CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021 | XIV LEGISLATURA | Núm. 562 | Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles 1 de diciembre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

— **Relativa a la protección del Patrimonio Histórico de la Mecanización Agraria. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/000769)** **6**

— **Relativa a la mejora de las condiciones de los itinerarios peatonales accesibles. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002107)** **9**

— **Sobre la obligatoriedad del uso del casco de protección para las personas que desempeñan su profesión conduciendo una bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002740)** **2**

— **Relativa a establecer una regulación normativa homogénea en materia de vehículos de movilidad personal. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002839)** **11**

— **Sobre la creación de la Oficina Española de la Bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002863)** **13**

— **Por la que se insta al Gobierno a promover ayudas a la conducción. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/003200)** **16**

cve: DSCD-14-CO-562

— **Relativa a promover la renovación del parque de vehículos español para mejorar la seguridad vial, contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y fortalecer la industria nacional de automoción. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003209)** **19**

Votaciones **23**

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del *Diario de Sesiones.*

Se abre la sesión.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE PROTECCIÓN PARA LAS PERSONAS QUE DESEMPEÑAN SU PROFESIÓN CONDUCIENDO UNA BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002740).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, buenas tardes.

Si les parece vamos a dar comienzo a la sesión de esta tarde, en la que debatiremos y votaremos las proposiciones no de ley que aparecen en el orden del día. Vamos a comenzar con la proposición que viene como número 3 en el orden del día. Vamos a debatir, en primer lugar, es una proposición no de ley sobre la obligatoriedad del uso del casco de protección para las personas que desempeñan su profesión conduciendo una bicicleta, proposición del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa por el tiempo de 5 minutos, como saben, sus señorías, tiene la palabra el señor Pérez Abellás. Cuando quiera, señor Pérez Abellás.

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

Señorías, si nos centramos en el último informe con datos cerrados de la Dirección General de Tráfico de 2019, el total de ciclistas fallecidos en el año fue de 80 y 647 resultaron heridos graves y 6793 fueron heridos no hospitalizados, hay que resaltar que los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas un 72 %.

Esto significa que respecto al año 2018, en 2019 ha habido 22 ciclistas fallecidos más distribuidos de la forma siguiente: 5 ciclistas en vías interurbanas y 17 más en vías urbanas, en ciudad. En 2019 se contabilizaron un total de 5624 accidentes de tráfico con víctimas entre los usuarios de la bicicleta.

El 15 de junio de 2021 el Boletín Oficial de las Cortes Generales publicó la proposición no de ley sobre la obligatoriedad del uso del casco de protección para las personas que desempeñan su profesión conduciendo una bicicleta para su debate hoy en esta Comisión de Seguridad Vial. La obligatoriedad, señorías, del casco para los profesionales que se ganan la vida conduciendo una bicicleta, los llamados *riders,* es una iniciativa socialista que va precedida de un anuncio por parte del ministro de interior en la presentación del balance de siniestralidad de 2020 donde afirmó que: «Antes de finalizar el mes de enero pondremos en marcha el trámite de consulta pública de la reforma del Reglamento de circulación para la protección del usuario vulnerables. Dentro de este Reglamento una de las medidas será el uso obligatorio del casco para los conocidos *riders* por una razón de seguridad porque viven, trabajan y se mueven permanentemente por las ciudades, así que entendemos que se debe garantizar su seguridad personal».

Posteriormente, el director general de Tráfico anunció que había acuerdo y que es una medida consensuada con las empresas de reparto y recogida de paquetes, mensajería y comida en bicicleta que han proliferado de forma considerable en los últimos años. Señorías, el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, actualmente en vigor, prevé en su artículo 47 referido al cinturón, casco y restantes elementos de seguridad en relación al uso del casco por ciclistas lo siguiente: «El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías en los términos que reglamentariamente se determine, siendo obligatorio su uso por los menores de 16 años y también por quienes circulen por vías interurbanas. Reglamentariamente se fijaran las excepciones a lo previsto en este apartado».

cve: DSCD-14-CO-562

El proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley de Tráfico de Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 octubre antes citado en materia del permiso y licencia de conducción por puntos y actualmente en tramitación que se debatirá para su aprobación definitiva mañana en el Pleno del Congreso, mantiene igual el texto y solo introduce la novedad siguiente: «El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine».

