema que es de nuestra responsabilidad y en el que para su desarrollo tanto nos apoyamos en sus señorías. Así que, como digo, aun cuando sea para responder preguntas que han llegado a esta situación de respuesta oral, no deja de ser una satisfacción estar aquí con todos ustedes y poder participar directamente del diálogo que se plantee.

En cuanto a la pregunta formulada, nuestra contestación ya fue dicha por escrito y, como dice su señoría, efectivamente les consta. Por mi parte, les puedo decir que, efectivamente, con fecha 13 de noviembre de 2019, el Tribunal Supremo admitió a trámite el recurso de casación contra la sentencia de la Audiencia Nacional de 28 de noviembre de 2018, sobre la concesión de la gestión de cursos de sensibilización, reeducación y recuperación de puntos. En este sentido, la Dirección General de Tráfico, el ministerio y todos estamos trabajando en todos los escenarios posibles a la espera del pronunciamiento del tribunal. Como ha dicho su señoría, aun cuando la sentencia cambiaba notablemente el modelo —y así lo dijo el director general de Tráfico—, lo cierto es que la Abogacía General del Estado sí encontró elementos suficientes como para el planteamiento de un recurso de casación; y es más, el Tribunal Supremo lo admitió a trámite en la fecha que he indicado, el 13 de noviembre. Por tanto, estamos —como en otros temas que han recibido sentencias— pendientes de lo que diga el tribunal respecto de la concesión de esos cursos. Según cual sea la sentencia que finalmente pronuncie el Tribunal Supremo, por supuesto, adoptaremos las medidas que sean necesarias para el estricto e inmediato cumplimiento de la misma.

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

Señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Señora subsecretaria, nos alegramos de esa satisfacción; una satisfacción que no comparten los numerosos profesionales de la formación vial, que están hondamente preocupados. No nos ha respondido a los elementos. Le preguntamos qué elementos utilizó la Abogacía, y nos dice que unos elementos. Los podría haber detallado. Aún tiene tiempo para ello.

Queremos saber por qué el Gobierno no nos informa de esos elementos que fundamentan ese recurso y por qué el Gobierno no cumplió inmediatamente con la sentencia de la Audiencia Nacional, firmada en enero de 2019. ¿Qué impide al Ejecutivo sociopopulista, atendiendo a los principios de transparencia y no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 5

discriminación, autorizar a todas las escuelas particulares de conductores que reúnan unos requisitos específicos razonables a que puedan impartir los cursos de sensibilización en la nueva gestión de los mismos? ¿Qué requisitos van a pedir para otorgar la autorización administrativa preceptiva para impartir esos cursos? El sector y la sociedad piden transparencia y certeza. ¿Por qué el Gobierno, en concreto el Ministerio del Interior, del que usted es subsecretaria, aplica una doble vara de medir respecto a los informes de la Comisión del Mercado de la Competencia? Miren, toman en consideración el informe no vinculante de la CNMC de 12 de noviembre, relativo a la obligatoriedad de las ocho horas presenciales en la formación vial, pero durante años han desoído informes en la misma Comisión, como el de 2009, que consideraba que el régimen de concesión administrativa de los cursos no se ajustaba a los principios de necesidad y proporcionalidad, y recomendaban la aplicación de un régimen alternativo, como el de la autorización administrativa.

Por cierto, vimos que el 8 de septiembre el Gobierno aprobó el Plan Anual Normativo; un plan con más de 177 iniciativas que, en principio, deben aprobar antes de finalizar el año. ¿Piensan cumplir ese plan? Ese plan incluye una modificación de la Ley de Tráfico para reforzar los cursos de sensibilización y reeducación vial. ¿Cómo los van a reforzar, según los objetivos que hemos leído?

Por último, ¿estará esa nueva gestión de los cursos de reeducación vial ajustada a derecho y garantizando la libre competencia y la libertad de elección del ciudadano antes de que finalice la prórroga actualmente en vigor de la actual concesión? Corre prisa; el tiempo va hacia atrás, y parece que ustedes no tienen demasiada prisa desde el Ministerio del Interior.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.
Señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Vamos a ver, la preocupación es absolutamente compartida. Desde el ámbito del ministerio, la preocupación de todos los afectados por el funcionamiento del sistema de formación y por el sistema de garantía de seguridad vial la compartimos todos los agentes. Quizá, precisamente porque se comparte —y así viene siendo en los últimos años—, se ha llegado a un sistema que funciona razonablemente bien, aunque sin duda tiene espacios de mejora y, entre todos, seguro que lo mejoraremos.

Lo cierto es que la Abogacía General del Estado interpuso ese recurso. Es cierto que por nuestra parte hubo una comunicación al respecto, pero también sabemos que la Abogacía General del Estado tiene obligación de recurrir aquellas sentencias que son desfavorables para la Administración y, en este caso, consideró —según hemos sabido, además, con bastante posterioridad— que, efectivamente, se trataba de un proceso que impugnó directa o indirectamente una disposición de carácter general —quiero decir las causas por las cuales se admite un recurso de casación por el Tribunal Supremo—, era gravemente lesiva para los intereses generales por cuanto dejaba sin efecto, en la práctica, la aplicación del permiso por puntos, considerada como una herramienta absolutamente eficaz en materia de seguridad vial para reducir la siniestralidad en los últimos años, y afectaba, además, a un amplio número de destinatarios; afecta a un gran número de situaciones, bien en sí misma o por trascender del caso objeto del proceso.

Por otra parte, es cierto que existe una controversia, y eso se ha visto en el ámbito judicial y quedará definitivamente resuelta por el Tribunal Supremo en su momento. Tiene que ser el régimen de gestión, bien sea un régimen de concesión, bien sea un régimen de autorización. No existe al respecto todavía una decisión del más Alto Tribunal de nuestro país; tenemos que esperar. Un régimen quizá resulta más abierto y concurrencial, pero el otro también resulta absolutamente permisible por la legislación —y tenemos que esperar a ver qué es lo que nos dice el Tribunal Supremo—, permite un control más intenso por parte del servicio público y se valoró en su momento que ese control intenso era absolutamente necesario en un ámbito como el de la seguridad vial. Como digo, tenemos que esperar a ver qué es lo que nos dice el Tribunal Supremo, cuál es su sentencia y, desde luego, nuestra capacidad y nuestra intención de actuación será absolutamente rápida cuando eso se produzca porque nos estamos jugando el sistema de puntos, que ha demostrado ser muy eficaz en este país.

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

— **NÚMERO DE DENUNCIAS EFECTUADAS POR LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL HASTA EL 20/04/2020 POR CIRCULAR POR LAS VÍAS DE USO PÚBLICO PARA REALIZAR ACTIVIDADES DISTINTAS A LAS RECOGIDAS EN EL ARTÍCULO 7 DEL REAL DECRETO**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 6

463/2020, DE 14 DE MARZO, POR EL QUE SE DECLARA EL ESTADO DE ALARMA PARA LA GESTIÓN DE LA SITUACIÓN DE CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/010482).

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

ROJAS GARCÍA, CARLOS (GP)

BOCG, Serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF

(Número de expediente 181/000340).

El señor **PRESIDENTE**: Segunda pregunta: número de denuncias efectuadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta el 20 de abril de 2020 por circular por las vías de uso público para realizar actividades distintas a las recogidas en el artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 marzo, por el que se declara el estado de alarma por la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Para su formulación, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Con la venia. Buenos días.

Bienvenida, señora subsecretaria. Siempre es un placer tenerla por aquí.

La COVID-19 ha generado un trastoque total a los españoles, pero también ha generado un trastoque total en orden a la actividad que ha tenido este Gobierno en su actividad punitiva. Le recuerdo, señora subsecretaria, que, derivado del Decreto 463/2020, de 14 de marzo, España ha sido la que más sanciones ha impuesto de toda la Unión Europea, y eso les ha generado dentro de su equipo de Gobierno, en la coexistencia entre Unidas Podemos y ustedes, un problema por las críticas que han sufrido. Se han impuesto tres veces más sanciones que durante todo el periodo de vigencia de la Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana y también tres veces más que lo dispuesto en el portal de criminalidad en el año 2018, que a esas fechas es cuando están cerradas las sanciones. Nuevamente, no hemos visto más. Calculamos que son más de un millón de sanciones y más de 8500 detenciones.

Dentro de este aspecto punitivo, ya le digo que han sido ustedes los campeones de la sanción. No sé si el pueblo español se ha portado tan mal en estos temas —entiendo que no—, pero cada uno sabrá lo que hace. Nuestra pregunta queda incorporada a esta situación rara y anómala, efectivamente, y entiendo la tardanza inicial por la cantidad de cosas que tenían ustedes en ese momento, pero, claro, una vez que ya se nos contesta por escrito, no estamos nada conformes con que a dos preguntas con distinta temática —como ahora voy a explicar— se les conteste de la misma manera. No sé si ha sido un lapsus, si ha sido intencionado o ha sido que no han querido darnos los datos que nosotros les hemos pedido. En este supuesto, nosotros les preguntábamos por el desglose provincial de las denuncias efectuadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, honrado y benemérito cuerpo al que todos admiramos, por circular más de una persona en un vehículo incumpliendo las normas establecidas en el Decreto 465/2020, de 17 de marzo, que modificó el anteriormente expuesto. Ustedes aquí nos lanzan una contestación con todas las denuncias efectuadas desde el 15 de marzo al 20 abril, por provincias. Hasta ahí, perfecto; si nada más utilizamos esta respuesta, podemos decir que vale. Por circular más de una persona en un vehículo, por ejemplo, en Toledo ha habido 758. Pero, claro, si pasamos a la segunda pregunta y tenemos la misma contestación, no nos han desglosado lo que nosotros queríamos saber. De ahí que estas preguntas se hayan convertido en orales y las hayamos reiterado nuevamente. Señora subsecretaria, entiendo que ahora no nos va a dar usted más explicación que la contestación que yo tengo aquí, en estas dos preguntas, que es la misma, con las mismas cifras.

Quiero que usted nos aclare cuáles son las sanciones de un lado y de otro porque en una tengo un total de 19 078 y en la otra también 19 078, sin entrar en pormenorizar lo que corresponde a cada provincia.

Muchas gracias, señora subsecretaria.

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

Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren):

Muchísimas gracias, señoría, por su saludo inicial. Espero estar a la altura de ese saludo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 7

Lo cierto es que estaba escuchando con muchísima atención su introducción, además interesante, sobre la que, sinceramente, no puedo opinar porque excede del ámbito de competencia de la subsecretaría. De hecho, respecto a esta pregunta sobre infracciones de la Ley de seguridad ciudadana es cierto que eran infracciones denunciadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, pero en esa situación que usted describía de aplicación del decreto del estado alarma y, por tanto, en esa condición que tenía nuestro ministro de autoridad delegada en materia de seguridad y del funcionamiento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil como coadyuvante para la seguridad ciudadana. No son estrictamente sanciones del ámbito de Tráfico y, por tanto, es un tema en el que yo entro muy colateralmente. Espero que se me entienda, no es por no extenderme más en el asunto, sino porque es un tema del ámbito de seguridad y, por tanto, corresponde a la Secretaría de Estado de Seguridad, aunque las sanciones fueran interpuestas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Esto lo digo con carácter general, de ahí mi conocimiento muy parcial del tema y más bien ajeno a mi ámbito de competencias.

Ahora bien, en cuanto a lo que me dice sobre las preguntas, es cierto que en nuestra respuesta, por lo que estoy viendo y además consulté, me temo que lo que se hizo fue contestar a dos preguntas semejantes de la misma forma, pero de igual manera creo que se contestó a las dos preguntas que se estaban planteando de forma sucesiva. Lo que pasa es que hay un primer cuadro en contestación a esta pregunta sobre denuncias en el estado de alarma en el periodo 15 de marzo a 20 de abril de 2020 con un total de 37 166, que se refiere a todas las denuncias interpuestas durante este periodo y por los motivos generales, por incumplimiento de las normas relativas al estado de alarma. Y luego hay otro cuadro, también por provincias —que entiendo, presidente, señoría, que no es necesario que lea detalladamente en tanto en cuanto todos ustedes tienen la documentación—, que suma ese total de 19 078. Creo que nuestra contestación respondía tanto a una pregunta como a otra, pero innecesariamente reflejaba toda la información para cada una de ellas, y eso posiblemente es lo que ha podido conducir a alguna percepción de nuestra contestación como no adecuada. Por mi parte, es todo lo que puedo decir en relación con esta contestación y lamento que se haya producido en esos términos, claro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicoechea.
Señor Mateu, ¿quiere intervenir?

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Sencillamente quiero agradecer la respuesta que ha dado la subsecretaria y, a ser posible, le pediría que dieran las contestaciones de una manera más clara y precisa para que esto no vuelva a suceder.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora subsecretaria, ¿quiere añadir algo?

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Dar las gracias y decir que, por supuesto, procuraremos que así sea.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **MEDIDAS PREVISTAS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO PARA PROTEGER AL SECTOR DE LAS AUTOESCUELAS CONVENCIONALES, TENIENDO EN CUENTA LAS CONSECUENCIAS QUE PARA LA ECONOMÍA DOMÉSTICA TENDRÁ LA CRISIS SANITARIA DEL COVID-19 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/010483).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

ROJAS GARCÍA, CARLOS (GP)

**BOCG, Serie D, Número 101, de 11 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000341).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, número tres: Medidas previstas por la Dirección General de Tráfico para proteger al sector de las autoescuelas convencionales, teniendo en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 8

cuenta las consecuencias que para la economía doméstica tendrá la crisis sanitaria del COVID-19. Para su formulación, tiene la palabra el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenos días de nuevo, señora subsecretaria. El 22 de abril preguntamos al Gobierno por las medidas específicas que pensaba adoptar para proteger al sector de las autoescuelas convencionales. Jamás obtuvimos respuesta. Una vez reconvertida la pregunta escrita en pregunta oral, recibimos una contestación, también fuera de plazo evidentemente, en concreto el pasado 9 de junio, en la que nos hablaban de un tema radicalmente distinto de aquel por el que nos interesábamos; en concreto, nos dieron la misma respuesta que a la pregunta que le ha formulado el portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión, el señor Mateu. Así funcionan.

Señora subsecretaria, teniendo en cuenta las consecuencias que la crisis sanitaria está teniendo en el sector de las autoescuelas y considerando, por un lado, que los costes de la pandemia en el sector ascendieron aproximadamente a seis millones de euros por día de confinamiento, según manifestó la Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Seguridad Vial y, por otro, el cierre de 78 autoescuelas solo durante el primer semestre del año, según la Confederación Nacional de Autoescuelas, sin olvidar también que los ingresos de las autoescuelas durante el confinamiento fueron prácticamente cero y que en la nueva normalidad, debido al colapso del servicio público de exámenes de la DGT, la situación cada vez es más insostenible para el sector de las escuelas particulares de conductores, poniendo en serio riesgo tanto los puestos de trabajo como la propia viabilidad de las empresas dedicadas a la formación vial; ¿nos puede responder, por favor, a la pregunta que le formulamos el 22 de abril?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.
Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente.

Señoría, me dice en relación con esta pregunta que la contestación recibida fue ese mismo listado de denuncias. Realmente, la contestación por nuestra parte no tenía que haber sido un listado de denuncias. Lo que podemos decir es que el Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico, desde un punto de vista económico, no es competente sobre cualquier medida en forma de ayudas o exenciones que se puedan implementar para favorecer a un sector determinado. Como ministerio no tenemos esa capacidad, no tenemos esa competencia ni los créditos *ad hoc* para poder actuar de esa manera. Lo cierto es que nosotros entendemos que nuestra forma de colaborar con quienes son agentes fundamentales en el ámbito de la seguridad vial —son muchos los actores que suman en materia de seguridad vial y, sin duda, las autoescuelas son unos ellos— es intentar mejorar y procurar —es nuestra responsabilidad— conseguir un sistema de seguridad vial que funcione. Para ello, la formación, la acreditación de las capacidades y destrezas necesarias para el manejo de vehículos es fundamental y, por tanto, por nuestra parte lo que tenemos que hacer es aportar una capacidad de gestión, una capacidad de exámenes. Sé que sobre esto se habló ampliamente el pasado jueves en esta misma sala —y si no, al menos en esta misma Comisión— con nuestro director general de Tráfico. Eso es lo que nosotros tenemos que hacer y lo que procuramos hacer en unos tiempos que —somos conscientes— son absolutamente difíciles para muchos sectores de la economía española, entre ellos las autoescuelas y quienes necesitan sus servicios para acceder a los distintos permisos y licencias. Eso es lo que por mi parte puedo decirle sobre esta pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicoechea.
Señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias por su respuesta. Efectivamente, el Ministerio del Interior no es competente, pero el Gobierno sí; podrían haber enviado la pregunta a otro responsable del Ministerio de Hacienda, por ejemplo, para darnos respuesta. Mire, la única ayuda que en estos momentos, en septiembre, están pidiendo a gritos las autoescuelas es que el Gobierno les permita trabajar —precisamente eso que usted ha dicho—; le están pidiendo en toda España que el sistema de seguridad vial funcione, que el sistema de formación vial funcione en nuestro país, que el Gobierno deje de ponerles trabas, como está haciendo, provocando colateralmente el colapso de las empresas por la insuficiente capacidad de examinar de la Jefatura Central de Tráfico. Lamentablemente, a pesar de reconocer una mayor afluencia de alumnos respecto a la inicialmente prevista en el sector tras el estado de alarma, las empresas se encuentran en una situación agónica —las autoescuelas, evidentemente— porque sacarse

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 9

el carné de conducir en la nueva normalidad resulta en España casi una misión imposible, gracias a la gestión de este Gobierno. El propio director general de Tráfico, a fecha 31 de mayo, reconoció que existía un atasco como consecuencia de la crisis sanitaria, con 460 000 exámenes de tráfico pendientes de realizar. Numerosas autoescuelas se están viendo abocadas a cesar en su actividad por el mal funcionamiento del sistema de seguridad vial, del sistema de formación vial, del sistema de exámenes. Cerca de setecientas autoescuelas han cerrado definitivamente en los últimos años por esa gestión.

La incertidumbre también se ha apoderado del sector de las autoescuelas por el inexistente plan revulsivo del Gobierno. Durante este verano, por toda España se han producido concentraciones del sector de la formación vial denunciando la insuficiente capacidad de realizar exámenes por parte de Tráfico, así como la insuficiencia de nuestro sistema de seguridad vial reclamando más recursos humanos. Se quejan en Barcelona, en Cartagena, en Almería, en Málaga, en Jerez de la Frontera, en Guipúzcoa, en Huelva, en el Campo de Gibraltar, etcétera, por esa manifiesta incapacidad. Señora subsecretaria, ayuden a las autoescuelas. Si no hay exámenes, los alumnos no dan clases prácticas, y si no dan clases, las empresas no generan ingresos. El colapso del servicio de exámenes es total y las autoescuelas lo están sufriendo; muchas continúan en ERTE, algunas han tenido que cerrar y en otras corren grave peligro los puestos de trabajo, incluso la viabilidad de la propia empresa. La Asociación de Pequeños Empresarios de Autoescuelas de Madrid alertó recientemente de que están al borde de la quiebra por la mala gestión del Gobierno.

Señora subsecretaria, ayuden a las autoescuelas echando una mano a la Dirección General de Tráfico. Tienen colapsado el servicio público de exámenes causando perjuicios a los ciudadanos, a gente que quiere trabajar y necesita el carné y a opositores. No olvide que no es un servicio gratuito, que los ciudadanos pagan más de 92 euros para examinarse y la Administración recauda más de 70 millones solamente por ese concepto. Las medidas adoptadas por el Gobierno hasta ahora han sido muy mejorables e insuficientes. El director general de Tráfico en esta Comisión, el 2 de junio, señaló que lo ideal sería crear una bolsa de examinadores. Pasen de las musas al teatro, impulsen desde el ministerio aquello que la DGT es incapaz de poner en marcha, impulsen esa bolsa de examinadores para evitar la ruina del sector. El Gobierno socialista ha de poner fin a tanta irresponsabilidad y a esta situación insostenible, no pueden seguir mirando hacia otro lado. Ayuden a las autoescuelas ahora, señora subsecretaria, porque tal vez mañana sea demasiado tarde para muchas de ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.
Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Gracias, presidente.