Señorías, en el Real Decreto 1498/2003 de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento general de circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, en su artículo 116 cuando habla de la obligatoriedad de su uso y excepciones en el punto 2 dice lo siguiente: «Las infracciones a la norma de utilización de los cinturones de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad de uso obligatorio previstos en este capítulo tendrán la consideración de graves, conforme se establece en el artículo 65.4 apartado H del texto articulado de la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial». Y el artículo 118 dice, al hablar de los cascos y otros elementos de protección: «Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes, prolongadas o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3 o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales, ya sea durante entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas». Y ya para terminar, en la última comparecencia del director general de Tráfico en la Comisión de Seguridad Vial en esta Cámara se mostró partidario de dicha obligatoriedad, y dado que todavía no hay norma que regule el uso obligatorio de casco para este colectivo, mi grupo propone que esta Cámara apruebe esta iniciativa para mandatar al Gobierno a llevar la actuación necesaria para promover esta medida para un colectivo integrado claramente dentro de los colectivos más vulnerables como son los *riders.* Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Pérez Abellás. A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Vox, para su defensa tiene la palabra el señor Lomana por 3 minutos.

El señor **LOMANA GUTIÉRREZ:** Gracias, señor presidente.

Desde nuestro Grupo Parlamentario Vox consideramos que el casco es una herramienta indispensable en todo aquel vehículo que tenga que ver con la movilidad. No solo las bicicletas, sino también monopatines, patines, *skaters,* cualquier tipo de objeto que tenga desplazamiento y que pueda tener un cierto peligro o posibilidad de que haya un accidente.

Lógicamente, el casco debe ir acompañado de una homologación, igual que lo tienen los cascos de moto. ¿Por qué? Porque el casco lleva una serie de elementos, lleva una construcción específica como es telmastaal, como es supracorp, antipenetración, como es el carbono, como es el polímero. Entonces la homologación da lugar a que se puedan evitar, pues un mayor número de lesiones o bien que estas sean de la menor gravedad posible porque realmente no llevar un casco que sea homologado, pues es que daría igual llevarlo que no llevarlo, es más, posiblemente llevar una protección que no tenga una homologación, incluso sea más perjudicial en un momento dado. Con lo cual nosotros consideramos e instamos al Partido Socialista a que considere que los *riders,* en este caso, que lleven estos elementos de protección sean homologados. Y también nos gustaría que tuvieran una limitación, una durabilidad, una caducidad determinada, porque lógicamente los materiales con el paso del tiempo se deterioran y ya no cumplen las funciones para los cuales iban destinados o la construcción con la cual estaban hechos.

También nos gustaría que estos cascos llevaran algún tipo de elemento reflectante, más que por ellos, por el resto de los vehículos que pudieran verles bien porque esta gente corre muchos riesgos, porque el tema de proporciones a más horas que voy en la bicicleta, a más trabajos que realizo, a más tiempo que estoy sobre ella, pues lógicamente el riesgo de poder sufrir un accidente, pues es mayor. Pensamos que es un elemento de protección indispensable y básica porque protege nuestra cabeza, protege el cuello, pero consideramos que tiene que ser un elemento homologado para que así cumpla con todos los requisitos y pueda darle seguridad o mayor seguridad, si cabe, a nuestros *riders* en estos momentos.

Muchas gracias.

cve: DSCD-14-CO-562

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Lomana. Vamos a pasar al turno de fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor García Adanero.

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

Quiero aprovechar esta breve intervención en **(no se entiende lo que dice)** para mostrar, desde luego, mi más absoluto rechazo al miserable ataque a la libertad de prensa que se quiere llevar a cabo en este congreso por parte de aquellos partidos políticos que forman parte del Gobierno y a aquellos que les apoyan. Me parece que es un derecho fundamental, una de las características de cualquier democracia es la libertad de prensa y, en ese sentido, me parece intolerable que se ataque así y se señale a unos periodistas por querer hacer su trabajo. Yo creo que es obligación de los políticos contestar aquello que se nos pregunta.

Me parece adecuada la propuesta que ha hecho el Partido Socialista…

El señor **PRESIDENTE:** Señor García Adanero, vamos a la cuestión.

El señor **GARCÍA ADANERO:** Me parece que es algo adecuado que mañana se va a ver en el Pleno, como bien ha dicho el propio portavoz socialista, y, por lo tanto, nosotros estamos de acuerdo en que se proteja a las personas que realizan esta labor y, en ese sentido, votaremos a favor de la propuesta. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor García Adanero. Yo os rogaría, sus señorías, que nos ajustáramos al orden del día y a los temas que son objeto. ¿Perdón? No está en uso de la palabra, por favor, cuando esté hablando el presidente un mínimo de respeto igual que pide la presidenta en el Pleno del Congreso. Muchas gracias.

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Buenas tardes. Esperemos que se vaya calmando todo un poco.

Bueno, en una sociedad cada vez más consumista y acomodada en la irresponsabilidad y el narcisismo han irrumpido de manera, a nuestro parecer, totalmente contradictoria con un consumo responsable y una vida sana los *riders.* Si el ciclista es ya de por sí un usuario especialmente vulnerable en las vías, imagínense este colectivo que ya supera con creces las 10 000 personas que conducen contrarreloj para no perder entregas o ganar incentivos, o mucho peor aún, para que a nosotros sentados en el cómodo sofá de nuestro salón nos llegue la comida caliente.

A esto le sumamos que, según un barómetro de ciclistas urbanos, en una ciudad como Barcelona se constató que el 38 % de los ciclistas desconoce la normativa de circulación. El 36 % utiliza auriculares mientras circula y que este hábito empeora mucho más entre los más jóvenes porque según otro estudio, el 55 % de los ciclistas de menos de 20 años usa auriculares mientras va en bicicleta. Teniendo todo esto en cuenta, leemos la PNL que nos presentan y dudamos de si es un chiste o una broma, porque no entendemos qué hacen ustedes que están al Gobierno presentando una PNL que les insta a ustedes mismos a regular una obligatoriedad para la protección de un accidente laboral como es el uso del casco.

Además, a nuestro parecer se quedan cortos porque ¿no les parece que tendrían que llevar un chaleco reflectante y unos guantes como mínimo? ¿Una revisión de la bicicleta? Es su herramienta de trabajo. Ruedas, piños, que todo esté en orden. Esta obligatoriedad como sistema de prevención de riesgos en este tipo de empleo tendría que estar regulada desde hace mucho tiempo, pero no solamente regulada, sino que además tendría que estar bien regulada. ¿Quién va a pagar el casco? Está claro que para nuestro grupo es de vital importancia para quien se dedica a este trabajo, cualquier gasto adicional es un problema y hay que regularlo como cualquier otro empleo y que sea la empresa contratante quien dote a cada empleado de todo un equipo de protección individual.

Mañana en el Congreso se cierra la ley de Tráfico, ya se lo he comentado antes, es un buen momento para dejar esta ley bien cerrada y regulada. En fin, más vale tarde que nunca, bienvenidos a regular la vida laboral de unos trabajadores como son los *riders* y vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley, y no solo eso, sino que además vamos a estar expectantes para que no quede impresa solamente en una exposición de motivos. Gracias.

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

cve: DSCD-14-CO-562

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

Desde nuestra formación apostamos por ciudades más amables, ciudades que invitan al paseo donde se pueda recuperar la calle para el peatón y el aire que respiren los niños no esté con niveles de contaminación totalmente intolerables. Para que esto sea posible es necesario disminuir el ineficiente transporte privado y sustituirlo por transporte público o vehículos sin motor, como la bicicleta, porque no solo peligra la salud de los *riders* por posibles caídas o accidentes en la carretera, también peligra por estar ocho o más horas respirando los tubos de escape en ciudades atestadas de vehículos.

Como bien saben, desde el Ministerio de Trabajo se está trabajando en la elaboración de unas directrices básicas que sirvan de ayuda y referencia a los técnicos de prevención en el ámbito de la seguridad vial laboral, teniendo especial consideración a los trabajadores que desarrollan su actividad profesional circulando en bicicleta por ser uno de los colectivos más desprotegidos y, por tanto, más sensibles a sufrir accidentes de tráfico laborales en jornada.