Gracias, señoría. No quiero extenderme demasiado porque además nos han hecho una llamada a respetar el tiempo, pero es verdad que, como dijo el director general de Tráfico el pasado jueves, es un asunto complejo y los asuntos complejos requieren también soluciones complejas. Ya digo que no quiero extenderme porque, además, se puso de manifiesto aquí, en esta sala, cuáles eran las cifras que podíamos aportar, y también sé que es un trabajo en el que se van a seguir sumando ideas entre todos, sumando capacidades. Y desde luego, tanto el director general de Tráfico como yo misma estamos dispuestos a hacer todo lo posible para que ese diálogo sea fructífero y constructivo.

Es cierto que alguna cifra no puedo dejar de dar porque nuestra gran preocupación es la seguridad vial y, como decía antes, las autoescuelas, los examinadores y otros muchos actores son fundamentales en materia de seguridad vial. También lo es nuestro propio personal, y todos sabemos cuál ha sido la situación de congelación de oferta pública de la que venimos. Todos sabemos también que en 2017 los examinadores llegaron a estar seis meses en huelga, seis meses durante los cuales bajaron muy notablemente el número de exámenes realizados. Sin embargo, desde que llegamos al Gobierno, hemos impulsado la oferta de empleo público; desde que llegamos, entre 2018 y 2019 y ahora en 2020, se han ido ofertando 68 plazas de examinadores. Tenemos en estos momentos 40 plazas de libre acceso más 50 de promoción interna, y no es únicamente el tema de los examinadores el que tiene que resolver el problema de la acumulación de pruebas.

Es cierto que ha habido acumulación de pruebas, pero también es cierto que hemos pedido un enorme esfuerzo a nuestro personal, con todas las medidas que ha supuesto el estado de alarma y la nueva normalidad en materia de distancia personal, en materia de limitación en el uso del espacio, puesto que estamos hablando de procesos de examen que se tienen que realizar en un habitáculo cerrado cuando se trata ya de las pruebas que se realizan en coche. Por tanto, con un enorme esfuerzo por parte de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 10

colectivo que tiene —algunos de ellos— una vulnerabilidad que ha supuesto una disminución de su capacidad, hemos sumado pruebas durante el mes de agosto. Sé —y se lo dijeron a nuestro director— que no podemos ser triunfalistas, pero lo cierto es que si tenemos en cuenta las condiciones en las que se tenían que realizar y las pruebas que en realidad se han llegado a hacer, suman —tengo aquí la cifra— un total de 459 000 pruebas de examen, que son 50 000 más que las que se hicieron entre julio y agosto de 2019. A eso, además se añaden las pruebas de destreza, de hecho, se han realizado 52 657, que son 15 000 más. No son todas las necesarias para absorber el volumen de pruebas que tenemos embolsadas, pero sí quiero destacar el enorme esfuerzo que se ha hecho, tanto de incorporación de efectivos como de aportación de capacidad económica para horas extras, como también un esfuerzo personal por parte de una plantilla con un enorme sentido de la responsabilidad.

Como digo, estamos a su entera disposición para comparecer y seguir trabajando con una Comisión que siempre, como he dicho antes, ha sido absolutamente constructiva, para buscar entre todos soluciones para este tema y garantizarlo. Además, España tiene un nivel muy alto de seguridad vial —creo que somos los segundos en cifras en Europa— porque entre todos estamos consiguiendo que así sea.

Muchas gracias.

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

— **NÚMERO DE DENUNCIAS EFECTUADAS POR LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL HASTA EL 20/04/2020 POR CIRCULAR MÁS DE UNA PERSONA EN UN VEHÍCULO INCUMPLIENDO EL REAL DECRETO 465/2020, DE 17 DE MARZO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 463/2020, DE 14 DE MARZO, POR EL QUE SE DECLARA EL ESTADO DE ALARMA PARA LA GESTIÓN DE LA SITUACIÓN DE CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/010484).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

ROJAS GARCÍA, CARLOS (GP)

BOCG, serie D, número 101, de 11 de junio de 2020 PDF

(Número de expediente 181/000342).

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número cuatro: Número de denuncias efectuadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta el 20 de abril de 2020 por circular más de una persona en un vehículo, incumpliendo el Real Decreto 465/2020, de 17 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Para su formulación, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Señora subsecretaria, gracias de nuevo por la contestación que me va a dar. Esto viene al hilo de la anterior pregunta que hemos formulado, también reconvertida en oral porque se contestó tarde por escrito, pero no a satisfacción del grupo, por supuesto. En este caso sí parece que el dato que se aporta en la contestación corresponde a denuncias por circular más de una persona en estado alarma, pero a la pregunta anterior se le aplica la misma solución, con lo cual si nos mandase los datos en respuesta a la anterior pregunta, se lo agradecería.

Nuevamente estamos aquí ante un marasmo legislativo que ha complicado bastante la vida de los españoles. Ustedes durante el periodo de alarma legislaron de una manera derrochadora de energías y eso provocó en muchos supuestos que se generara una situación de incertidumbre y de inseguridad jurídica para el ciudadano español. Piénsese en aquellos decretos que salían publicados a las once y veinte de la noche un sábado y el lunes estaba esperando la gente para abrir o no la persiana del negocio. Toda esta legislación ha generado una cierta inseguridad jurídica. De hecho, ha sido recurrida ante el Tribunal Constitucional porque no se consideró oportuna la fórmula constitucional que utilizaron ustedes para confinar a los españoles, igual se tenía que haber empleado otra y no se hizo. Pero, bueno, eso está en los tribunales y, evidentemente, la fiscal general del Estado, como no podía ser otra manera, ha dicho que no había caso con respecto a las denuncias o querellas presentadas, pero esto tiene más recorrido y ya veremos. Y precisamente, dentro de este ambiente sancionador —porque yo entiendo que el pueblo español no ha sido merecedor por su conducta de lo que ha recibido— manifestamos nuestra preocupación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 11

porque ha habido muchos automovilistas que han sido acribillados a multas, evidentemente, no por una mala actuación de la Guardia Civil, cuerpo al que respeto profundamente y considero de mi familia, sino sencillamente por las instrucciones recibidas, que como beneméritos y fieles y obedientes a las órdenes de la superioridad han cumplido.

Además, hay otro peligro del que ustedes también tienen que ser conscientes, cómo se ha gestionado la normativa a aplicar en estos supuestos, la que ha derivado en la aplicación de la propuesta de estas sanciones. Hablamos del artículo 36.6 de la Ley Orgánica sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, pues ya sabe usted, señora subsecretaria, que ha habido un batiburrillo en cuanto a su interpretación derivado de las interpretaciones que ha hecho el Ministerio del Interior, una interpretación en el año 2018 que se contradice con otra de 14 de abril de 2020, teniendo que terciar la Abogacía del Estado, primero, para determinar qué norma era la aplicable dentro del elenco que había para aplicar a estos supuestos y hacer cumplir el decreto de alarma, y luego tuvo que terciar también en qué interpretación valía de las dos que se hicieron de la aplicación del artículo 36.6, que se refiere a la desobediencia a la autoridad de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Dentro de ese batiburrillo nos ha interesado saber cuántas denuncias formuló la Agrupación de Tráfico por circular más de una persona en un vehículo incumpliendo la norma jurídica anteriormente señalada. Evidentemente, esta pregunta llega tarde, pero parece ser que hay unos datos sobre la cuestión. Le recuerdo nada más que, para evitar estas reconversiones de las preguntas, evidentemente, si se puede, se contesten en plazo y, además, de una manera precisa para que los miembros de la Comisión las podemos valorar, analizar detenidamente, y no tener que utilizar el turno de palabra en detrimento de otras proposiciones no de ley que se van a tramitar y hacer más extensa esta sesión. No obstante, le agradezco de todas maneras su contestación.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente.

Señoría, como decíamos antes, efectivamente, nuestra intención es que esa sea la realidad: una contestación oportuna y clara a las preguntas que se nos planteen. En este caso, se ha contestado quizá extemporáneamente, pero estaba contestada, efectivamente. Sobre el resto de consideraciones, las trasladaré al ámbito competencial del departamento que tiene responsabilidad sobre ellas. Y en esta pregunta no añado nada más para no quitar tiempo a sus señorías. Son 19 078 las denuncias que se interpusieron por este motivo y somos más de 47 millones de personas en España. Creo que no hay nada más.

Muchas gracias, señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Goicoechea.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señora subsecretaria, muchas gracias por su contestación, pero, insisto en el tema que me preocupa de la seguridad jurídica como principio constitucional básico. Entiendo que muchas de estas sanciones —derivado también de análisis jurídicos de muchos prestigiosos constitucionalistas—, desgraciadamente muchas, van a hacer estéril el trabajo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil porque se van a estimar los recursos que se presenten contra ellas. No quiero ser adivino ni mago, pero el fundamento jurídico así nos lo dice. Por eso cuando se legisla hay que tener extremo cuidado en ver, en primer lugar, qué es lo que se persigue, y, en segundo lugar, cómo queremos que eso se persiga.

Muchas gracias de todas maneras por su amable contestación, señora subsecretaria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora Goicoechea, ¿quiere añadir algo y concluir este trámite?

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Nada más.
Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 12

— **FUNCIONES DEL EXDIPUTADO JUAN ANTONIO DELGADO EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, ASÍ COMO COSTE PÚBLICO O REMUNERACIÓN DE DICHO CARGO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/011567).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

MONEO DÍEZ, MARÍA SANDRA (GP)

BOCG, Serie D, número 110, de 24 de junio de 2020

(Número de expediente 181/000382).

— **NOMBRAMIENTO DEL EXDIPUTADO JUAN ANTONIO DELGADO RAMOS COMO ASESOR EN EL MINISTERIO DEL INTERIOR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/011569).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GP)

MONEO DÍEZ, MARÍA SANDRA (GP)

BBOCG, Serie D, número 110, de 24 de junio de 2020

(Número de expediente 181/000383).

El señor **PRESIDENTE**: Quedan dos preguntas, que se van a acumular, sobre el nombramiento del exdiputado Juan Antonio Delgado Ramos como asesor del Ministerio del Interior y sus funciones en la Dirección General de Tráfico, así como coste público o remuneración de dicho cargo. Para su formulación, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchas gracias de nuevo, señor presidente.

Señora subsecretaria, en pleno estado de alarma nos encontramos con unas noticias prioritarias: las medidas que se adoptaron para la gestión de la crisis sanitaria originada por el COVID-19, pero nos quedamos muy sorprendidos cuando, entre estas noticias, diferentes medios de comunicación publicaron que un exdiputado de Podemos era nombrado por el Gobierno nuevo asesor en el Ministerio del Interior. Nos asaltaron dudas y volvimos a recuperar la contradicción habitual de este Gobierno en sus manifestaciones: lo que dije hace seis meses ya no vale para ahora. Le voy a recordar para que usted lo traslade, si es tan amable, a los órganos directivos del ministerio, lo que dijo el presidente del Gobierno en su momento; afirmó que había que acabar con las puertas giratorias. Hay que cerrarlas —decía—, son una forma de corrupción. Pablo Iglesias, actual vicepresidente del Gobierno, estaba en esa misma línea y decía que entendía el enfado de otras personas, pero, claro, Pablo Iglesias también colocó a otro amiguete, a Cristóbal Gallego, en Enagás. Las puertas giratorias que el presidente Sánchez tanto criticaba, pero el señor Montilla y el señor Blanco acabaron también en ese consejo de administración, con lo cual eso que decía Pedro Sánchez de que se acabaron las puertas giratorias, que hay que erradicarlas... También dijo que en España se le recordaría por poner fin a la impunidad de las élites financieras y echar el candado a las puertas giratorias. Fíjese usted qué contradicción. ¿Por qué? Yo no tengo nada personal en contra del señor don Juan Antonio Delgado. He convivido aquí con él y fue una relación cordial, pero lo que no se puede hacer es predicar y no dar trigo, la actitud que ha tenido el Gobierno de España utilizando las puertas giratorias. Es una expresión que no me gusta mucho, pero, claro, salir de un sitio y, no sé si para pagarle sus servicios o para tenerle contento, colocarle en otro, no creo que sea un método procedente. Esto lo digo sin dudar de la valía personal de este señor en su actividad. ¡Dios me libre!

Nosotros estábamos preocupados por esas puertas giratorias tan criticadas en su momento y formulamos estas dos preguntas, que han sido contestadas en términos de enumerar las disposiciones legales que regulan el personal eventual, sus capacidades, el método de elección y la retribución, que es la normal. Con esa contestación, señora subsecretaria, no nos quedamos satisfechos ni contentos y pretendemos que se responda —por eso hemos acumulado las dos preguntas, porque no tenía sentido contestar una detrás de otra— al *petitum* de ambas: el trato de favor que se da al señor Delgado Ramos, al que se coloca como funcionario en un puesto de trabajo de nivel 30 cuando él tiene nivel 17, los méritos, capacidades, requisitos, títulos académicos y formación para ostentar ese puesto que se le ha asignado en el observatorio. También queremos saber exactamente cuáles son sus funciones, porque asesoramiento es un término muy amplio, global, que, en definitiva, no nos dice nada. Si puede, díganos en qué tema concreto ha asesorado y organizado. Y, evidentemente, como este Gobierno es el campeón de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 13

asesores, este nuevo nombramiento incrementa la nómina y, por eso, la última pregunta se refiere al coste público o remuneración que tiene este nuevo cargo de confianza en la Dirección General de Tráfico, porque se trata de un organismo sensible. Precisamente porque el Partido Popular vela y está muy interesado en todo lo relativo a la seguridad vial —que también es una de las pandemias que tenemos en España, desgraciadamente, por el número de accidentes que se producen y que hay que evitar—, por eso le formulamos estas preguntas. Nos interesan las personas que entran por esa puerta y no por un tribunal de oposición, que es un sistema objetivo, a pesar de que la ley contempla el personal eventual y no tengo nada en contra de ello. Queremos saber el método objetivo por el cual el señor Delgado Ramos ha accedido a la Dirección General de Tráfico.

Muchas gracias por su contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora Goicoechea.

La señora **SUBSECRETARIA DEL INTERIOR** (Goicoechea Aranguren): Muchas gracias, presidente.

Señoría, nuestra contestación quizá fuera muy formal o pegada al texto de la norma, pero es que no deja de ser la norma la que se aplicó para este nombramiento. De todas formas, hace referencia a que fuera durante el periodo COVID. Es que el periodo COVID fue muy intenso. Más allá de que fuera absolutamente excepcional, el periodo de alarma fue un periodo de trabajo, no diré que como de costumbre, sino muchísimo más intenso. Durante el mismo —y además es algo de lo que yo presumo en el ministerio y en mi subsecretaría— seguimos funcionando casi con absoluta normalidad y con la plena capacidad de trabajo del ministerio. A través de un modelo de teletrabajo que se puso en funcionamiento inmediatamente, conseguimos seguir funcionando, y en ese seguir funcionando se produjo el nombramiento de alguien que en ese momento estaba disponible. Había finalizado una etapa anterior en su condición de diputado, estaba disponible, y debió valorarse en aquel momento como una buena oportunidad para incorporarlo a los puestos de personal eventual. Aunque nuestra contestación fuera muy pegada a la norma —no la voy a leer toda para no repetir algo que sus señorías tienen ya por escrito—, no puedo menos que resaltar que se trata de un nombramiento como personal eventual. Son un número de puestos absolutamente tasados en la Administración y viene siendo así desde hace muchos años. Además, en el ámbito del Ministerio del Interior, que no ha tenido ninguna modificación orgánica durante estos dos años ni tampoco durante los anteriores, solamente tenemos los puestos de esa naturaleza que tiene tanto el ministro como el secretario de Estado y están limitados; el secretario de Estado tiene tres. No hay más eventuales en el ministerio. Por tanto, no se trata de un nuevo puesto ni tampoco de un incremento de este tipo de personal en el ministerio, y estoy hablando del ministerio que posiblemente más efectivos tiene. Así pues, la Secretaría de Estado de Seguridad tiene tres únicamente y en uno de esos puestos, efectivamente, fue en el que se nombró a Juan Antonio Delgado.

Como dice la normativa y no podía ser de otra forma, estos son puestos para las funciones que él ha desempeñado y que sigue desempeñando como personal eventual, que son funciones de especial asesoramiento y confianza para el cargo al cual están adscritos estos puestos de trabajo, que es el secretario de Estado. Yo no sé con detalle cuál es el tipo de funciones que el secretario de Estado le ha encomendado. Es cierto —y hacían referencia a ello en su pregunta— que se ha hablado también de funciones dentro del ámbito de seguridad vial. Y si ha desempeñado y desempeña funciones dentro del ámbito de seguridad vial es porque se ha considerado que un funcionario —que lo es— de un cuerpo como la Guardia Civil, a la que todos tenemos un inmenso reconocimiento —que supone, por tanto, una experiencia y la acreditación de unos méritos— a lo que se suma tres años de experiencia en el Parlamento —y, además, ¡qué experiencia! con esa suma de legislaturas—, tiene unas capacidades de conocimiento de la realidad y una capacidad de traslación de esa realidad hacia la decisión en los ámbitos públicos especialmente valiosas. Entiendo que eso es lo que llevó a este nombramiento.

En cuanto a la pregunta sobre sus retribuciones, sí le contesto, por supuesto, faltaría más. Son puestos de trabajo normalizados y tienen unas retribuciones que son las autorizadas por el Ministerio de Hacienda y ahora por el Ministerio de Política Territorial a través de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones, que son las que corresponden a un sueldo base de subgrupo A1 con un complemento de destino de nivel 30 y un complemento específico asignado a ese puesto, lo que suma un total de 51 955,64 euros, a razón de 15 928,12 para sueldo base, 14 718,34 para el complemento de destino de nivel 30 y el complemento específico de 21 299,18. Esto es lo que por mi parte puedo informar a su señoría y al resto de sus señorías, por supuesto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 14

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria.
Señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Sí, presidente.

Muchas gracias, señora subsecretaria, por haber ampliado la información que inicialmente nos aportó. Esto no ha sido una puerta giratoria, ha sido un pórtico giratorio porque entrar por la secretaría de Estado es ya de un nivel importante.

Yo quiero recordarles en este supuesto lo que dijo el presidente del Gobierno de España referido también a las puertas giratorias de que él no dudaba de la legalidad de las puertas giratorias. Evidentemente, no, pero que la política tendría que ir dos pasos por delante de la legalidad y dar ejemplo. Esas son palabras del señor Sánchez, presidente del Gobierno. Por eso, ¿qué quiere que le diga? Más vale que el señor Sánchez se hubiera callado la boca y no hubiera perjudicado al señor Delgado Ramos y así nosotros ahora no estaríamos aquí hablando de él, porque no cuestionamos hoy aquí ni su valía personal ni profesional, que no voy a entrar en ese tema. Más vale garantizar siempre las palabras porque la hemeroteca ahí está y el papel, en principio, lo aguanta todo.

Con lo que usted ya nos ha contestado y deseándole que este fichaje que han hecho sea muy productivo para la seguridad vial, en este supuesto, doy por respondida la pregunta ampliada que le he formulado.

Muchas gracias, señora subsecretaria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora Goicochea.

La señora **SUBSECRETARIA DE INTERIOR** (Goicochea Aranguren): Muchas gracias por considerarlo así.

Quizás solamente tengo que añadir que personal eventual es el personal absolutamente contingente que tiene la Administración. En contra del principio general de permanencia en el empleo y, por supuesto, de la acreditación de méritos y capacidad para el acceso a la Función pública, no se accede a la función pública, no se tiene más permanencia en el puesto que la que tenga el alto cargo al que presta sus funciones, no se adquiere ningún derecho por el hecho de estar desempeñando este tipo de puestos. Quizás cuando se habla de puertas giratorias se piensa en algo un poquito distinto a lo que estoy describiendo en cuanto a condiciones de temporalidad e, incluso, en cuanto a condiciones económicas como las que he expuesto.

En cualquier caso, estas son las circunstancias del señor Delgado y confío en que su larga, o intensa al menos, Función pública como representante de los ciudadanos y ciudadanas de este país suponga, efectivamente, una contribución importante para el funcionamiento de la Secretaría de Estado de Seguridad y, en la medida que pueda ser también, para la seguridad vial.

Muchas gracias.

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

Damos por concluido este trámite agradeciendo tanto a los diputados formulantes como a la propia subsecretaria que nos hayamos atendido al tiempo que habíamos previsto, con lo cual hemos cumplido con las previsiones. Reitero el agradecimiento por su presencia y esperamos volver a verla en esta Comisión también en otra ocasión. Muchas gracias, señora subsecretaria.

Suspendemos por un minuto para despedir a la señora subsecretaria y continuamos con las PNL.
(Pausa).

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA REANUDACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE EXÁMENES DE TRÁFICO Y SU NO SUSPENSIÓN EN NINGÚN DÍA LABORABLE DEL AÑO 2020 EN NINGUNA JEFATURA PROVINCIAL Y LOCAL DE TRÁFICO CON EL FIN DE PALIAR EN SU TOTALIDAD LOS EFECTOS DEL ESTADO DE ALARMA DECRETADO COMO CONSECUENCIA DE LA CRISIS SANITARIA OCACIONADA POR EL COVID-19. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000772).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el orden del día previsto y comenzamos a debatir las proposiciones no de ley que constan en el orden del día, son siete. Ha habido una propuesta para que la que aparece en quinto lugar, proposición no de ley del Grupo Socialista, se pase al final de la sesión, por algún problema de algún diputado. Parece que hay acuerdo con el grupo proponente, con lo cual ese número cinco se pasará a debatir en último lugar. Sin más, comenzamos con el debate de las proposiciones no de ley. En primer lugar, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, sobre la reanudación del servicio público de exámenes de Tráfico y su no suspensión en ningún día laborable del año 2020 en ninguna jefatura provincial y local de Tráfico, con el fin de paliar en su totalidad los efectos del estado de alarma decretado como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Para su defensa, tiene la palabra, por cinco minutos, el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Presidente, señorías, si tal como exponemos en nuestra iniciativa el retorno a la normalidad en el sector de las autoescuelas requería la renovación inmediata de los exámenes de tráfico, ya que sin las pruebas de aptitud prácticas no se reactivarían en las escuelas las clases prácticas preparatorias, que son su actividad esencial, provocando con ello la ruina del sector y la pérdida de miles de empleos, ahora podemos seguir afirmando que el colapso del servicio de exámenes, por la ineficaz gestión del Gobierno, está provocando la misma ruina y por los mismos motivos. El resultado de esa gestión respecto al colapso registrado en los exámenes de conducir, así como sus inaceptables consecuencias, tanto para los ciudadanos como para el sector de las escuelas particulares de conductores, explicitan la incapacidad del Gobierno para optimizar al máximo la gestión administrativa. De eso trata esta PNL, que es perfectamente temporal, de optimizar la gestión de los recursos públicos, por el interés general, y de dignificar el servicio público de exámenes.

El Gobierno anterior dignificó el puesto del examinador de tráfico con la creación de la especialidad de Tráfico y el aumento de su remuneración, vía la promoción interna, con el pase del subgrupo C2 al subgrupo C1 de más de cuatrocientos funcionarios, lo que supuso un incremento retributivo de más de 1536 euros, además del complemento específico incluido en los últimos presupuestos aprobados por este Congreso, con el voto en contra del Partido Socialista y sus socios de moción de censura e investidura. A este Gobierno, en esta legislatura, le corresponde dejar de envilecer el servicio de exámenes y dignificar ese servicio público.

Hemos presentado un autoenmienda a la PNL, para continuar con el espíritu de la iniciativa, que actualiza y mejora las propuestas iniciales, tras comprobar que alguna de las medidas adoptadas por la DGT este verano son mejorables y que otras han sido catalogadas como *fakes*. El servicio público de exámenes de la DGT se reanuda en la fase III, y no en la fase II, por lo que no tiene sentido alguno que en el punto 1 se formule una propuesta a la que el Gobierno hizo caso omiso en su momento. Si no lo hizo entonces, cómo lo va a hacer ahora. Por otro lado, el Gobierno remitió a las autoescuelas los protocolos y las medidas preventivas de seguridad que debían aplicar en la fase II, en un plazo no inferior a diez días, como le pedíamos en el punto 5 —la DGT lo hizo en cuestión de horas—, sin apenas antelación: lo comunicaron un sábado, cuando las autoescuelas abrían el lunes 25 de mayo. Más precipitación no cabía.

Señorías, continuamos en esta iniciativa instando al Gobierno a que no suspenda la celebración de los exámenes para la obtención de los permisos de conducir ningún día laborable del año 2020. Con la autoenmienda, ampliamos esa petición más allá del 2020, mientras dure la crisis sanitaria, por entender que abrir en agosto a pleno gas dinamiza los exámenes. Y digo a pleno gas porque añadimos un nuevo punto que especifica que, durante el mes de agosto, en los próximos años de la nueva normalidad, la capacidad de examinar será superior al 60 %. Es una petición plenamente legitimada por la experiencia vivida este año, en el que numerosas jefaturas han tenido una capacidad de examinar inferior al 30 %. La medida estrella de no cerrar en agosto se convirtió en una *fake*, criticada ampliamente por el sector. Se puede y se debe conjugar plenamente la atención al interés general con el derecho al disfrute de las vacaciones estivales del personal examinador con una óptima distribución de los recursos por parte de la autoridad competente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular continúa defendiendo que en las pruebas de evaluación teóricas y prácticas siempre se garanticen la seguridad y la salud de todos los ciudadanos que participan en las mismas, como estoy seguro que comparte el resto de grupos. La salud de los examinandos, de los profesores de Formación Vial y del personal examinador es lo primero. Instamos a que se optimicen tanto los recursos materiales como las aulas de examen teóricas para aumentar el aforo, siempre y cuando el espacio lo permita, y a que se mantenga la distancia mínima de seguridad de 2 metros entre las personas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 16

La salud es lo primero, lo vuelvo a repetir. No queremos que ocurra lo que está aconteciendo ahora en Tarragona, donde el aula de examen teórico está dotada con veinticinco ordenadores pero solo se utilizan quince, pese a haber espacio suficiente, porque nadie da la orden de cambiar de ubicación los equipos informáticos. Con ese cambio de ubicación se reduciría en Tarragona la lista de espera, que ahora en el teórico es de más de dos meses.

Finalmente pedimos al Gobierno que reduzca a cinco minutos el tiempo total a efectos de cómputo de las pruebas de controles de aptitudes y comportamientos del permiso A-1 y A-2, el de motos, atendiendo tanto a la petición del sector como a la lógica, ya que en estos momentos los alumnos acuden con su propia equipación y no necesitan tiempo para cambiarse. Con esta medida aumentaría el número de pruebas que se realizan diariamente para este tipo de vehículos y además se acabaría con la injusticia del sistema CAPA en la distribución del número de pruebas que pueden realizar las autoescuelas autorizadas a impartir clases de moto.

Señorías, desde una posición responsable y constructiva, les pido en aras de fortalecer el sistema de seguridad vial su voto favorable a nuestra iniciativa y autoenmienda. Y finalizo con una comparativa: si analizamos la forma de actuar de la DGT en su servicio de exámenes ante la crisis y cómo ha actuado la Inspección Técnica de Vehículos —de vital importancia para reducir la incidencia de los accidentes por fallos mecánicos sobre la seguridad vial—, destaca la total incompetencia de la DGT. Y es que, frente a la incapacidad del sector de las ITV, que afrontaban el reinicio de la actividad con más de 5 millones de vehículos pendientes de pasar dicha inspección técnica se amplió entre el 10 y el 15 % de los horarios, entre el 10 y el 35 % las plantillas, se reforzó el sistema de citas previas y se modificaron los procesos de gestión interna, todo ello activando un protocolo de seguridad para impedir la propagación del COVID-19. Unas medidas que han permitido incrementar el rendimiento de las inspecciones en un 23 % en todo el Estado. Y es que querer es poder, siempre, una máxima que parecen desconocer en la DGT.

Gracias, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.

A esta proposición no de ley se ha presentado una única enmienda que ya ha defendido el señor Gamazo. Por lo tanto, pasaríamos al turno de fijación de posiciones. Para iniciarlo tiene la palabra en nombre del Grupo Vasco la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Nosotros habíamos fijado nuestra posición originalmente en relación con la proposición no de ley y estaba absolutamente desfasada desde cuando se presentó. Ahora iremos analizando también la autoenmienda que el Grupo Popular ha presentado. Hay que decir que sí, que el servicio se ha reanudado pero con deficiencias y tenemos que insistir también en que la gestión de exámenes realizada por la Dirección General de Tráfico del Estado presenta deficiencias por la falta de examinadores en el caso de Euskadi, especialmente en Gipuzkoa, algo que desde nuestro grupo parlamentario venimos denunciando en reiteradas ocasiones y que sigue siendo un problema sin resolver.

Por otra parte, también en la proposición inicial se planteaba la remisión a las escuelas particulares de conductores de una información a aplicar en sus aulas que es competencia del Gobierno vasco, es competencia de las autoridades sanitarias. Y también, por lo que veo, en la autoenmienda que se ha presentado y que finalmente se votará hay aspectos que en un contexto de pandemia dificultan mucho la concreción y que este Congreso pueda posicionarse en este sentido. Por ponerles un par de ejemplos, dicen: No suspender la celebración de pruebas mientras dure la crisis sanitaria. O: Que durante el mes de agosto de los próximos años, de la nueva normalidad, el porcentaje sea del 60 %. Entendemos que es aventurarse en un horizonte que en muchos casos vendrá determinado por lo que desde las autoridades sanitarias se vaya planteando. El contexto de la pandemia limita mucho este texto para llegar a un nivel de concreción como el de algunas de las propuestas que aquí se están realizando.

Gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra el señor Cambrero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías. En primer lugar, coincido también con la anterior ponente en que el texto original de esta PNL está desfasado, por eso voy a analizarlo más bien en la autoenmienda que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 17

oportunamente el Grupo Parlamentario Popular ha presentado. Los problemas se acumulan en la DGT —ya lo ha dicho el proponente— también en lo relativo a los exámenes para conseguir el carnet de conducir. No hay ninguna novedad, todos en esta Comisión lo conocemos. Según algunas informaciones, más de 300 000 aspirantes al examen teórico, que han aprobado, están pendientes de pasar el práctico en España. Esos son datos que maneja por ejemplo CNAE. Ya en junio el director general de Tráfico avanzó que durante la pandemia se habían dejado de hacer 286 000 pruebas y la bolsa no deja de crecer. Hace una semana estuvo aquí el director general y pudimos llegar a la conclusión de que no se ha solucionado, de hecho está creciendo esa bolsa de exámenes pendientes. El problema no se ha originado durante la pandemia, pero desde luego ha empeorado. Por eso Madrid, Barcelona, Valencia, Lleida, Tarragona y Guipúzcoa son algunas de las zonas más colapsadas y según parece no hay esperanzas de que se vaya a solucionar a corto plazo. Algunas de las medidas que ha tomado la Dirección General de Tráfico es la realización de exámenes en agosto y un sistema de horas extra para los examinadores aunque con carácter voluntario.

Además, Tráfico tenía en marcha una convocatoria para incorporar a cuarenta examinadores que se ha retrasado *sine die*. Las protestas se extienden por toda España y no, señorías, los malos de esta película no son las autoescuelas, no son los alumnos y no son los examinadores, es la Dirección General de Tráfico, a pesar de que el director general está encantado de conocerse. El problema de fondo, como todos apuntan, es la falta de examinadores y no tiene solución a corto, a medio ni a largo plazo. Consideramos que la nueva redacción de esta iniciativa contenida en la autoenmienda se ajusta a las necesidades del sector sin descuidar la salud como bien primordial. Por eso, vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambroner. Por el Grupo Republicano, señora Granollers, tiene la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Voy a ser muy breve porque me parece que es una Comisión y un problema, el de la seguridad vial, lo suficientemente grave para que estemos todo el día como si jugáramos un partido de fútbol entre el PSOE y el PP, mandándonos la pelota de un sitio para otro como si los problemas de exámenes fueran desde que está el Gobierno del PSOE. Perdonen, pero los problemas de exámenes hace muchos años que están, hay un grave problema en los centros de la DGT y más en Cataluña para hacer exámenes y con ello lo único que hacen es reforzar nuestra posición de traspasar competencias. No vamos a decir nada más, si quieren hacer trabajo verdaderamente para la seguridad vial, traspasen competencias a quien pueda trabajar.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers. En nombre del Grupo Confederal de Unidas Podemos tiene la palabra la señora Jover.

La señora **JOVER DÍAZ**: Buenos días, yo también voy a ser muy breve. A pesar de que se ha modificado la PNL que había quedado totalmente desfasada y que nos preocupa y mucho el colapso del servicio público de exámenes de Tráfico, nos parece incoherente solicitar que no se suspenda la obtención del permiso y licencia de conducir en ningún día laborable si en este momento no existen suficientes examinadores. O por el mismo motivo, garantizar el 60 % el mes de agosto porque a tan largo plazo no es predecible, tanto más cuando la Dirección General de Tráfico se ha comprometido en la incorporación de más examinadores y a adoptar medidas adicionales, entre ellas, que no se aumente la bola de nieve con alumnos que se presentan deficientemente preparados. Si bien estamos de acuerdo en optimizar al máximo los recursos humanos y materiales especialmente en Tarragona, como se le expuso al director general de Tráfico en esta Comisión y a lo que él se comprometió, vamos a votar negativamente.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jover. Por el Grupo Vox tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente.

Coincido en muchos de los puntos que han comentado los otros grupos y, efectivamente, la autoenmienda viene a solucionar los problemas que tenía porque de alguna forma estaba enmarcada en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 18

un tiempo muy concreto. Aquí se ponen unos márgenes de trabajo y de tiempo que, si bien alguien critica que puede ser algo inapropiado porque no sabe lo que va a pasar, quienes más les critican son precisamente los que están haciendo proyectos a largo plazo como la Agenda 2030.

Si desde esta Comisión podemos plantear un trabajo para la Agenda 2030 en diez años, pues tampoco es desproporcionado pensar cómo evitar en los próximos dos años el problema que están teniendo los exámenes; un problema que no solo atañe al propio desarrollo de la Jefatura de Tráfico, sino también a muchísimos empresarios, a muchísimos autónomos y a muchísimos trabajadores que tienen la necesidad de tener ese carné, puesto que tener ese carné les permitiría tener trabajo. En tiempos de crisis, es muy importante.

Por lo tanto, es muy oportuna esta autoenmienda que se ha hecho el Partido Popular y tendrá el apoyo de VOX.

Gracias.

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

Para concluir este turno de fijación de posición, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Pérez Abellás.

El señor **PÉREZ ABELLÁS**: Gracias, presidente, buenos días.

Señorías, señor Gamazo, en relación con la PNL que nos trae aquí, quiero decirle lo siguiente. La Orden de Sanidad 440/2020, de 23 de mayo, por la que se modifican diversas órdenes para una mejor gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en aplicación del Plan para la transición hacia una nueva normalidad, en su artículo 50, dispone en su epígrafe «otras actividades educativas o de formación», que las autoescuelas podrán disponer de la reanudación de su actividad presencial, en aplicación de la fase II del Plan para la transición hacia una nueva normalidad. En este sentido, la vuelta a la actividad estará condicionada a que no se supere un tercio de su aforo, priorizando, siempre que sea posible, las modalidades de formación a distancia y *online*, siéndoles de aplicación las medidas de higiene y prevención previstas para los establecimientos y locales comerciales de carácter minorista en el artículo 13.3 de la Orden de Sanidad 414/2020, de 16 de mayo. Asimismo, y en cuanto a las clases prácticas de conducción, será obligatorio el uso de mascarillas en el vehículo de prácticas, tanto por el profesor o profesora, como por el alumno o alumna, debiendo desinfectarse el vehículo de prácticas antes y después de su uso por cada alumno o alumna, prestando especial atención a los elementos de uso común y mandos del vehículo, así como llevar a cabo su ventilación.

En cuanto a la realización de pruebas de evaluación para la comprobación de los conocimientos, aptitudes y comportamiento de los conductores, esta se producirá una vez sean abiertas al público las jefaturas provinciales, coincidiendo también con el pase por provincias a la fase II de la desescalada. Una vez retomada la actividad, el servicio de exámenes se mantendrá con continuidad en todo el periodo estival, sin suspensión de la celebración de exámenes en días laborables.

En cuanto a preservar la salud de los aspirantes, de los profesores y de los funcionarios, en las jefaturas provinciales de tráfico será necesario que todos los actores adopten las medidas y precauciones necesarias para minimizar riesgos. Para ello, la Dirección General de Tráfico aplicará todas las medidas en materia de prevención y distancia social aprobadas por el Ministerio de Sanidad, así como las incluidas en un Plan de contingencia para la reanudación de la actividad en los centros de trabajo de la Dirección General de Tráfico; un plan que estará en continua revisión para su adaptación a los nuevos procedimientos y protocolos sanitarios que las autoridades competentes formulen.

Para terminar, en relación con el último punto que pide la modificación de la instrucción 2019/CA-32, quiero decirle que los principios y criterios que determina la ejecución de las pruebas de aptitudes y comportamientos para la obtención del permiso de conducción están recogidas en el Reglamento General de Conductores, que traspone a nuestro Reglamento la Directiva 2006/126 de la Comunidad Europea, del Parlamento Europeo y del Consejo.

La instrucción 2019/C-132 contempla aspectos internos del desarrollo de las pruebas de control de actitudes y comportamientos, con el fin de garantizar la calidad en la realización de las mismas y su armonización a lo largo del territorio nacional. Los tiempos destinados a cada prueba recogidos en la instrucción son los que garantizan los tiempos mínimos de circulación en exámenes establecidos en la directiva.

Por lo tanto, nuestro grupo va a votar en contra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Abellás.

En esta proposición se votará la autoenmienda presentada por el Grupo Popular, que conocen todas sus señorías. ¿Es así, señor Gamazo?

El señor **GAMAZO MICÓ**: Efectivamente, vamos a votar a favor de nuestra autoenmienda. Y lamentamos las críticas a ese desfase y a esa temporalidad, que no existe en ningún momento.

El señor **PRESIDENTE**: Este es un turno solo para hablar de la votación y de la enmienda. Muchas gracias, señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Sí, disculpe, es que en otras comisiones permiten una breve réplica.

— **SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS ESPECIALES DICTADAS POR EL GOBIERNO PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS EN ARAS A NO RETROTRAER LA FECHA DE REVISIÓN A LOS PLAZOS ORIGINALES DE VENCIMIENTO PARA NINGÚN VEHÍCULO CUYA INSPECCIÓN CADUCARA DURANTE EL ESTADO DE ALARMA DECRETADO COMO CONSECUENCIA DE LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000893).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley, presentada también por el Grupo Parlamentario Popular, sobre la modificación de las medidas especiales dictadas por el Gobierno para la inspección técnica de vehículos en aras de no retrotraer la fecha de revisión a los plazos originales de vencimiento para ningún vehículo cuya inspección caducara durante el estado de alarma decretado como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Para su defensa tiene la palabra en nombre del Grupo Popular el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, muchas gracias.

Esta PNL que presentamos ante esta Comisión se podría llamar, de manera coloquial, «Todos enfadados con el Gobierno socialcomunista ante la aberrante decisión de acortar la validez de la ITV prorrogada».

Señorías, como todos ustedes saben, la inspección técnica periódica de vehículos es el principal instrumento para garantizar que los que están en circulación cumplen con las condiciones técnicas necesarias para poder circular sin riesgos para la red viaria. El Real Decreto 920/2010, de 23 de octubre, regula la inspección técnica de vehículos y señala que los vehículos deben someterse a inspección antes de la fecha de fin de validez consignada en su tarjeta ITV de inspección técnica periódica. Pero esta situación se alteró. ¿Por qué? Por el estado de alarma, y, en efecto, se suspendió este plazo de caducidad de las ITV por lo dispuesto en la disposición adicional tercera del Real decreto que —valga la redundancia— estableció o decretó el estado alarma, el tantas veces citado 463/2020, de 14 de marzo. Consiguientemente, lo que se produjo fue el cierre de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Pero, en ese plan que el Consejo de Ministros 28 de abril presentó de desescalada ya en principio se permitió sobre la base a dos órdenes del Ministerio de Sanidad, que era la autoridad delegada en la competencia relativa a las estaciones de inspección técnica de vehículos, estableció una apertura con cita previa. Eso fue normal dentro de esa situación; lo peor fue a partir del 15 de mayo cuando el ministro de Sanidad dictó la Orden 413/2020, que es la generadora de todos los enfados y malestares que ha generado la misma, porque en el artículo 2 establece que, una vez superada la ITV de un vehículo que debía someterse a inspección durante la vigencia del estado de alarma, la referencia para establecer su próxima fecha de inspección será la fecha de validez que consta en la tarjeta ITV y no computará —esto es lo grave— en ningún caso la prórroga de los certificados concedidos como consecuencia de la declaración del estado del arma y de sus sucesivas prórrogas. Señorías, qué barbaridad alterar el orden de la caducidad de la tarjeta de la ITV cuando se ha concedido una prórroga para facilitar la tarea a los ciudadanos.

Esta decisión es arbitraria. ¿Por qué? Porque no hay ningún tipo de razón técnica que acorte el periodo de validez de la ITV prorrogada. Y también es perjudicial para los ciudadanos, entre los que se cuentan muchos sectores autónomos, a los que se les obligaría a pasar una ITV en un breve plazo de tiempo sin haber cumplido lo que se establecía inicialmente antes del estado de alarma. Conlleva costes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 20

económicos, implica volver a pagar una nueva tasa y, además, esta actitud de este Gobierno socialcomunista vulnera la normativa nacional europea.

¿Cómo no van a reaccionar las entidades afectadas por esta barbaridad? Así, los sectores más afectados fueron representados en esta protesta por sus asociaciones u organizaciones, la OCU, UATAE, que es la unión de autónomos, Agrupación de Profesionales de Auxilio en Carretera, Fedetaxi, Fenadismer. Todas ellas de diversas maneras manifestaron su queja y su protesta. Fedetaxi, por ejemplo, lo denunció ante la Comisión Europea; Automovilistas Europeos Asociados interpuso un recurso ante el Tribunal Supremo que fue admitido. Y para que vean la razón que tienen estas asociaciones cuando protestan, les diré que esta injusta medida afecta a más de 5 millones de conductores y tiene un coste económico de cerca de 200 millones. Repito, no obedece a ningún tipo de razón de seguridad vial ni tampoco a temas medioambientales.

Quiero mencionarles el razonamiento que respecto a la queja que presentó Fenadismer en julio de este año denunciando esta barbaridad, el 27 de julio hizo el Defensor del Pueblo, basando sus argumentos en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, que en esencia consagra el principio de reducción de cargas como manifestación de un principio más amplio, que es el de la buena Administración. También se ampara en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y dice que evidentemente es loable tratar de que las estaciones sobrevivan económicamente, pero que hay otros sectores que también se han visto muy afectados. Por tanto, este objetivo de interés general se puede alcanzar por otras vías sin imponer cargas a los particulares sin efecto apreciable para el interés general. Y vuelve a la tesis que nosotros defendemos, que se vuelva a la fecha de la caducidad iniciada en la tarjeta desde el momento en que se hace la nueva ITV. El Real Decreto 26/2020, de 7 de julio, vuelve a repetir esta atrocidad, pero nosotros, como está todavía en plazo de enmiendas, presentaremos las oportunas.

La noticia última a este respecto —es interesante acabar con ello— es que Fenadismer interpuso un recurso ante el Tribunal Supremo sobre esta barbaridad y ayer hemos tenido conocimiento de que el Tribunal Supremo ha dictado la suspensión cautelar de la medida, con lo cual estamos en la misma línea que marca el órgano máximo de la justicia española, y nosotros hacemos un triple *petitum*: prorrogar la vigencia de las inspecciones durante siete meses, suprimir ese artículo segundo tan controvertido y mejorar el funcionamiento, incrementando la capacidad y los horarios de apertura al público de las estaciones de ITV para evitar la saturación y aglomeraciones que se puedan producir y dar una satisfacción permanente al usuario de las mismas. Termino diciendo que como VOX ha presentado una enmienda de mejora técnica de redacción que en el fondo viene a decir lo mismo que nosotros en el punto uno, la vamos a aceptar.

Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señorías.

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

Efectivamente, a esta proposición no de ley se ha presentado una única enmienda por el Grupo Parlamentario VOX. Para su defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchas gracias, presidente. Intervendré muy brevemente.

Efectivamente, hemos presentado esta enmienda; ha sido aceptada porque es de sentido común, y desde VOX obviamente vamos a apoyar esta PNL del Grupo Popular. Creemos que además beneficia especialmente a los ciudadanos de a pie, a cualquier ciudadano que tenga un vehículo, que tenga un coche, empresas que tengan grandes flotas, porque ante la crisis económica, a la cual nos ha abocado este Gobierno, es necesario precisamente dar viabilidad a quien tenga un gasto más, como puede suponer acortar el plazo de la ITV.

Muchísimas gracias.

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

En el turno de fijación de posiciones, en primer lugar tiene la palabra la señora Gorospe, en nombre del Grupo Vasco.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Esta es otra proposición no de ley que a nuestro juicio también está desfasada, como la anterior iniciativa. Consideramos que la regulación de las prórrogas es adecuada, que la supresión de la no retroacción de la fecha de revisión a los plazos originales de vencimiento se refiere únicamente a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 21

vehículos que deben pasar la ITV cada seis meses; puede darse el supuesto de que un vehículo que ha pasado la ITV un día determinado tenga que volverla a pasar inmediatamente después. Por último, quiero decir —ya saben ustedes que nosotros venimos a Madrid a defender nuestro marco competencial, nuestras competencias— que los horarios de apertura de las estaciones de ITV son competencia del Gobierno vasco, de Industria, por lo que no corresponde a la Dirección General de Tráfico del Estado impulsar los horarios de apertura de las ITV en Euskadi.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cambronero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Voy a ser muy breve.

En cuanto a esta iniciativa, esta semana, como ya ha mencionado también el grupo proponente, se produjo una importante sentencia del Tribunal Supremo. El Alto Tribunal ha establecido que la fecha para la inspección técnica será la que corresponda a la base de la fecha de la inspección y no la anterior durante el estado de alarma. No existen motivos, pues, para el Tribunal Supremo que justifiquen el acortamiento de la validez de estas inspecciones. Por ello, creo que el texto de la iniciativa va muy en consonancia con esta sentencia. La vamos a apoyar porque además creemos que la suspensión cautelar es muy ajustada a derecho.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Jover.

La señora **JOVER DÍAZ**: Creo que estamos todos de acuerdo en que la inspección técnica periódica es el principal instrumento para garantizar que los vehículos en circulación cumplen con las condiciones técnicas necesarias para poder circular sin riesgos por la red viaria. Como en todos los aspectos de la vida, la crisis sanitaria de la COVID-19 ha afectado a la ITV de vehículos, que deben cumplir una serie de requisitos, cuyo objetivo es garantizar la salud de las personas. Estas medidas se están ya aplicando de forma efectiva. Por ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Baleares se están poniendo en marcha dos estaciones móviles, pero esta PNL expresa la preocupación por el hecho de que no se ajuste la fecha de una nueva ITV a la que realmente se ha realizado, sino a la existente anteriormente. Vamos a votar negativamente, porque no es competencia de la dirección general, sino de las comunidades autónomas.

Gracias.

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

Para concluir este trámite de fijación de posición, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Vamos a mostrar nuestra oposición a la propuesta de la nostálgica oposición, ya que es evidente que, ante la situación excepcional que se vivió, también se tuvieron que tomar medidas excepcionales. Entrando en el último punto del *petitum*, si no he entendido mal, en la primera proposición el Grupo Popular incluso ha elogiado el refuerzo que ha habido en las ITV y el funcionamiento que eso ha dado. Deberían aclararse, porque después en la segunda proposición vuelven a decir que hay que reforzar. Si ha funcionado, reconozcámoslo, porque está bien reconocer cosas, incluso estando en la oposición. Las medidas que se tomaron, por ejemplo, de las prórrogas escalonadas, no eran disparatadas, eran racionales, estaban pensadas y se tuvieron que tomar sobre la marcha, como tantas medidas que se tuvieron que tomar durante la pandemia. Y no perjudican a nadie, no nos confundamos, porque los vehículos tienen que pasar las mismas inspecciones que estaban previstas. Sí se producen molestias, porque a lo mejor se van a juntar en el tiempo, pero un perjuicio no es una molestia, no confundamos los términos, y molestias, desgraciadamente, todos hemos sufrido con esta pandemia. Las prórrogas escalonadas tienen una razón, y es facilitar una razonable distribución de las inspecciones. Si se pone un plazo para todos, posiblemente se acumulen todas las inspecciones al final de ese plazo, lo que además de dificultar el trabajo de las ITV, supondría un peligro para la seguridad vial, en el caso de que fuera un plazo muy largo. Eso hay que tenerlo en cuenta, porque aquí estamos para mejorar la seguridad vial. En cuanto a establecer como fecha de inspección la original, pues va en esa línea de redistribuir el flujo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 22

las inspecciones y evitar la acumulación, porque se daría el caso —de aceptar esta proposición— de que de marzo a junio las ITV estarían prácticamente sin actividad y la actividad de esos meses se acumularía el resto del año, provocando un mal funcionamiento que seguro nos llevaría a una futura PNL de la nostálgica oposición pidiendo que se solucionara el problema.

Por último, quiero hacer mención al tema del auto, que no sentencia, del Supremo de ayer. Evidentemente, cuando se conocen los motivos por los que se hace una suspensión cautelar, que es evitar que se produzca el perjuicio de lo que se está reclamando pero no se entra en los motivos de fondo, lo que hay que estar es a la resolución definitiva; un motivo más, por cierto, para no aprobar esta proposición, porque cuando decidan los tribunales, pues evidentemente estaremos a lo que ellos decidan.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL POST COVID-19. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/000930).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a vehículos de movilidad personal post COVID-19, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Para su defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCÁRAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

Esta es una proposición no de ley necesaria y urgente, urgente porque solo hace falta dar una vuelta por cualquier ciudad de España para ver que los patinetes eléctricos ya no son un simple juguete de los niños, sino que realmente podemos cruzarnos por cualquier vía con patinetes que interactúan con otros vehículos de pequeño tamaño, como motos, bicicletas o incluso coches y camiones. Por ello, es importante llevar a cabo la aprobación de esta PNL, porque este tipo de vehículos se encuentran con que no hay una legislación específica. Hay una legislación muy ambigua que viene de Europa y que realmente conlleva que más de 8000 ayuntamientos tengan que empezar a legislar. Tienen que empezar a legislar cada uno a su antojo y en muchísimos casos no teniendo en cuenta la seguridad de las personas que utilizan el patinete. Por ello, es necesaria homogeneizar la normativa para que no haya más de 8000 normativas en España, de tal manera que cualquier español de Málaga se pueda ir a Barcelona o a cualquier ciudad de Galicia y pueda ver que las normas que tiene que cumplir son las mismas en cualquier parte de España, o incluso para los extranjeros que alquilan esos patinetes en muchísimas empresas que tienen muchas de nuestras ciudades. En esta PNL también hacemos hincapié en que es necesaria una formación para quien utiliza los patinetes. No puede ser que chavales muy jóvenes, sin ningún tipo de conocimiento del uso de las vías y de sus señales, puedan interactuar con el tráfico, dando lugar a actitudes que ponen en peligro su propia vida y también la de otros conductores. Otra cosa muy importante en la que también hacemos hincapié es la señalización. La señalización en este caso es importante en tanto que podemos ver que siendo un vehículo de una altura muy limitada, muy bajo normalmente todo él, a cierta hora de la noche y con personas que visten con ropa oscura es casi imposible verlo. Por tanto, un conductor de cualquier vehículo prácticamente lo ve cuando lo tiene encima y esto pone en riesgo su vida. Hemos incluido también una enmienda de adición donde se pida la homologación por parte de la Unión Europea. Cada vez son más los fabricantes de otros países que están exportando patinetes a España y quizá muchos de ellos no cumplen con la normativa europea de seguridad. Hemos pedido incluir también un timbre en esta nueva edición para avisar a los viandantes, para evitar cualquier tipo de colisión; y, cómo no, un seguro de responsabilidad civil. La semana pasada lamentablemente hubo un accidente muy grave con un chaval joven con monopatín y creo que es muy importante tener un seguro de responsabilidad civil, tanto por los daños propios que se pueden ocasionar ante una caída como los daños a terceros que se puedan causar: el atropello de cualquier persona o cualquier usuario de otro monopatín. Es un seguro que tendría un coste realmente insignificante, muy pequeño, pero que daría una seguridad de cara a cualquier tipo de pleito, ya que en la situación en la que estamos obviamente significaría la ruina de una familia en el caso de fallecimiento.

Por todo ello hemos traído esta PNL. La planteé en esta Comisión por temas personales, pero entendí que realmente aquí todos velamos por la seguridad vial; en esta Comisión, más allá de lo que es el debate partidista, se trata de salvar vidas. Tenemos más de un millón de patinetes en la calle, muchos de ellos están poniendo en riesgo la vida de los ciudadanos y confío en el buen criterio de todos los grupos para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 23

que apoyen esta PNL porque entiendo que la finalidad de esta Comisión es salvar vidas y esa legislación no se puede demorar más; vamos tarde y no podemos aplazarla durante más tiempo. Hay una enmienda del Grupo Popular a uno de los puntos con un cambio de redacción que también vamos a admitir.

Muchísimas gracias.

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

Efectivamente, a esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: *Bo día, presidente*. Buenos días a todos.

En relación con el tema que nos ocupa acerca de esta proposición no de ley para elaborar un plan de seguridad vial orientado a regular los vehículos de movilidad personal, he de decir que no es la primera vez que se propone la elaboración de un plan de estas características porque el Grupo Popular y Ciudadanos presentaron en la legislatura pasada sendas PNL que iban en sentido parecido, y además fueron aprobadas por unanimidad, incluido el voto del Grupo Socialista. Por eso, sorprende que transcurridos más de dos años desde que se aprobó la primera proposición no de ley en esta Comisión, a día de hoy todavía no exista una normativa definitiva que regule la circulación de este tipo de vehículos. Y sorprende este retraso porque en febrero de 2019 el portavoz socialista había anunciado en esta Comisión que la DGT ya estaba trabajando en la regulación de los vehículos de movilidad personal y que desde la Subdirección General de Movilidad se crearía un grupo de trabajo para resolver asuntos propios de este tipo de vehículos. Dado el tiempo transcurrido sin haberse elaborado una normativa en firme y viniendo el comentario de un portavoz del Grupo Socialista, podría ser que este grupo de trabajo anunciado fuera del estilo del comité de expertos que asesoraba al Gobierno en el COVID, puede ser que nunca existiera; a esto nos tiene acostumbrados el Partido Socialista. Si no, no se entiende que transcurridos dos años lo único que tengamos sea lo publicado por parte de la DGT: una instrucción transitoria en diciembre del año pasado. Por cierto, instrucción transitoria que, según también la DGT, parte de una petición realizada por la Policía de Tráfico, no parte del Partido Socialista. Señores socialistas, no sé, ¿cómo defienden ante el Gobierno los acuerdos que ustedes apoyan en esta Comisión? ¿Lo que votan aquí es simple postureo? ¿No son conscientes de que los accidentes motivados por vehículos de movilidad personal se han disparado? ¿Son conscientes de que el 81 % de los fallecidos en ciudades por accidentes relacionados con la circulación son ciudadanos vulnerables? ¿No les inquieta que esta estadística puede aumentar?

Señores del Partido Socialista, no vuelvan siquiera a insinuar que les importa la seguridad vial de los más vulnerables mientras la DGT no resuelva este tema. Urge ya contar con una normativa clara y estable que regule la circulación de este tipo de vehículos y que sea aplicable a todo el territorio español. Por tanto, el Grupo Popular va apoyar esta iniciativa presentada porque, como he señalado, está en consonancia con las aprobadas anteriormente y es muy necesario. A ver si por reiteración de la petición acabamos consiguiendo, de una vez por todas, que se regule definitivamente la circulación de los vehículos de movilidad personal porque, a pesar de que este asunto se haya incorporado en el plan normativo de 2020, dudamos de que se acabe llevando a efecto. No obstante, como ya se ha apuntado, hemos presentado una enmienda, que acaban de anunciar que se acepta, para que el plan a desarrollar garantice siempre la prioridad y seguridad de los peatones y, en especial, de las personas con movilidad reducida. Y cuando hablamos de movilidad reducida lo queremos hacer en sentido amplio, hablamos de aquellas personas cuya movilidad se halle reducida bien por la edad, por motivos de discapacidad física, ya sea motriz o sensorial; estamos hablando del colectivo de ciegos o del colectivo de sordos —por cierto, colectivo de sordos que suelen ser los grandes olvidados—, y ya sea esta una discapacidad permanente o temporal o por cualquier otra discapacidad que se deba contemplar.

El señor **PRESIDENTE**: Debe concluir, señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA**: Para nuestro grupo es primordial garantizar siempre la seguridad de los más vulnerables.

Muchísimas gracias. **(Aplausos.—Un señor diputado: Una sugerencia, si hay algún grupo al que no le da la palabra y quiere intervenir...)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: En principio estoy dando la palabra a los grupos y a las señoras y señores diputados que habían comunicado a la Presidencia o al letrado que iban a intervenir.

Para iniciar este turno de fijación de posición, tiene en primer lugar la palabra la señora Gorospe, en nombre del Grupo Vasco.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Votaremos en contra otra vez por injerencia competencial. La proposición no de ley inicialmente presentada —y entiendo que la enmienda transaccional que se acaba de anunciar irá en los mismos términos, aunque no la hemos visto— no respeta las competencias municipales en materia de vehículos de movilidad personal ni de las diputaciones forales, en nuestro caso, en materia de carreteras. La promoción de las medidas además es competencia del Gobierno vasco, de Tráfico, y el protocolo de desinfección también afecta al Gobierno vasco, a Salud.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene palabra el señor Cambronero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Esta PNL se centra en un asunto de imperiosa actualidad y es que la movilidad de nuestras ciudades va a cambiar —ha cambiado ya de hecho— y debemos atender a estas nuevas necesidades. Como ya decía el portavoz del Grupo Popular, en otras legislaturas habíamos presentado otras iniciativas prácticamente calcadas, con lo cual lo consideramos muy acertado.

Estamos asistiendo a un aumento del transporte privado. Además, corremos el riesgo de que se mantenga de forma estructural, incluso después de la pandemia. Sabemos que la pandemia da una sensación de seguridad del vehículo privado. Aunque tenemos todas las medidas de prevención necesarias, los ciudadanos siguen prefiriendo el transporte privado al público por eso que les decía, porque les aporta mayor seguridad. Debemos poner en marcha todas las medidas necesarias para evitar aglomeraciones en el transporte público y fomentarlo, reducir el miedo que se está percibiendo ahora por los usuarios y proporcionar a los pasajeros confianza suficiente para volver a actualizar estos medios de transporte. Es imprescindible para ello medidas de seguridad sanitarias. Por concretar y por no alargarme en el tiempo, vamos a apoyar esta PNL. Creemos que es amplia y además incluye medidas de seguridad, incluso también jurídicas en cuanto a seguros y, por eso, no tenemos nada que añadir. Vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra en nombre del Grupo Confederal de Unidas Podemos, la señora Jover.

La señora **JOVER DÍAZ**: Gracias.

Vamos a votar desfavorablemente esta PNL porque es una mezcla poco consecuente de propuestas y no respeta ámbitos competenciales. Solicita un plan de promoción de vehículos cuando ya se están tomando medidas; asimismo, la ampliación de red de puntos de recarga para vehículos eléctricos sin tener en cuenta que desde las comunidades autónomas que tienen las competencias se están impulsando con incentivos para empresas y financiando instalaciones —pidan información a sus compañeros, por ejemplo, de Baleares—, y facilitar la fabricación de baterías eléctricas cuando la ministra ya expuso que se estaba impulsando. En lo que compete a las cuestiones educativas de la proposición, la seguridad vial forma parte ya de los contenidos educativos de los centros españoles, tanto desde el enfoque transversal como desde el punto de vista de diferentes materias. La normativa educativa actual lo contempla y además, en su ámbito de competencia, corresponde a las comunidades autónomas la incorporación de elementos curriculares a este respecto, así como la promoción de acciones de sensibilización y promoción de la seguridad vial. Por lo dicho, votaremos en contra.

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

Para concluir este trámite, tiene la palabra el señor López Cano, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenas tardes. Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 25

La verdad es que debo confesar mi sorpresa —buena, tengo que decirlo— por la proposición no de ley presentada, tanto por el estilo como por el contenido. Aun así, debo decirles que vamos a votar en contra por los términos en los que se redacta su aspecto técnico-político y porque llega tarde. Me parece positivo —es de agradecer— que VOX se sume a la apuesta que se hace por la sostenibilidad y que hablemos aquí para impulsar todas las acciones que se pueden llevar a cabo para ello, pero insisto en que llegan tarde porque todo esto ya se está haciendo. Podemos observar que la propuesta es variada y toca muchos puntos; todo esto de desplazarnos toca muchos aspectos, porque están las personas, los vehículos, las vías, pero es verdad —y el director general ya lo dijo aquí— que se está desarrollando un reglamento en el que se va a incluir, por ejemplo, el tema de los patinetes. Por tanto, pedir algo que ya se está tramitando me parece que está fuera de lugar, porque ya se está trabajando en ello. También es cierto que en todo lo que tiene que ver con el transporte, la movilidad y la sostenibilidad en un Estado como el español, compuesto, hay que tener en cuenta otras administraciones, como las autonómicas y las locales; la Administración local también cuenta porque hay muchas vías que son urbanas y tienen sus propias normas. En poco espacio quieren abarcar demasiado con esta PNL. Estamos hablando del aspecto industrial, de favorecer la fabricación de los vehículos eléctricos personales, las recargas, pero es que ya hay un plan, el Plan Moves, con 2900 millones de euros, que incorpora el Plan de impulso a la cadena de valor de la industria de la automoción, donde se incluyen las bicicletas eléctricas, por ejemplo. Ya está; insisto, le doy la bienvenida. Pero quiero recordarles que otra de las cosas que piden ya se hace, como por ejemplo incorporar la educación. El Real Decreto 126/2014, por el que se establece el currículum básico de la educación primaria, recoge en sus criterios de evaluación la obligación de conocer y respetar las normas de circulación y fomentar la seguridad vial en todos sus aspectos. Es decir, se solicita algo que ya se hace desde hace muchísimo tiempo y en todas las comunidades autónomas.

Hay una cosa que me ha extrañado. No hace demasiado tiempo —este mismo año— VOX presentaba una enmienda a la totalidad del proyecto de ley de cambio climático y transición energética —a la totalidad— porque decía que quería cambiar la economía y la vida de los españoles, entre otras cosas, en el transporte —querían cambiar la vida—. Yo creo que cuando uno lee esta PNL también se aprecia que se quieren cambiar ciertas cosas y no creo que VOX quiera imponer la vida a los españoles. Simplemente, hay una cosa que es lógica. Hay nuevas formas de desplazarse y hay que regular e impulsar todo aquello que tenga que ver con la sostenibilidad. Insisto, bienvenidos.

Por lo que se refiere a la transición ecológica, bienvenidos también.

El señor **PRESIDENTE**: Debe ir concluyendo, señor López Cano, por favor.

El señor **LÓPEZ CANO**: Bienvenidos, pero se está haciendo también en la Ley de cambio climático y en la Estrategia de movilidad. Llegan tarde, pero de todas maneras nunca es tarde, así que, por lo que veo, si la línea a seguir es esta, espero que podamos entendernos en nuevas cosas que se tengan que llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Cano.

Señor Alcaraz, entiendo que se vota su proposición con la incorporación de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. **(Asentimiento)**.

Muchas gracias.

— RELATIVA A LA REDUCCIÓN DE TASAS MÁXIMAS DE ALCOHOL EN SANGRE PERMITIDAS EN LA CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000936).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a proposición no de ley relativa a la reducción de tasas máximas de alcohol en sangre permitidas en la conducción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora vicepresidenta primera de esta Comisión, la señora García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Todas y todos sabemos que la conducción bajo los efectos del alcohol es peligrosa. Sin embargo, muy pocos conductores saben a qué riesgos se exponen exactamente cuándo conducen de este modo. Por el contrario, son muchos los mitos y las falsas creencias que circulan respecto al alcohol y la conducción. El alcohol es uno de los factores de riesgo más frecuente implicado en los accidentes de tráfico. De cada cien accidentes, el alcohol está implicado de uno u otro modo en entre el 30 y el 50 % de ellos. Los datos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 26

que tenemos de los siniestros de tráfico causados por el alcohol son escalofriantes. Según el informe del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses de 2018, el 26,5 % de los conductores y el 21 % de los peatones fallecidos superaron los límites de alcohol en sangre. La mayoría de las veces en que una persona bebe y conduce no suele acabar sufriendo un accidente. Por ello, es muy fácil que llegue a pensar que no hay peligro y repita este comportamiento cada vez con más frecuencia. Desgraciadamente, si beber y conducir se convierte en algo habitual, que el accidente se produzca es una mera cuestión de tiempo.

De acuerdo con la legislación actual, las tasas de alcoholemia permitidas para los conductores en España son de 0,5 gramos por litro en sangre o de 0,25 miligramos por litro en aire espirado, aplicándose a todas aquellas y aquellos conductores que tienen más de dos años de antigüedad para la conducción de bicicletas, ciclomotores, coches y furgonetas, es decir, para las licencias de tipo AM, A1, A2, A y B. Sin embargo, cualquier alcoholemia, por pequeña que sea, puede alterar la capacidad de conducir, incrementando el riesgo de accidente. Por ello, la tendencia a nivel internacional es ir rebajando las tasas máximas permitidas. Los efectos del alcohol son mayores en los conductores con poca experiencia, ya que todavía no han automatizado los movimientos necesarios para conducir que se aprenden con la práctica. Por ello, a los conductores noveles se les permite una tasa de alcoholemia menor para circular durante los dos primeros años de su permiso de conducir, no pudiendo superar la tasa de 0,3 gramos por litro en sangre. El último informe de la Organización Mundial de la Salud publicado a finales de 2018, *Global status report on road safety*, muestra que, mientras la tasa de alcoholemia máxima general de 0,5 gramos por litro en sangre o de 0,25 miligramos por litro en aire espirado que tenemos en España es conforme con las recomendaciones de este organismo internacional, no ocurre lo mismo con la tasa aplicada al colectivo de conductores y conductoras noveles, que en España es de 0,3 gramos por litro en sangre frente a lo recomendado por la Organización Mundial de la Salud, que es de 0,2 gramos por litro de sangre o 0,10 miligramos por litro en aire espirado. Para los conductores profesionales el límite máximo permitido es de 0,3 gramos por litro en sangre o de 0,15 miligramos por litro en aire espirado, es decir, para aquellas personas dedicadas al transporte de mercancías, al transporte de viajeros en vehículos de más de nueve plazas, servicio público, transporte escolar y de menores, también transporte especial, mercancías peligrosas o servicio de urgencias. Ya en 2001, hace diecinueve años, la Comisión Europea en su Recomendación C(2000) 4397 recomendaba una tasa máxima de 0,2 gramos por litro de sangre o 0,10 miligramos por litro en aire espirado no solo para noveles, sino también para las personas que conducen vehículos de grandes dimensiones, vehículos de transporte de personas o mercancías peligrosas. El hecho de conducir y superar los límites fijados supone un peligro para la seguridad vial. Además, en el caso de dar positivo en un control de alcoholemia, la persona es sancionada, debiendo pagar una multa, perdiendo puntos de su carné de conducir y, si la tasa de alcoholemia es muy elevada, pudiendo incurrir en un delito penal y ser condenada, pero lo más grave es que puede perder su vida o provocar la muerte a otras personas, y eso sí que no tiene remedio.

En conclusión, el Grupo Parlamentario Socialista trae a esta Comisión una PNL instando al Gobierno a reducir la tasa máxima de alcohol en sangre permitida a los conductores y conductoras noveles durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir, así como a conductores y conductoras de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, del servicio público, de transporte escolar y de menores, de mercancías peligrosas, servicio de urgencias o transportes especiales a 0,2 gramos por litro en sangre o a 0,10 miligramos por litro en aire espirado para adecuar la normativa española a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y de la Comisión Europea.

Sabemos que esta proposición no de ley ha recibido una enmienda por parte del Grupo VOX, la cual no vamos a poder asumir, porque, aún estando a favor de que en efecto la Dirección General de Tráfico cuente con todos los medios y recursos necesarios, tenemos que recordarle al Grupo VOX que la dotación de medios a la Administración General del Estado se realiza en el Congreso a través de los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, como se van a debatir en breve, les rogamos que hagan en ese trámite las enmiendas que consideren necesarias.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora García López.

Efectivamente, se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley por el Grupo VOX y para su defensa tiene la palabra el señor Gestoso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 27

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Me ha parecido entonces entender que la postura del Partido Socialista es no admitir la enmienda. ¿Correcto?

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Correcto.

El señor **GESTOSO DE MIGUEL**: Vale.

Simplemente manifestaré la estupefacción que desde VOX sentimos por, una vez más, el sectarismo y esa especie de cordón sanitario que nos quieren poner, y que desde luego no van a conseguir, porque seguimos teniendo detrás a prácticamente cuatro millones de españoles. Por tanto, sigan con su tacticismo. No compartimos la excusa que ha dado para no admitir la enmienda que hemos presentado; enmienda que es de absoluto sentido común, porque, ya que bajan los niveles en determinados casos, como, por ejemplo, los conductores noveles y demás, pues, lógicamente, se deben ampliar y dotar de medios a la Guardia Civil de Tráfico y a la Dirección General de Tráfico —pero especialmente a su brazo ejecutor, entre comillas, de la parte sancionadora y de la parte de control de tráfico, que es la Guardia Civil—, medios de los que actualmente carecen. Digo esto porque los sindicatos de la Guardia Civil y los sindicatos policiales nos vienen denunciando periódicamente que carecen de medios suficientes para realizar adecuadamente los controles de drogas, que son tan importantes, ya que si un menor o una persona que acaba de sacar su carné va drogado muchas veces pasará desapercibido precisamente por esa falta de medios que tiene la Guardia Civil de Tráfico y los policías locales encargados de estos controles.

Como decía, creemos que sin nuestra enmienda de adición esta proposición del Partido Socialista queda incompleta y más después de la peregrina excusa que ha dado para no aceptarla simplemente porque es de VOX, no porque sea contraria al interés general o porque no vaya a suponer una mejora de su proposición. Por ello, simplemente les diré que, una vez más, el Partido Socialista se ha retratado en esa deriva en la que está de enfrentar a los españoles y de poner cordones sanitarios a los que no piensan como ellos. Desde ese punto de vista, que ellos sigan con su política, que creo que les va a quedar poco y, desde luego, esto lo único que hace es poner de manifiesto la necesidad de la acción que desde VOX hemos presentado hace dos días. Otro motivo más que justifica la moción de censura y por qué un Gobierno de esta irresponsabilidad y un partido de este sectarismo no pueden seguir ni un segundo más dirigiendo nuestra nación. Están dando muestras de estar absolutamente incapacitados para gobernar todo lo que no sea sectarismo y todo lo que no sea su infumable credo ideológico.

Nosotros en esta proposición nos vamos a abstener. Lamento que al Partido Socialista le importe el alcohol y, sin embargo, que la gente vaya drogada al volante parece ser que le importa menos simplemente porque es VOX el que ha presentado esa enmienda.

Muchas gracias.

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

Pasamos al turno de fijación de posición y tiene la palabra, en primer lugar, en nombre del Grupo EH Bildu el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenos días. Gracias, señor presidente.

Nuestro grupo va a votar a favor, aunque les quiero decir que, desde un punto de vista general, no es positivo que haya tasas diferentes para el conductor novel y para los conductores expertos, es decir, con dos años de conducción. Estaríamos más a favor de una bajada general de la tasa de alcohol. Quiero explicar por qué no estamos de acuerdo con que haya un baremo diferente, y es porque creamos un hito. A partir de un determinado momento, nos consideramos capaces de tomar una mayor cantidad de alcohol y no pensamos que vamos a dar esas tasas, ya que creemos que somos conductores expertos. Por tanto, conducimos con más laxitud y los consumos se efectúan también con mucha mayor laxitud.

Teniendo en cuenta este comentario general, que no es solo una cuestión del Estado español, sino también europea, y teniendo en cuenta asimismo que, aunque no haya estudios concretos en este sentido, esto hay que corregirlo, vamos a votar a favor de esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 28

El Grupo Vasco también apoyará la proposición no de ley objeto de debate, presentada por el Grupo Socialista, porque, como dice su punto tercero, lo que pretende la iniciativa es seguir las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y la Comisión Europea. Por tanto, nuestro voto será favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Gorospe.
Por el Grupo Ciudadanos, señor Cambronero.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Hombre, entre veinticinco y cincuenta y cuatro años, que conduce un turismo o una motocicleta y que, previamente, ha consumido alcohol. Este es el perfil más común de los conductores fallecidos el año pasado, según la memoria 2019 que presenta el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. De los 130 fallecidos a los que se realizó la autopsia, casi el 38 % dieron positivo en alcohol, drogas y abuso de psicofármacos, y más del 80 % eran hombres. El consumo de drogas y el abuso de psicofármacos también han subido, y esa tendencia es muy preocupante.

Con esos datos vemos la oportunidad de esta propuesta, pero también coincidimos con el grupo enmendante en la necesidad de dotar de medios a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para que su cumplimiento sea efectivo. A pesar de que vamos a votar a favor de la proposición no de ley, las estadísticas muestran ciertos patrones de comportamiento en unos perfiles muy determinados de población, por lo que creemos necesario que se intensifiquen, para estos colectivos más propensos a este tipo de infracciones, las campañas de concienciación en centros educativos y a través de los medios de comunicación, así como que se aumente el control de alcoholemia y drogas para que actúen como herramienta disuasoria. Vamos a apoyar esta PNL, con las reservas que he comentado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambronero.
A continuación, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Ya les adelanto que nosotros también vamos a apoyar esta PNL. De todas formas, coincido con algunos de los compañeros en que tener dos años de conducción a veces no tiene por qué ir ligado a tener experiencia, porque puedes tener solo unas horas de conducción. De todas maneras, estamos a favor de que la tasa de alcohol en sangre siempre tendría que ser lo más baja posible. Sabemos que se adecúan a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Les animamos a continuar así, a que utilicen el tiempo que tengan para fomentar la seguridad vial, la educación. Es lo mismo que hablábamos el otro día sobre el cinturón de seguridad. Un tema de educación es saber que cuando tienes que conducir no puedes beber alcohol y te tienes que poner el cinturón de seguridad. Les animamos a que continúen así y a que acaben con el lastre, que les hace perder tanto tiempo, de los exámenes de conducir. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Granollers.
Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

Querría, en primer lugar, hacer una breve reflexión sobre las palabras del representante de VOX. La aceptación o rechazo de las enmiendas en Comisión de las PNL es una práctica absolutamente habitual. Por lo tanto, deducir de ello o afirmar que, por el rechazo de una enmienda, un partido está incapacitado para gobernar roza lo patético, puesto que en ese caso todos los partidos de este país estaríamos incapacitados para gobernar.

Dicho lo cual, nosotros coincidimos con los proponentes en que la conducción tras ingerir alcohol es una de las causas más comunes de accidentes de tráfico. Es de sobra conocido por todos los conductores que conducir bebido es un delito grave y, por tanto, no hay excusa que justifique que se siga conduciendo bebido porque estas tasas de alcohol causan muertes. En este sentido, nos parece razonable que se dé un paso más hacia hacer esa legislación más estricta y votaremos a favor de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 29

Para concluir este trámite de fijación de posiciones tiene la palabra en nombre del Grupo Popular la señora Moraleja Gómez. **(El señor Rego Candamil: Señor presidente, si no le importa).** Perdón, ya había dicho antes que si algún grupo se incorporaba.... No le había visto.

Señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL:** Simplemente intervengo para decir que la posición del BNG es favorable a esta proposición no de ley del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Rego, por su aclaración. Señora Moraleja, cuando quiera.

La señora **MORALEJA GÓMEZ:** Buenos días a todos.

En primer lugar, también quería hacer dos consideraciones sobre lo que se ha dicho aquí esta mañana en esta Comisión de Seguridad Vial. Por un lado, se hablaba por algún proponente del desfase de alguna de nuestras PNL, de las que trajimos hoy a esta Comisión. Ahora no está presente la diputada que lo dijo, pero aclaro que realmente no están desfasadas porque son preocupaciones que tiene la gente en estos momentos, y después de la pandemia siguen teniéndolas. Además, como bien dijo mi compañero el señor Bas, después de dos años siguen existiendo los mismos problemas. Por otro lado, quiero decirle también a la señora del Grupo Socialista —que hablaba y sacaba pecho del plan Moves— que no sé si sabe este diputado que el plan Moves en muchísimas comunidades autónomas todavía ni siquiera se ha presentado.

Yendo a la PNL que nos ocupa, relativa a la reducción de tasas máximas de alcohol en sangre permitidas en la conducción, voy a fijar posición en nombre de mi grupo parlamentario y adelanto que vamos a votar a favor porque, como bien decía la proponente, la relación entre el consumo de alcohol y la probabilidad de accidentes de tráfico es significativa y tiene una importantísima prevalencia en el contexto de la seguridad vial. El consumo de alcohol produce en los conductores una importante merma de sus capacidades, como se comentaba aquí, y el incremento de la conducción temeraria. Si a esto añadimos la inexperiencia —aunque aquí se ha hablado de que, efectivamente, podían no tener el mismo baremo los conductores que ya no son noveles y los conductores que sí lo son— las probabilidades de accidentes pueden incrementarse. Por ello estamos de acuerdo con esta PNL y con las recomendaciones que también hace la Organización Mundial de la Salud de reducir las tasas máximas de alcohol en sangre en conductores durante los dos años siguientes a la obtención de su permiso.

Con respecto a la reducción a 0,2 gramos por litro en sangre también a los conductores de vehículos de transporte de mercancías, con un peso máximo de 3500 kilogramos, a los vehículos de viajeros de más de nueve plazas, o a los de transporte escolar que llevan a nuestros hijos a los colegios o a aquellos que se dedican al servicio público, tendríamos que ir a tasa cero. Es lo que realmente pide el sector, ya que no solo depende el conductor que lleva esa mercancía, sino también las personas que transporta. Deberíamos, por tanto, ir un poco más allá: Tolerancia cero con el alcohol si se va a conducir. También se pide por parte de las empresas hacer controles en la base logística de sus empresas para los trabajadores que van a realizar algún servicio. Y, por otro lado, también solicita tener conocimiento del saldo de puntos de los conductores que se van a contratar. Eso se ha pedido a la Dirección General de Tráfico, pero no han obtenido respuesta por escrito.

Muchísimas gracias y adelanto nuestro voto a favor a esta PNL. **(Aplausos)**

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

Entiendo, señora García, que la proposición se vota en los términos que se ha presentado al no ser admitida la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario VOX. **(La señora García López: Así es).** Muy bien.

— RELATIVA A LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS VULNERABLES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001135).

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente proposición. Hemos dicho al principio del debate de las proposiciones que alterábamos el orden del día y la número cinco pasaría al final, y así se hará. Por tanto, debatimos a continuación la que aparece como número seis en el orden del día, que es la relativa a la seguridad de los usuarios vulnerables, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Cambroner.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS:** Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 30

Nuestro país ha mostrado una evolución muy positiva en lo relativo a los datos de fallecidos en carreteras, los datos de 2019 muestran una tendencia positiva con una reducción del número de accidentes, con un total de 1007 accidentes mortales —en los que han fallecido 1098 personas, desgraciadamente, y otras 4395 requirieron ingreso hospitalario—, lo que supone un descenso del 6,7 % en el número de accidentes, 72 menos, 90 fallecidos menos, aunque siguen siendo demasiados y lamentables, y un descenso de 174 personas heridas graves. Los datos de este año deben enmarcarse en una situación especial con el confinamiento derivado de la pandemia que todavía sufrimos, por lo tanto, tendremos que analizarlas a final de año, pero siempre con las reservas de que es un periodo excepcional. Esta siniestralidad se ha producido, como decía, en un contexto de crecimiento en lo que a la movilidad se está refiriendo. En 2019 los desplazamientos han aumentado un 2,5 % —10,2 millones más— lo que supone que durante el año pasado se realizaron 427 millones de desplazamientos de largo recorrido. El parque de vehículos ha aumentado un 2,2 %, situándose en los 34,5 millones de vehículos y el censo de conductores ha crecido un 1,3 %, situándonos en los 27,2 millones de conductores.

Sin embargo, no todos los colectivos de usuarios muestran una evolución tan favorable y es que, mientras los usuarios de vehículos de cuatro ruedas han sido la prioridad para las autoridades de seguridad vial, los usuarios vulnerables han visto como su porcentaje de representación entre los fallecidos ha aumentado. En 2019 el 46 % de los fallecidos viajaban en coche y ese porcentaje hasta hace diez años era del 55 %. En cambio, los vulnerables han supuesto el 40 % de los fallecidos, mientras que en 2009 representaban al 30 %. Está creciendo y así también lo dijo el director general la semana pasada. La distribución de los fallecidos vulnerables es la siguiente: motoristas 264 fallecidos, 47 más que el año anterior; ciclomotoristas 19 fallecidos, 11 menos que el año anterior; peatones, 115, 22 menos que el año anterior; ciclistas 40, 4 más que el año anterior. Con esos datos se vislumbra una situación favorable para los usuarios que se mueven en vehículos de cuatro ruedas y cada vez cuentan con más medidas de seguridad, tanto personales como en la infraestructura a través de la señalización, el diseño de las vías o los requisitos técnicos de los vehículos. Pero no es así para los usuarios vulnerables —motoristas, ciclistas y peatones—. Esta imagen empeora aún más en los entornos urbanos, donde los usuarios vulnerables son más habituales, tenemos más desplazamientos y la interacción con los usuarios motorizados es más frecuente y donde el porcentaje de peatones fallecidos por un accidente de tráfico se eleva al 50 % del total.

En un nuevo paradigma de la movilidad como tenemos centrado en las personas y con incentivos a la movilidad activa es fundamental proteger e invertir en la seguridad de estos colectivos. Los factores que más afectan a la vulnerabilidad de estos usuarios los encontramos en la configuración del espacio público, los hábitos de los ciudadanos y la combinación de estos factores con el tráfico rodado en general. El aumento de la movilidad activa, sobre todo en los ciclistas y peatones, ha hecho que muchas ciudades adapten sus infraestructuras viales y sean impulsadas peatonalizaciones, la creación de itinerarios y carriles especiales segregados o compartidos con los vehículos motorizados, entre otras intervenciones. Sin embargo, muchas de estas intervenciones no cuentan con los requisitos necesarios para garantizar la seguridad de los usuarios vulnerables y muchas de ellas la ponen en peligro. No en vano, hemos debatido hace poco una proposición no de ley de VOX precisamente que pretendía también paliar esta situación.

Por ello, es necesario desarrollar una guía de buenas prácticas en materia de infraestructuras viales y urbanas para reducir la siniestralidad entre los usuarios vulnerables para todo el territorio nacional, así como compartir y discutir con las comunidades autónomas y las corporaciones locales posibles soluciones en casos de elevada siniestralidad o puntos negros en sus territorios. Asimismo, se debería adoptar una estrategia común de movilidad centrada en los usuarios y que promueva la movilidad activa desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Dirección General de Tráfico para impulsar ambientes urbanos más saludables. Este es el objetivo que tenemos con esta iniciativa y no otro y para ese objetivo es para el que les pido su apoyo a esta iniciativa.

Vamos a aceptar la enmienda de adición de VOX, también en cuanto supone dejar constancia en la parte dispositiva del espíritu de la política de Estado que pretende la propia proposición no de ley y las del Grupo Parlamentario Popular que hacen mejoras técnicas del articulado.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 31

Efectivamente, a esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. En primer lugar, para la defensa de la presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gázquez Collado. Cuando quiera, señora Gázquez

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Buenos días, muchas gracias, presidente.

Consideramos muy apropiada esta proposición no de ley y nos congratulamos por que acepten nuestras enmiendas.

Las vías de todo tipo son utilizadas por diferentes tipos de movilidad y las carreteras, en concreto, por vehículos ligeros y pesados, cuya velocidad y estructura hacen que por sí mismos la compatibilidad con otros medios sea complicada, máxime cuando toda la protección de un peatón o ciclista es únicamente su propio cuerpo.

Queda en nuestro deber avanzar y legislar en hacer compatibles todos los tipos de movilidad y en que puedan coexistir, a su vez, todos ellos, con espacios para todos y con seguridad para todos. En ese sentido, nos congratulamos también por la iniciativa de colocación de señales específicas para motoristas, que se va a llevar a cabo en las próximas semanas o meses, pero hacen falta muchas más. Entendemos que el procedimiento para establecer las reglas debiera ser una instrucción y, por eso, hemos presentado una enmienda y no una guía de buenas prácticas. Corresponde a las asociaciones editar guías de buenas prácticas, pero del Gobierno se espera que desarrolle los mecanismos que tiene a su alcance.

Asimismo, consideramos que es absolutamente necesario incluir los nuevos tipos de movilidad, especialmente el patinete, medio para desplazarse que se está desarrollando en muchas ciudades, concretamente en este periodo de pandemia, en el que muchos ciudadanos evitan los transportes públicos, sobre todo cuando una parte de sus usuarios reconoce desconocer por qué vía deben circular y, en muchos casos, lo hacen sin ningún tipo de protección personal.

Por otro lado, entendemos que los parámetros y la regulación de la seguridad vial deberían ser coherentes entre los diferentes municipios de España, y entendemos que es imprescindible la coordinación entre ellos.

Por ello, presentamos la enmienda de adición. Es necesario que, en aras de la seguridad y la disminución de riesgos, todos los usuarios puedan conocer las condiciones de circulación; y, si ellas son comunes en los diferentes municipios de España, será más sencillo poder cumplirlas. Deben ser homogéneas y sin contradicciones, que permitan la movilidad segura entre poblaciones de ciudadanos residentes y no residentes. Igualmente, es fundamental que la elaboración de esas normas comunes se difunda, mediante talleres, cursos o diferentes tipos de actividades. Echamos de menos la implicación de la Dirección General de Tráfico en esas labores; más bien su labor se suele centrar en la sanción más que en la educación, más en la regulación de la sanción que en la regulación de la prevención.

Asimismo, es fundamental reforzar la educación vial en etapas preuniversitarias. No todo se puede sustituir o tapar con los chascarrillos del director general en el Congreso, como la pasada semana. Si el señor Navarro se tomara en serio su trabajo, en lugar de venir aquí a hacer chascarrillos, emplearía esfuerzos, por ejemplo, en promover e impulsar económicamente, desde la Dirección General de Tráfico, la investigación e innovación desde universidades, asociaciones, empresas y *consultings*, para desarrollar tecnologías que permitan aportar al sistema global de la seguridad vial soluciones ante los problemas reales que se experimentan a diario, sin demagogia ni palabras grandilocuentes; soluciones innovadoras y reales para problemas cotidianos.

La seguridad de los usuarios vulnerables depende de las actuaciones de este Gobierno. Así que necesitamos que hagan su trabajo y que lo hagan ya.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo VOX, tiene la palabra la señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Qué duda cabe que han proliferado y aumentado este tipo de usuarios de motocicletas, patinetes y bicicletas eléctricas, y peatones. Y a esta realidad es de toda lógica que se adapten nuestras carreteras y nuestras ciudades; identificar los puntos negros de siniestralidad para usuarios vulnerables, ya que, según nos dicen los datos, en diez años hemos pasado del 30 % de mortalidad del cien por cien de los accidentes de tráfico de este tipo de usuarios al 40 %.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 32

Nos parece muy oportuna esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Ciudadanos, pero hemos añadido que queremos que al resultado de esta proposición no de ley se unifiquen los criterios para todos los españoles, para que no cree confusión dependiendo del territorio y para evitar un incremento en los costes.

Me gustaría decir que yo formo parte de esta Comisión desde el viernes de la semana pasada, y creía que en esta Comisión se iba a alejar de la bronca del hemiciclo; pensaba que esta era una Comisión por el interés general, por el bien general. Y qué decepción que el partido de Gobierno precisamente, solo por haber presentado una enmienda a su proposición, que lo que hacía era salvaguardar más el interés general e incluir las drogas además de las tasas de alcohol, lo hayan negado. Es muy decepcionante que esto sea lo que se hace en sede parlamentaria.

Muchas gracias, señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Turno de fijación de posiciones. En primer lugar, tiene la palabra en nombre del Grupo EH Bildu el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Quiero destacar que estos informes y planes específicos de medidas para reducir la accidentabilidad son una competencia del Gobierno vasco y del Gobierno foral de Navarra y, en ese sentido, vamos a abstenernos. En lo que sí quiero llamarles la atención con respecto a la accidentabilidad es en que, si solo hablamos de fallecidos, efectivamente nos puede dar una impresión falsa de que la accidentabilidad está bajando cuando el total de accidentes y, sobre todo, en zonas urbanas está incrementándose en nuestras ciudades y en toda Europa en general, sin embargo, en lo que nos fijamos cada vez más es en los indicadores de fallecidos. Efectivamente, está bajando el número de fallecidos, pero la accidentabilidad, que es donde se refleja gran parte de la accidentabilidad de las personas vulnerables, prácticamente en diez años ha crecido casi un 30 % en nuestras zonas urbanas. Por ello, vamos a abstenernos, pero fundamentalmente porque esta es una competencia, en nuestro caso, del País Vasco, tanto en Vascongadas como en Navarra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE LEZCANO**: Gracias, presidente.

Desde el Grupo Vasco no apoyaremos la iniciativa, a pesar de que consideramos que hay propuestas muy interesantes en cuanto a la protección de usuarios vulnerables, pero las medidas en vías interurbanas son competencia de las diputaciones forales y en vías urbanas de los ayuntamientos. Consideramos, además, que la realidad es muy plural y desde el principio de subsidiariedad y de proximidad en esos ámbitos es mucho más fácil acertar en las medidas que se vayan proponiendo como, por ejemplo, la reducción de velocidad en algunas ciudades. Creo recordar que aquí alguna vez se ha puesto como ejemplo Pontevedra, y en Bilbao recientemente se ha reducido la velocidad a 30 kilómetros por hora. Son medidas que se van tomando en distintos sitios y el principio de proximidad y subsidiariedad acompaña mucho a la hora de que se pueda acertar.

Y sin ánimo de polemizar, solo quiero responder a la portavoz del Partido Popular, que ha aludido a que yo había dicho que dos de las iniciativas estaban desfasadas. Solo haré referencia a dos datos objetivos. En una de ellas ponía: Fijar un plazo para la vigencia de aquellas que caduquen durante el periodo del estado de alarma —ya ha pasado— y suprimir el artículo cuya inspección caducará durante el estado de alarma. Como digo, está objetivamente desfasada, y la otra igual. En cualquier caso, insisto en que lo digo sin ánimo de polemizar.

Gracias.

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

En nombre del Grupo Plural tiene la palabra el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas*, señor presidente.

El BNG iba a abstenerse en esta proposición básicamente porque entendemos que las propuestas son demasiado genéricas. Coincidimos con una intervención anterior en el sentido de que en el ámbito de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 33

sus competencias por lo menos lo que corresponde al Gobierno no es elaborar guías de buenas prácticas, que está bien, sino actuar para mejorar la seguridad de todos los usuarios de las vías públicas, especialmente de los más vulnerables, y como señalaré en otra PNL, por ejemplo, en lo que concierne a viandantes o a motoristas hay muchas acciones que no se están poniendo en práctica en estos momentos dentro de las actuaciones del Ministerio de Transportes para avanzar en seguridad como la pintura antideslizante o guardarraíles con sistema de protección para motoristas, etcétera. Esas son medidas prácticas que sí pueden tener un efecto, y no simplemente elaborar una guía de buenas prácticas. Pero, una vez que anuncian que se aceptan enmiendas como la de VOX y en parte la del Partido Popular en un sentido centralizador, vamos a votar en contra. Vamos a votar en contra, entre otras cosas, porque me sumo a la intervención, a las consideraciones de la portavoz del Grupo Vasco en ese sentido. Me parece que es erróneo, primero, por el respeto a las competencias de cada uno y, segundo, porque desde la proximidad es más fácil resolver en la práctica este tipo de problemas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Republicano tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Nosotros también vamos a votar que no a esta PNL. Cada comunidad sabe bien cómo están sus carreteras, cómo tiene que actuar y, en todo caso, las competencias delegadas. Y nos podríamos llegar a plantear la abstención porque había algunos puntos que nos parecían interesantes, pero si aceptan las enmiendas de recentralización total para nosotros es un no rotundo.

Gracias.

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

En nombre del Grupo Confederal de Unidas Podemos tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, señor presidente.

Para el Grupo de Unidas Podemos la lucha contra el cambio climático y por la sostenibilidad es un elemento troncal y fundamental. Esa lucha lleva aparejados los cambios de modalidad en el transporte y especialmente, en lo que se refiere a las vías urbanas, lleva a que haya un incremento de lo que aquí estamos llamando personas vulnerables, como son ciclistas, peatones, etcétera. En ese sentido, lo cierto es que los datos son preocupantes. En 2018 hubo 489 fallecidos en vías urbanas, que es el 27 % del total de los fallecidos por accidentes de tráfico, y el 81 % de estos eran usuarios vulnerables, en particular los peatones representaron 237 fallecidos, y además hay un dato que es bastante importante, que el 66 % tenía sesenta y cinco años o más. En ese sentido, vemos con simpatía la proposición no de ley, pero es verdad que no nos gustan las enmiendas recentralizadoras. En principio, nuestra intención era votar a favor, ahora vamos a reflexionar porque, como digo, no nos gustan esas enmiendas recentralizadoras, así que de aquí al final de la sesión decidiremos el sentido al voto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para terminar con el trámite de fijación posiciones tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, la señora Araujo Morales.

La señora **ARAUJO MORALES**: Buenos días. Muchas gracias, señor presidente.

Las propuestas que ha formulado el ponente por parte de Ciudadanos son propuestas que están alineadas con el trabajo que el propio director general en su comparecencia trasladó y que se están desarrollando por parte de la Dirección General de Tráfico. La dirección general, como él mismo trasladó, es plenamente consciente del problema que en este momento se está produciendo en cifras de siniestralidad de usuarios vulnerables, tal y como apunta el informe con las principales cifras de siniestralidad vial de 2018. Los usuarios vulnerables representan el 48 % del total de fallecidos por accidentes de tráfico, de los cuales peatones son 386, bicicletas 58, ciclomotores 62 y motocicletas 359, un 2 % más que en 2017; en el caso de los peatones fallecidos, la cifra se ha incrementado en un 45 % en vías interurbanas: de 103 en 2017 a 149 en 2018. En las vías urbanas, en las que hubo 489 fallecidos en 2018, el 81 % eran usuarios vulnerables; en particular, los peatones representaron 237 fallecidos, de los que el 66 % efectivamente —como ha comentado el compañero que me ha precedido en el uso de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 34

palabra— tenía sesenta y cinco años o más. Precisamente hoy mismo la Dirección General de Tráfico acaba de presentar una nueva señalización para identificar los cien tramos de mayor riesgo para motoristas en carreteras convencionales, seleccionadas estas carreteras con criterios de sinuosidad y de accidentalidad. Muchas de las actuaciones que se han planteado ya se están llevando a cabo y están recogidas en algunas de las publicaciones de la propia dirección general: en el libro de estrategias, donde se plasma el nuevo marco del problema de la seguridad vial, o en las propias recomendaciones de seguridad vial en entornos urbanos de 2019. Asimismo, la Dirección General de Tráfico organiza de manera anual, en colaboración con la Federación Estatal de Municipios y Provincias, el encuentro de ciudades para la seguridad vial y la movilidad sostenible. Ese debe ser el camino para poder avanzar en una misma línea.

Antes de finalizar —fijaremos el voto al final del orden del día—, me gustaría puntualizar algo a la representante de VOX, que ha tomado la palabra para trasladar que para ella era decepcionante que no se aprobara su enmienda. Esta es mi primera intervención en esta Comisión de Seguridad Vial y la verdad es que no comparto que le parezca decepcionante no aprobar una enmienda que presenta su grupo político. No sería una aplicación de la cultura democrática no poder exponer nuestra opinión libremente en esta sede, en esta Comisión, se acepten o no las enmiendas que proponemos. Si no fuese así, estaríamos en otro régimen, que lamentablemente ellos últimamente añoran mucho. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Si fuéramos capaces de atenernos al contenido del orden del día, sería muy bueno para todos en esta Comisión. Entiendo, señor Cambronero, que la votación será de su propuesta incorporando las enmiendas del Grupo VOX y del Grupo Popular.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE TRANSFERENCIA A LA GENERALITAT DE CATALUÑA DE LA COMPETENCIA EN MATERIA DE EXAMINACIÓN Y EXPEDICIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/001353).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre transferencia a la Generalitat de Catalunya de la competencia en materia de examinación y expedición del permiso de conducir, presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. Para su defensa, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias presidente.

Los estudiantes y las autoescuelas viven una situación de insostenibilidad generalizada en el conjunto del Estado, pero con especial incidencia en Cataluña por la falta de personal administrativo y examinador, a lo que la DGT no ha dado respuesta. ¿Saben ustedes que en Cataluña tenemos cerca de 60 000 alumnos esperando para realizar exámenes? Recordemos que obtener un permiso de conducción no es un lujo, sino que es una mejora social y laboral. Durante todo este tiempo, me he reunido, igual que la mayoría de ustedes, con diferentes asociaciones de autoescuelas y de profesores, y todos coinciden en lo mismo. Aprovecho para agradecer el trabajo ingente de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, y especialmente a su *president*.

En Tarragona están colapsados; en Lleida están colapsados; en Barcelona están colapsados; en Girona están colapsado; en Valencia, están colapsados, y así podría seguir enumerando distintas provincias. Autoescuelas, examinadores, profesores, alumnos, todos están descontentos. Faltan examinadores y personal administrativo, y además pronto se les jubilarán doscientos examinadores. Mientras, las autoescuelas pequeñas van desapareciendo. En los últimos años —ya lo hablamos la semana pasada en la comparecencia del director general de Tráfico, Pere Navarro— han desaparecido más de setecientas autoescuelas. Los trámites para sacarse el carné están caducos. ¿Cuántos años hace que no se revisa el sistema? ¿No les parecería mejor dotar de herramientas a las autoescuelas para que puedan certificar quién se puede examinar y quién no? Hay que repensar y reformar el sistema. Traspasar las competencias es liberarse del lastre de la incompetencia que vive la Dirección General de Tráfico desde hace muchos años. Está claro que las enmiendas que nos ha presentado el Partido Popular no las vamos a aceptar porque tendríamos que renunciar al punto donde pedimos las competencias. Hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 35

aceptado la enmienda del PNV haciendo una transaccional. Mientras, nos gustaría que si alguien quiere votar no a esta transferencia nos explique qué propuestas tiene para no agravar más el problema, ¿alguno de ustedes tiene alguna propuesta para que en Cataluña no se agrave más el problema? ¿Tan importantes son para ustedes las competencias que les dejan como incompetentes? Ustedes solo saben mandar funcionarios y policías a Cataluña para apalea votantes, como pasó hoy hace tres años (**rumores**); pegar, represaliar y no trabajar; imponer y no convencer. Déjense de patrias caducas e incompetentes y piensen en los ciudadanos por una vez. (**Protestas**). Traspasen las competencias y déjenos trabajar en Cataluña. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Granollers.

Se han presentado —como ha comentado la señora Granollers— dos enmiendas a esta iniciativa. Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Moro Almaraz.

La señora **MORO ALMARAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Hemos presentado una enmienda en consonancia con lo que defiende nuestro grupo, y nuestro portavoz lo ha hecho muy bien. Nosotros somos realistas y reconocemos cuándo un servicio no funciona bien, y no ha funcionado bien en distintas etapas; cuando hemos gestionado nosotros también hemos tenido etapas en las que la gestión no ha sido eficaz ni eficiente. Ahora es indudable que la gestión no es eficaz ni eficiente, pero no en Cataluña, no en el País Vasco, no en Navarra, sino en el Estado español, en España. Y evidentemente ustedes no tienen como objetivo en esta iniciativa, como no lo tienen en otras, buscar la mejora del servicio para todos los españoles, además en relación con un permiso de conducir que es para conducir en España, no en territorios absolutamente limitados por fronteras o murallas, como ustedes parecen pretender. No resolvemos el problema con las transferencias, lo resolvemos presentando todas las iniciativas, efectivamente; por esa razón nosotros pedíamos la supresión de los dos primeros apartados y aceptábamos —aceptamos todavía, aunque usted lo ha rechazado de antemano— el que vayamos sumando iniciativas para dignificar este servicio, para hacerlo eficaz y eficiente.

Mire, señoría, hay pruebas inequívocas de que sus transferencias, las que ustedes tienen que desarrollar, no las gestionan bien: su gestión en materia de consultorios médicos, de plantas hospitalarias cerradas mientras se preocupaban de la independencia; que no ponían en marcha los juzgados que se concedían, que no se ponían en marcha las oposiciones para cubrir las plazas de jueces y funcionarios, etcétera. ¿Por qué? Porque realmente lo que rechazan es el Estado; lo que quieren es seguir debilitando el Estado, trocearlo, esa es la única finalidad. Y a esto se ha unido nuestra compañera en la Comisión de Ciencia, la señora Gorospe, del Grupo Vasco, hablando no solo por el País Vasco, sino por Navarra, y aquí sí que están desfasados —permítame—, muy desfasados, quieren ir a los feudos medievales; nosotros no queremos feudos medievales. En un mundo que necesita alianzas, que necesita ser expansivo, lo que tenemos que hacer es agrandarnos, agrandar el corazón y la inclusión de todos. Por esa razón, en todas aquellas iniciativas, incluidas las del Grupo de Esquerza Republicana, en las que podemos aportar para mejorar este problema ahí nos van a encontrar, luego no.

Usted tiene razón en una cosa: las manifestaciones del director general de Tráfico en esta Comisión son incalificables. Cuando uno las escuchó en directo nos lo parecieron, y cuando uno las vuelve a leer también. El permiso de conducir es necesario siempre, no solo en lo rural o en algunas pequeñas ciudades. Se dice que las carreteras están muy bien. No es verdad, pero no están bien las catalanas y tampoco las demás. Yo la invito a que venga a Salamanca o a que pase la Autovía de la Plata desde Oviedo hasta Salamanca y hasta Cáceres, la invito, verá cuál es el estado de conservación a lo largo de todo este tiempo. Eso no lo resuelven las transferencias. Los funcionarios no quieren estar o no quieren ir, pregúntense ustedes por qué no quieren estar y no quieren ir. Nosotros intentaremos ayudar a que el Estado siga en Cataluña porque Cataluña es España y es del Estado.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

Hay una enmienda más del Grupo Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Este es un tema viejo que en reiteradas ocasiones en distintas legislaturas se ha debatido y nosotros consideramos que necesita una solución joven, pero no en términos de confrontación como ha evidenciado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 36

la portavoz del Grupo Popular. Me sorprende que lo interprete en esos términos, en términos de murallas y en términos de feudos porque en absoluto esa es la intención de nuestra enmienda ni de nuestra reivindicación. La realización y la corrección de los exámenes de conducir y la expedición de los permisos de conducir son una competencia de ejecución y que, por tanto, puede transferirse a las comunidades que tienen transferidas competencias de tráfico, como Cataluña, como Euskadi o como la Comunidad Foral de Navarra. Es una competencia de ejecución y lo que pedimos es que pueda transferirse porque en el caso de Euskadi en reiteradas ocasiones el Gobierno vasco ha manifestado su disposición a desarrollar fórmulas jurídicas para el ejercicio material de esta competencia. La ejecución de esta propuesta de transferencia recogida en la enmienda transaccional que tanto le ha debido ofender a usted, y la verdad es que me cuesta entender por qué, supondría la solución a un problema, parece ser material, existente en las escuelas particulares de conductores, por ejemplo de Guipuzkoa en nuestro caso, en Euskadi; en Navarra, donde también están manifestando su problema de recursos materiales, o en distintos lugares de Cataluña, como ha evidenciado la portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya.

Creo que hay que relajarse, serenarse, plantearse las cuestiones con más sosiego y no ver en cada una de las propuestas que se hacen una vocación de murallas, fronteras y ataques, porque lo único que pretende esta iniciativa es mejorar la eficacia, la eficiencia desarrollando el marco competencial existente y la tener oportunidad si algunas comunidades quieren hacerlo en ese sentido, pero con vocación de mejorar la calidad de vida de las personas y el servicio que se está ofreciendo. Poco aporta que todo debate que se plantee aquí pueda interpretarse en esos términos que no voy a calificar, pero que me parece que se alejan de lo que era la voluntad de nuestra enmienda y la enmienda transaccional que se ha presentado.

Gracias.

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

En turno de fijación de posición, en nombre del Grupo Mixto tiene la palabra el señor García Adanero.

El señor **GARCÍA ADANERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, supongo que a estas alturas todos sabremos que a través de una PNL no vamos a quitar competencias a nadie, ni a ayuntamientos ni a comunidades autónomas, y tampoco vamos a otorgar nuevas competencias a nadie. Por lo tanto, yo creo que todo lo que se hace para rechazar diciendo que es que se quitan competencias es una excusa de mal pagador y todos aquellos que quieren poner competencias saben que este no es el camino. En cuanto a las competencias, nos parece que cada uno tiene sus trámites para solicitar esas competencias. En nuestro caso, la Comunidad Foral de Navarra, evidentemente a través del propio Gobierno de Navarra y del Parlamento de Navarra, y creemos que los partidos políticos, y menos aquellos que no tienen representación por la Comunidad Foral de Navarra, no son los adecuados para solicitar competencias que, como digo, quedan en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra, de su Parlamento y de su Gobierno, que son las instituciones propias de esa comunidad.

Además, aquí se está dando un debate de competencias muy curioso porque estamos hablando todos de competencias, de lo que se puede quitar o no, y hoy, en estos momentos, el Gobierno de España está quitando competencias a las comunidades autónomas a través de una orden ministerial del ministro de Sanidad y aquí nadie dice nada. **(Protestas)**. ¡Y eso sí que es grave! ¡Es que el Gobierno de España es el Gobierno más jacobino que ha habido nunca en este país! ¡Que está quitando competencias no solo a Madrid, sino al conjunto de las comunidades españolas! **(Aplausos.-Protestas)**. Y eso hay que decirlo. Y, claro, de qué nos sirve tener las competencias si cuando se le antoja el ministro de turno las quita. Por lo tanto, yo creo que estas PNL son posicionamientos políticos, evidentemente, y, como digo, nadie nos va a quitar las competencias a través de esto ni nos las va a dar. Quien las está quitando hoy es el Gobierno de España.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Adanero.

Por el Grupo EH Bildu tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

La verdad es que cuanto más les oigo menos ganas de ser español tengo. **(Protestas.— El señor Mateu Isturiz: ¡A la cuestión!)**. No hace falta más que pasar aquí un día para sentir eso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 37

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si nos atenemos al orden del día será mucho mejor. **(Continúan las protestas.-El señor Gestoso de Miguel pronuncia palabras que no se perciben).**

Señorías, nos queda poco...

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Es que estamos hablando...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Ruiz de Pinedo. **(Rumores)**. Por favor, señorías, estamos terminando la Comisión, vamos bien, cada uno expresando lo que desea, dentro —insisto— de lo que estamos debatiendo y lo que nos trae a esta Comisión, así que vamos a intentar terminarla en buena armonía, si es posible. Se lo ruego. Muchas gracias.

Señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNIDANO**: Muchas gracias.

Estamos hablando de la expedición de permisos de conducir en la situación actual y de una solicitud para que los exámenes y estos trámites se puedan realizar en las comunidades autónomas que tienen competencias en tráfico. Estamos hablando de eso —cuarenta años de competencias— y de una situación que es totalmente anómala en estos momentos. Hay un camino, el de las transferencias, para facilitar la flexibilidad y se responde negando la mayor, lo cual es totalmente inapropiado. Es una petición que se está haciendo desde hace muchos años en Navarra, en las Vascongadas, y no venga usted a decir a los que estamos hablando de esto que no tenemos representación en Navarra. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben).**

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, señorías, que no debatan entre ustedes.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNIDANO**: Perdonen, yo estoy en representación de un grupo político...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero les ruego que no haya debate entre ustedes.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNIDANO**: ... independientemente de la provincia a la que estoy representando en este momento. **(Protestas.-El señor Gestoso de Miguel: Tú estás a favor de una organización terrorista).**

¿Quién es ese señor?

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Perdón, ¿quién es ese señor que está diciendo... **(El señor Gestoso de Miguel abandona la sala).**

El señor **PRESIDENTE**: Continúe porque se va pasando el tiempo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Dígame que se calle, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Le diré que se calle cuando lo estime conveniente. Muchas gracias, señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Adelanto nuestro voto a favor de esta proposición, pero vean ustedes que cuanto más tiempo está uno aquí menos español se siente. **(Varios señores diputados: ¡Venga ya!).**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ya ha terminado?

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Ya he terminado. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Es que si no escucho lo que dicen por el murmullo no puedo llamar la atención a un diputado. Si mantenemos el silencio, sería mucho mejor. Vamos a continuar e insisto en que a ver si terminamos la Comisión en paz.

Por el Grupo Ciudadanos, señor Cambroner, tiene usted la palabra.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 38

Cómo no, la solución a todos los problemas del mundo para Esquerra Republicana es trincar competencias, siempre. ¿Para qué buscar soluciones razonables y realistas? ¿Para qué? El independentismo es un germen que lo contamina todo, hasta la seguridad vial. Señorías, acaparar autogobierno no ha demostrado que la gestión mejore lo más mínimo. Vean su sanidad, su educación adoctrinante, etcétera. Al contrario, crea una marea normativa que además es aprovechada por los independentistas para crear odio y exclusión, y los ciudadanos para luego.

Señor diputado de Bildu, cuanto más le escucho, sobre todo sabiendo a quién representa usted, más español me siento (**aplausos**) y más ganas tengo de defender este maravilloso país, al que usted también pertenece. Sin más —no voy a entrar en más detalles—, votaremos totalmente en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambroner. Por el Grupo Parlamentario Plural tiene la palabra el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: Creo que el compañero, Iñaki Ruiz de Pinedo, ha sido muy generoso. Por mi parte, cuando entré aquí ya no tenía ningunas ganas de ser español, así que no puedo perderlas, claramente. (**Rumores**).

Estamos a favor de la propuesta y de la transaccional acordada con el PNV. Creo que los argumentos que ha utilizado la portavoz del Grupo Popular son ridículos. Hablar en este tema de murallas es ridículo. ¿O acaso un ciudadano francés, que obtiene su permiso de conducción en Francia, no puede circular por las carreteras del Estado español? ¿O uno que lo hace en Italia? Si ustedes entienden que si Cataluña, el País Vasco, Navarra o Galiza emiten sus propias licencias de circulación los inhabilita o crea una frontera o un muro para circular por el resto del Estado español, ustedes verán. Tendrían que prohibir que circularan los franceses, los italianos o los ingleses, que además circulan por el lado equivocado y no saben por qué lado circular.

En relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Vasco (EAJPNV), me alegro de la transacción porque no sería favorable a esa enmienda. Creo que es un tanto excluyente y la transacción lo corrige, porque el hecho de que haya comunidades autónomas que no tienen aún las competencias en tráfico no quiere decir que no las quieran o que no puedan tenerlas. Quiero recordar que el Parlamento de Galiza acordó por unanimidad reclamar las competencias sobre tráfico y seguridad vial. También quiero recordar que desde el año 2007 está aprobada, por impulso del BNG desde el Gobierno de Galiza, la Ley de Policía de Galicia, que el Partido Socialista —mayoritario en ese Gobierno— demoró en su aplicación y que a partir del año 2009 el Partido Popular, con estas ideas que escuchamos aquí, simplemente metió en un cajón para no ser ejecutada nunca más. La tendremos que ejecutar nosotros cuando haya una mayoría diferente en el Parlamento de Galiza. Pero, desde luego, estamos en disposición de asumir esas competencias, porque creemos que son necesarias.

Ya termino. Esa mentalidad mesetaria (**rumores**), sí, mesetaria, que les parece que todo es igual. (**Continúan los rumores.-El señor Sánchez del Real pide la palabra**).

El señor **PRESIDENTE**: Por favor.

El señor **REGO CANDAMIL**: Mentalidad mesetaria. (**Protestas**).

Saben ustedes que Galiza tiene una especificidad en cuanto a sus vías de comunicación que hace que sea en las vías secundarias, que hay muchos más kilómetros que de vías principales, donde se producen la mayor parte de los accidentes. Esto requiere un tratamiento específico y, por tanto, asumir esas competencias llevaría a mejorar la seguridad vial y a reducir accidentes y fallecidos. Pero, claro, ustedes desde esa mentalidad centralista no son capaces de verlo.

Obrigado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Señorías, yo fui miembro de esta Comisión en la legislatura larga de 2016 y había realmente un espíritu de colaboración y salían muchísimas proposiciones no de ley por unanimidad. Desgraciadamente, estoy observando en esta sesión un espíritu de falta de respeto a las opiniones expresadas libremente por cada uno de los diputados y me parece que eso desde luego dificulta que se pueda avanzar en la dirección en la que deberíamos querer avanzar, que es en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 39

mejora de las condiciones de seguridad vial en nuestro país, que es para lo que está esta Comisión. Me parece que lo que se ha puesto de manifiesto es perfectamente respetable y, por tanto, espero que las intervenciones se queden en el marco de lo que se ha expresado. Por nuestra parte, por supuesto, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley porque entendemos que se trata de acercar las competencias a la ciudadanía y no vemos por qué hay que montar este escándalo por una simple proposición no de ley que trata de beneficiar a los ciudadanos y a las ciudadanas. Así pues, como digo, votaremos a favor y pido respeto a todas las opiniones, igual que los demás las respetamos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, el respeto se da por pedido para todos en todas las intervenciones; no solo a un grupo o a otro, sino a todos.

A continuación, el Grupo Parlamentario VOX; ahora tiene usted la palabra y ahora puede usted decir lo que considere oportuno.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Antes de intervenir, señor presidente, una cuestión de orden. ¿Se van a permitir insultos directos a los miembros de esta Comisión? Porque el término mesetario es claramente despectivo hacia las personas que habitan una parte de España. Le hago esta pregunta inicial antes de utilizar mi tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Utilice usted su tiempo y después veremos.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muy bien. De acuerdo.

Les habla una persona nacida en Ceuta, que ha sido elegido, que no representante, por una comunidad autónoma limítrofe entre lo que es meseta y lo que no es meseta. Por cierto, señoría, allí nacieron los celtas. Los celtas empezaron allí, en Lusitania, muy cerca de lo que ahora es Emerita. Está usted invitado a venir, siempre que venga sin insultar.

En segundo lugar, resulta que en esta Comisión —que parece la del buen rollo, tenemos hasta un señor director general de la DGT que viene aquí y parece casi *El club de la comedia* por el buen rollo que tenemos— se mete de tapadillo una modificación fundamental de las competencias de una comunidad autónoma o de todas, es decir, estamos entrando en el marco constitucional de golpe. ¿Qué pasa, que el artículo 148 de la Constitución no nos lo hemos leído? Pues limita claramente lo que tienen que ser competencias y lo que no.

Yo iba a hacer una intervención muy técnica sobre lo que ustedes plantean, porque nosotros sí nos leemos lo que ustedes escriben, aunque digan alguna barbaridad en alguno de los documentos. Pero no voy a hacer una lectura técnica porque ustedes están tratando de meter por la puerta de atrás la creación del carné catalán, del carné vasco y del carné de cada uno de sus reinos de taifas para romper España. Es lo que siguen haciendo y lo hacen aquí, en la comisión del buen rollo, como se ha podido describir de forma más o menos indirecta. Pues aquí tampoco, porque yo creo que aquí hay dos tipos de diputados. Unos somos elegidos por una circunscripción y venimos a defenderla —yo vengo aquí a defender los intereses de los votantes de Badajoz—, pero también defendemos a todos los españoles, incluidos los catalanes. Si hay un problema en Cataluña, yo les defiendo. Esa es la diferencia entre un tipo de diputados —y lo veo en otros grupos— y otro tipo de diputados. Es cierto que hay dos tipos de diputados, y no son mesetarios y no mesetarios. Son los que estamos aquí para defender los intereses de todos los españoles y los que están para defender solo los de unos. ¿Usted se ha dignado a ver qué problemas hay, por ejemplo, en la provincia de Badajoz o en la de Cáceres? Pues hay exactamente los mismos problemas —mesas en los pasillos, sitios donde hacer los exámenes y falta de examinadores—, salvo una diferencia, que allí la gente sí quiere ser examinador, porque allí no están sometidos a la dictadura del lenguaje, no están sometidos al 'o eres de los nuestros o no eres de los nuestros'. Sí, hoy es 1 de octubre, efectivamente. Y este 1 de octubre tiene una diferencia, que es que hoy les decimos que muchos seguimos luchando por los españoles de todos los sitios para que se puedan examinar y para que puedan tener un carné. Por supuesto que hay problemas y el señor director general de la DGT, en lugar de hacer chistes —algunos malsonantes— en esta Comisión, debería dedicarse a solucionarlos.

Ustedes lo dicen: no quieren ir a trabajar allí o, en su defecto, solicitan el traslado en cuanto tienen ocasión. Como les ha dicho la señora diputada del PP, ¡háganselo mirar!, porque son ustedes los que lo están haciendo mal. Y, ¿encima le vamos a dar esto a una comunidad autónoma que se ha demostrado que es absolutamente incompetente para gestionar temas económicos, de la que están huyendo las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 40

empresas? Miren, hay problemas en muchos sitios, empezando por Badajoz, y yo quiero resolver los de Badajoz, pero primero —se lo voy a decir— quiero resolver los de Cataluña y los de los catalanes.

Con respecto a la mesa sectorial, por supuesto, una mesa sectorial nacional que resuelva lo de todos. Al PSOE, que está en esta espiral de aceptar las concesiones a estos, que son sus socios, les voy a señalar dos cuestiones. Una, ante el vicio de pedir, la virtud de no dar. Y, dos, les voy a citar un pequeño refrán extremeño, que dice: cuando pediste, señor me dijiste, y cuando te dan, ni señor ni na. Estos socios, de verdad, les van a dar a ustedes muchas noches de insomnio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Socialista, el señor José Vélez

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Yo creía que veníamos a otra cosa, pero el tono está donde está y el debate está donde está. Voy a referirme primero a una apreciación o a una previa, como dice el señor Rufián. En Madrid, señor García Adanero, no solo hemos perdido la confianza en los gobernantes de la comunidad, sino que les tenemos miedo, y se lo dice un humilde diputado de Carabanchel.

Vamos a la proposición, que es lo que debería ocuparnos, más que las singularidades de cada grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, vayamos.

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Queda claro que es una competencia estatal y queda claro que reside en el Ministerio del Interior. Yo no sé qué otras pretensiones tienen otros grupos, la nuestra es respetar la legalidad vigente. Y el artículo 5 del texto refundido dice que la expedición, revisión, permisos y licencias corresponden al Estado, al Estado, con todas las letras. Ahora es donde entra en juego Marco Aurelio: lo que es bueno para la colmena es bueno para las abejas. Señores, trabajen como abejas y mejoraremos la colmena.

La Directiva del Parlamento Europeo 126/2006 dice que los permisos de conducción son documentos armonizados en la Unión Europea y el artículo 2 exige que sean expedidos por los Estados miembros —insisto, Estados miembros— para garantizar la unidad de tratamiento en todo el territorio no solo nacional, sino que tenga validez en el territorio europeo. Y ahora entramos al punto tercero, en el que estamos de acuerdo con lo que se pretende, pero no cómo se pretende y voy a intentar explicarme. Señores del partido populista —perdón, del Partido Popular— **(un señor diputado: ¡Ay, qué gracioso!)**, siempre hablan de bajar impuestos a la herencia. Pues esta herencia que hemos recibido no venía con impuestos, pero venía con claras deficiencias y recortes. Ahora se echan las manos no sé si a la cabeza o al pecho del españolismo para decir que hacen falta más recursos, que sí que hacen falta. Este es un Gobierno que escucha, un Gobierno que no solo oye, y escuchamos el otro día la comparecencia del señor Pere Navarro. Por cierto, hubo chascarrillos, lo que la hizo más amena que la de hoy, con la bronca que han traído aquí. Una sesión como esta parece un billar de barrio, y se lo dice un humilde diputado de Carabanchel. **(Rumores.—Un señor diputado: ¡Otra vez!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor.

El señor **JOSÉ VÉLEZ**: Se están haciendo cosas, a pesar de la herencia recibida. Hay menos recursos que había en los siete años de Gobierno del Partido Popular y, ahora, la urgencia viene en siete meses, con un confinamiento. Esto quiere decir que este grupo no está solo para apoyar al Gobierno, que está también para impulsar su acción de Gobierno. Impulsaremos que haya mejores condiciones en el tema de examinadores y administrativos, y no solo en Cataluña, sino en todo el territorio —insisto, en todo el territorio—. En cuanto a la cuarta petición de esta proposición no de ley del Grupo Republicano, hay que decir que ya se está haciendo; quizá no con la intensidad que a todos nos gustaría, pero se está haciendo. Por tanto, nuestra posición es que no podemos votar a favor.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Granollers, entiendo que votaremos la transaccional que ha acordado con el Grupo Vasco. Creo que disponen de ella todos los grupos. **(Asentimiento.—La señora Moro Almaraz pide la palabra)**. Señora Moro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 41

La señora **MORO ALMARAZ**: Señor presidente, para una cuestión de orden. Nosotros no tenemos la transaccional. En adelante, pedimos que, antes del debate, la tengamos. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora mismo se la pasa el señor letrado.

— RELATIVA A FOMENTAR EL USO DEL AIRBAG ENTRE MOTORISTAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000937).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley. (**Rumores**). Silencio, por favor. Todavía tenemos tiempo para leer la transaccional. Nos queda este debate y, luego, unos minutos de receso, si hacen falta, antes de la votación.

Proposición no de ley relativa a fomentar el uso del airbag entre motoristas; iniciativa presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Durán Peralta.

El señor **DURÁN PERALTA**: Muchas gracias, presidente.

Fue como chocar contra una pared. En un cambio de rasante iba a 50 o a 60 kilómetros por hora. Sin tiempo para reaccionar, me encontré con un enorme ciervo de frente. Cuando desperté, estaba en el suelo. Había salido disparado hasta caer a plomo en el talud de la carretera. Confuso, me incorporé como pude y llamé para que vinieran a buscarme. Mientras el airbag se deshinchaba, notaba cómo mi cuerpo flojeaba. Solo tuve contusiones y fisuras en hombro y pierna. En el suelo quedó la marca de mi impacto. No sé qué hubiese pasado de no llevarlo.

Este es el testimonio de Sergio que, en diciembre del año pasado, recogió la revista de la DGT. Sergio experimentó en primera persona lo que un chaleco con airbag puede hacer si lo lleva un motorista. Desgraciadamente, son pocos los usuarios de las dos ruedas que tienen o pueden contar una historia con final feliz como la de Sergio, porque o tienen lesiones graves o no pueden contarla porque han perdido la vida.

En España, el parque de motocicletas asciende a 5,2 millones, una cifra que va creciendo cada año debido a la transformación y a los cambios de movilidad que se dan, principalmente, en nuestras ciudades. El año pasado perdieron la vida en accidente de tráfico 1755 personas, según el balance definitivo de la DGT, y, entre ellas, 466 motoristas, incluidos usuarios de ciclomotores, un 11 % más que en 2018, uno de cada cuatro fallecidos. En vías interurbanas fueron 318 los fallecidos en 2019, frente a los 276 de 2018. La cifra de motoristas fallecidos es la más alta desde 2010.

Señorías, os pido respeto hacia las víctimas de accidentes de tráfico. Esta Comisión no está para replicar los debates que hay en otras comisiones o para replicar los debates que se producen en el Pleno. Esta Comisión está para defender y proteger a las víctimas de accidentes de tráfico y para evitar que estos se sigan produciendo. Por eso, el Grupo Socialista va a aportar siempre un debate constructivo para sumar en ese acuerdo y poner medidas para evitar los accidentes de tráfico, evitar las víctimas y evitar los heridos que se producen. Tenemos que seguir poniendo medidas para proteger al motorista; hasta ahora nos habíamos centrado en proteger la cabeza con el uso obligatorio del casco, como recoge el artículo 118 del Reglamento General de Circulación, y ahora creemos que tenemos que dar un paso más, como lo están haciendo países de nuestro entorno como Francia. El chaleco o la chaqueta con airbag supone proteger una parte fundamental del cuerpo donde se ubican órganos vitales y la columna vertebral. Las autoridades francesas han hecho diferentes campañas para promover el uso del airbag con un símil, que el aire es vida, el símil del aire que llevan los chalecos para proteger la vida, porque está demostrado que también el uso de esos chalecos evita accidentes mortales. En España, la Guardia Civil de Tráfico está probando el airbag entre sus motoristas, con resultados positivos y con la idea de seguir implantándolo en todos sus agentes. Con el conjunto del casco y del chaleco airbag podremos hacer que los motoristas estén mucho más seguros cuando circulen. Además, el precio de los chalecos airbag está bajando y eso también puede facilitar su uso.

Hemos recibido una enmienda del Grupo Popular y, como he dicho, el Grupo Socialista aceptará las enmiendas que vea constructivas y que son competencia de esta Comisión y competencia de la parte administrativa del Gobierno. Hemos aceptado las enmiendas del Partido Popular y hemos presentado una enmienda transaccional que establece que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a promover, en colaboración con las administraciones competentes y los diferentes agentes sociales, el uso del airbag y otros elementos de protección individual del motorista, con el objetivo último de reducir el número de fallecidos y lesionados en las carreteras y viales españoles. Por lo tanto, con esta aceptación buscamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 42

el espíritu que tiene que reinar en esta Comisión, el del acuerdo, el de la concordia y también el de proteger a las víctimas de los accidentes de tráfico.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Durán Peralta.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente. Muy buenos días, señorías.

Señor Durán, yo creo que para que usted haga esas afirmaciones sobre la importancia de que todos tengamos una visión común y de respeto hacia las víctimas de los accidentes de tráfico tiene, en primer lugar, que hablar con su compañero de partido porque, como muy bien habrá escuchado, ha vertido algunas declaraciones aquí en contra de nuestro partido, una mofa que, desde luego, a nosotros no nos ha sentado bien. Entre su discurso y lo que dijo su compañero, nosotros podríamos entender que usted pertenece al Partido 'Socialista' y no al Socialista, y no creo que sea eso lo que usted pretende.

En relación con la proposición no de ley, estamos de acuerdo en lo que ustedes han planteado aquí. Es decir, hay un creciente incremento del porcentaje de las motocicletas y ciclomotores sobre el total del parque automovilístico español y eso significa que hemos de adaptar la legislación a las nuevas realidades de movilidad. Para ello estamos aquí, para esto es la Comisión de Seguridad Vial. Pero también implica una actuación por parte de su Gobierno en función ejecutiva y ello ha de traducirse en la ley de tráfico, en la que ustedes están trabajando, en el área de movilidad y, por supuesto, en el plan integral de la automoción.

Estamos de acuerdo en esta moción, vemos con acierto que se hable de este elemento de protección, pero no es novedoso; hace ya una década que se habla de ello por parte de los usuarios de motos y también que se está estudiando la inclusión y el fomento del airbag en las motocicletas. Por lo tanto, ahora lo que nos queda determinar ya no es solo si es beneficioso o no es beneficioso, sino cuál es el modelo definitivo que hay que promover. Incluso, vamos todavía más allá en el tema del airbag y hablamos ya de los airbag situados en los cascos, que no tienen el objetivo de proteger la cabeza sino la columna vertebral, ya que, como bien saben, hay un alto porcentaje de lesionados medulares en los usuarios de vehículos de dos ruedas.

La verdad es que nosotros lamentamos —y por eso aquí hemos presentado una enmienda— que no se aproveche la ocasión para hablar, además, de otros elementos de protección individual. No escuchamos al señor Pere Navarro el otro día en su comparecencia hablar de otros elementos individuales de protección que son indispensables. En la relación que usted ha hecho sobre esa revista y sobre ese fatídico accidente de un usuario de moto, si, además de no haber llevado el chaleco, no hubiera llevado guantes y otro equipamiento adecuado, como se podrá imaginar, las consecuencias podrían haber sido todavía peores. Por lo tanto, es fundamental que se hable de la obligatoriedad de la utilización de los guantes y también de un equipamiento adecuado.

Por supuesto, la seguridad vial del motorista pasa por atender dos ideas fundamentales: la primera, la consideración como usuario vulnerable, que eso es lo que regula la Organización Mundial de la Salud para los peatones, los ciclistas y los motoristas; y la segunda, que esa integración se incluya en las políticas que puedan afectar a la movilidad, y aquí es donde ustedes incluyen a las administraciones competentes y nosotros aceptamos la transaccional porque estamos de acuerdo.

Para terminar, le digo que su Gobierno —que está ahora en función ejecutiva— tiene la necesidad y la obligatoriedad de controlar y homogeneizar el desarrollo de medidas que mejoren la seguridad vial de los vulnerables en el ámbito urbano, de realizar auditorías para la ejecución y mantenimiento de las infraestructuras, de llevar a cabo la actuación, seguimiento y corrección de los tramos de alta siniestralidad y de las barreras de protección de motoristas, de revisar la normativa actual y actualizarla a los tramos que están sin incorporar.

En conclusión, señorías —y termino, presidente—, a pesar de las ventajas que la moto puede suponer para la agilidad en la movilidad, existe una preocupación extendida —y ustedes lo saben y lo compartirán conmigo— sobre el alto porcentaje de lesionados graves y pérdidas vitales que se producen en los desplazamientos en los vehículos de dos ruedas. Por ello, debemos ejercer en consonancia con las importantes atribuciones que tenemos y exigirle al Gobierno y a las administraciones competentes que actúen; o sea, que actúe y que actúen. Por ello, debemos aprovechar toda oportunidad en esta Comisión para hablar, para aprobar y para fomentar todos los elementos de seguridad necesarios para garantizar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 43

una movilidad tranquila en todo el territorio nacional, bien sea en Melilla, en Pamplona o en Vigo, de donde es este humilde servidor.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

En primer lugar, por el Grupo EH Bildu, el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Intervengo para adelantar nuestro voto positivo en este sentido, pero también para que conste por nuestra parte que sería conveniente que esta campaña de promoción fuera acompañada precisamente de neutralizar la falsa creación de una sensación ficticia de invulnerabilidad. Cada elemento que se incorpora en este equipamiento de seguridad viene a crear unas sensaciones ficticias de seguridad que van evitando entrar en conducciones de menos riesgo y de mayor precaución. Tendría que ir acompañada de una campaña en este sentido, en su diseño y en su desarrollo, en la que se tengan en cuenta estas cuestiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, señora Gorospe.

La señora **GOROSPE ELEZCANO**: Gracias, presidente.

Votaremos a favor de la enmienda transaccional firmada entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular, porque siendo el fomento del uso del airbag y de otros elementos de protección individual que ahora se han introducido en la enmienda transaccional competencia, en el caso de Euskadi, del Gobierno vasco —las competencias de Tráfico están transferidas—, parece que la enmienda transaccional que, finalmente, se someterá a votación incluye ese respeto competencial o ese trabajo colaborativo con las administraciones competentes. Por tanto, votaremos a favor, porque consideramos que puede aportar en positivo al objetivo de reducir el número de fallecidos y lesionados en los accidentes de tráfico.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Gorospe.

Por el Grupo Ciudadanos, señor Cambroner.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero dar las gracias al grupo proponente por tener esta iniciativa porque creo que es acertadísima. Soy motero y todo lo que tenga que ver con la protección de lo que es una afición, y en algunos casos una necesidad, es un acierto. Según los datos de la Organización Mundial de la Salud, el riesgo de muerte por los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas es veinte veces mayor que el de los ocupantes de automóviles. El perfil del motorista fallecido es el de un varón de entre veinticuatro y cincuenta y cuatro años, con más de diez años de permiso y por motivos relacionados con el ocio. Las carreteras convencionales son las vías donde fallecen ocho de cada diez motoristas el fin de semana. Por tipo de accidentes, casi la mitad de ellos son salidas de vía, donde además se siguen echando de menos barreras dobles y otros tipos de protecciones. Soy motero y lo veo, las carreteras no están preparadas todavía para protegernos íntegramente.

Pese a que la inmensa mayoría de usuarios de motos y ciclomotores ya hacen uso del casco —como bien dijo el director general—, la dirección general también constata que, a través del seguimiento de la accidentalidad, hay un alto porcentaje que no hace uso del mismo. Además del casco, es muy importante tener en cuenta el resto del equipamiento, más si cabe en alguna época del año, como puede ser el periodo estival, donde es habitual ver a usuarios sin protección alguna. A mí el casco me ha salvado la vida dos veces, una vez la espaldera y los guantes me han salvado las manos en dos ocasiones.

Lo último en equipamiento para los motoristas son las chaquetas o los chalecos con airbag. Estas prendas protegen áreas vitales del cuerpo, como la columna vertebral, la caja torácica y el abdomen. En caso de caída, el airbag se activa y mantiene el eje cabeza, cuello y tronco alineado. Los productos que tienen el airbag son: chaqueta o chaleco de motorista, casco, el sistema de protección cervical y la chaqueta con protecciones.

Votaremos a favor, como ya he dicho, de esta proposición no de ley, aunque creemos que hay que profundizar en los datos recogidos y en los estudios desarrollados en este ámbito, sobre todo antes de incorporar la obligatoriedad de estos sistemas de protección, así como mantener un contacto estrecho con fabricantes y usuarios, debido también al alto coste que pueden tener estas protecciones.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 44

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cambronero.
Por el Grupo Plural, señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: Estamos de acuerdo con la propuesta y, por lo tanto, votaremos a favor, aunque nos parece insuficiente. Viniendo del Partido Socialista va muy en la línea de, en vez de asumir responsabilidades colectivas como fuerza de Gobierno, pretender trasladar las soluciones a las responsabilidades individuales. Nosotros coincidimos en que es necesario mejorar los sistemas de protección para motoristas, de protección individual para motoristas. En ese sentido, claro que creemos que el airbag u otros mecanismos pueden ser eficaces para salvar vidas. Por eso, vamos a votar a favor.

Pero, como decía en una intervención anterior, no se nos oculta que en muchos casos no se trata de procurar la seguridad cuando se produce el accidente, sino de evitar que se produzcan los accidentes. Y ahí es donde la intervención pública es fundamental y el Ministerio de Transportes tiene una responsabilidad directa. Yo antes hacía referencia a que aún, en este momento, en infraestructuras viarias el Ministerio de Transportes no está colocando los sistemas de seguridad adecuados, coloca guardarraíles sin sistemas de protección para motoristas, utiliza pintura que no es antideslizante, y en tramos urbanos, en este caso mayoritariamente en ayuntamientos, no resuelve adecuadamente elementos como los pasos de peatones, etcétera; y es en esa línea en la que creemos que es fundamental seguir avanzando. Hacemos este recordatorio a que el PSOE es fuerza de Gobierno y, por lo tanto, le corresponde actuar no solo pidiendo que los motoristas asuman individualmente una responsabilidad que ¡claro que debemos asumir!

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Voy a ser breve porque mi compañero del BNG ha expuesto lo que queríamos decir nosotros.

Vamos a votar favorablemente porque salvar vidas es muy importante, pero hagan también, después, el trabajo de hablar con los responsables de infraestructuras para que arreglen las carreteras, para que utilicen pinturas que no sean resbaladizas y así se puedan evitar más accidentes.

Igualmente, es un tema de educación, y la educación vial tiene muchas deficiencias. Tenemos que trabajar más en la educación de todos los componentes de la educación vial.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Granollers.
Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, señor presidente.

Compartimos plenamente la sensibilidad y los objetivos expresados por el proponente, en el sentido de aumentar, en la medida de lo posible, la seguridad de los motoristas, que es lo que pretende esta proposición no de ley, y por eso votaremos a favor de la misma.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor López de Uralde.
Para concluir el debate, por el Grupo VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Gracias, presidente.

Voy a ser muy breve. El refranero español es muy rico y, entre otros, tiene un refrán que dice: consejos vendo que para mí no tengo. Digo esto a raíz de la intervención del portavoz del Grupo Socialista, que ha apelado al sentido común, a salvar vidas, a que realmente no hagamos un debate político de temas como el que plantea esta PNL, que pueden ayudar a mejorar la seguridad vial y a salvar vidas. Pero eso no ha sido lo que se ha hecho por parte de su compañero. Se ha retorcido de forma torticera cualquier argumento para llevarlo todo al debate partidista y, al final, anteponemos las siglas partidistas a las vidas de las personas, vivan en Madrid, vivan en el País Vasco o vivan en Andalucía. Todo se resume en que si lo propone alguien que no sea del grupo del Gobierno o de su socio, se dice que ya está todo arreglado, que esto ya lo tiene el director General de Tráfico, que esto no es nuevo, que esto ya viene de hace tiempo o que vamos a traspasar las competencias. De cualquier forma, lo que pretenden es seguir haciendo un debate partidista, lo cual supone una decepción para cualquier español que esté viendo esta sesión y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 45

pueda contemplar que muchos no se consideran españoles. La verdad es que podríamos ahorrarles mucho dinero. Nosotros, desde VOX, sí que miramos por la vida de los españoles, velamos por su seguridad y, por supuesto, vamos a apoyar esta enmienda la presente el Partido Socialista, la presente el Partido Popular o Ciudadanos, porque entendemos que la vida está por encima de las siglas, algo que no se ha hecho aquí, en esta Comisión, con las PNL que hemos presentado anteriormente.

Gracias.

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

Entiendo, señor Durán, que votaremos la transaccional acordada con el Grupo Parlamentario Popular. **(Asentimiento)**. Creo que ya tienen esa transaccional.

Hemos concluido el debate de las siete proposiciones no de ley. Por si algún grupo necesita tiempo para ordenar la votación, y si no hay ningún inconveniente, votaremos en dos minutos. **(Pausa)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar las votaciones. Les ruego que guarden silencio y presten atención para terminar el trámite lo más rápido posible. Por otra parte, les recuerdo a los señores portavoces y a los miembros de la Mesa que luego tenemos una reunión de la Mesa, que haremos lo más breve y rápidamente posible para terminar en un tiempo prudencial.

Primera proposición no de ley, sobre la reanudación del servicio público de exámenes de tráfico y su no suspensión en ningún día laborable del año 2020 en ninguna Jefatura Provincial y Local de Tráfico, con el fin de paliar en su totalidad los efectos del estado de alarma decretado como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Se vota la autoenmienda presentada por el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la modificación de las medidas especiales dictadas por el Gobierno para la inspección técnica de vehículos en aras de no retrotraer la fecha de revisión a los plazos originales de vencimiento para ningún vehículo cuya inspección caducara durante el estado de alarma decretado como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Se vota con la incorporación de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario VOX al texto de la proposición del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votación de la proposición no de ley relativa a vehículos de movilidad personal post-COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Se vota con la incorporación de la enmienda presentada por el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa a la reducción de tasas máximas de alcohol en sangre permitidas en la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota el texto en sus propios términos porque no se acepta la enmienda del Grupo Parlamentario VOX.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 32; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a fomentar el uso del airbag entre motoristas. Se vota la transaccional acordada entre el Grupo Socialista y el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo:

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

Proposición no de ley relativa a la seguridad de los usuarios vulnerables. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Se vota con la incorporación de las enmiendas presentadas tanto por el Grupo Popular como por el Grupo Parlamentario VOX.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

1 de octubre de 2020

Pág. 46

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 29; en contra, 3; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Por último, proposición no de ley sobre transferencia a la Generalitat de Catalunya de la competencia en materia de examinación y expedición del permiso de conducir. Se vota la enmienda transaccional acordada entre el Grupo Republicano y el Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 8; en contra, 29.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Hemos concluido, señorías, el orden del día en un tiempo bastante prudencial. Muchas gracias a todos por su colaboración.

Se levanta la sesión.

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