Ya a principios de este año se ha constituido un nuevo grupo de trabajo relativo a la formación vial, compuesto por la Dirección General de Tráfico del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo, y la propia Inspección de Trabajo y Seguridad Social, con el objetivo fundamental de estudiar la manera en la que los tres organismos puedan colaborar para mejorar la formación en materia de seguridad vial de todos los trabajadores que por razón de su trabajo tengan que conducir un vehículo, entre los que se incluyen, lógicamente, los conductores de bicicletas. El casco es, sin duda, una buena medida para disminuir lesiones y, por tanto, nosotros votaremos a favor de esta propuesta. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor López de Uralde. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ:** Sí, presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes.

Tengo el honor de llevar esta proposición no de ley esta tarde de hoy, pero yo a esta proposición ahora mismo le doy un calificativo, que es una PNL, una proposición no de ley de relleno y me quiero explicar perfectamente para que no haya ninguna duda. El objeto que se persigue es demasiado importante para presentarlo de la manera que se hace.

¿Por qué digo esto? Pues porque cuando uno gobierna, como es el caso del Gobierno socialcomunista, tiene la facultad de estar pegado al terreno y detectar las cosas que son inminentes, las cosas que hay que poner en marcha rápido y precisamente si esta es una de ellas ¿por qué no se ha instado en su momento en la modificación del Reglamento de Circulación y Seguridad Vial a la modificación de este supuesto para dar mayor cobertura efectivamente a personas que son profesionales y están todo el día montados en la bicicleta? No entiendo por qué ustedes se instan a sí mismos, señorías del partido Unidas Podemos, no vengan aquí instándose a sí mismos porque esta materia **(no se entiende lo que dice)** tan importante legislen, ustedes son los que tienen la mayoría en esta Cámara, pues saquen adelante esta propuesta que evidentemente no es mala, modifiquen la normativa oportuna y recojan este deseo que ustedes tienen.

Y, además, es que parece mentira que ustedes no sepan luego cuáles son las consecuencias prácticas de lo que es el contenido de una proposición no de ley. El señor proponente, al cual pues tengo todo mi respeto, ha hecho un relato de lo que el Gobierno de España quiere hacer con este tema, ya se ha mencionado que el 7 de enero, efectivamente, el ministro Grande Marlaska, en su comparecencia para dar cuenta del balance de siniestralidad del año 2020, dijo que los *riders* deberían llevar obligatoriamente casco, hablaba también de los motoristas de usar guantes y la posibilidad de utilizar el acceso de los carriles con una velocidad máxima de 30 kilómetros.

Argumentaba una serie de cuestiones correctas y prácticas, y anunció que antes de finalizar el mes de enero, cuando hizo su comparecencia, se ponía en marcha el trámite de consulta pública para la reforma del Reglamento de circulación para la protección de usuarios más vulnerables. Bien ha dicho el proponente, la obligatoriedad actual de llevar casco es hasta 16 años y para todos siempre que circulen por vías interurbanas.

Sigamos con el relato, señorías, Pere Navarro también **(no se entiende lo que dice)** España del 20 de enero recordó que la obligatoriedad o la necesidad, mejor dicho, de que los *riders* también llevarán el caso. Y el mismo Pere Navarro en la comparecencia del 16 de noviembre en la página 17 del diario de sesiones, dijo que va de suyo que tengan que llevar el casco y lo mismo para los que usan el patinete para trabajar como profesionales. Señorías, el tema es gravísimo, ¿y así por qué no urge la dirección de tráfico al Gobierno de España para este tema, para que ya se plasme definitivamente una modificación? Porque

cve: DSCD-14-CO-562

eso sí que quiero que quede muy claro, nosotros compartimos el contenido de la proposición no de ley y evidentemente sabemos que el casco reduce el 64 % de las lesiones en la cabeza y el 34 % en las heridas faciales y, desde luego, tenemos la consideración importante que lo aceptamos porque expertos que han venido a esta comisión se han plasmado la necesidad del casco.

Pero claro, nosotros, desde luego, no estamos de acuerdo en estas formas, en meter estas PNL de relleno. Les digo el método que tenían que haber utilizado y cuando se utilice nosotros estaremos allí. Por eso, señores, les digo que legislen los temas que son importantes para la sociedad y, por tanto, nos vamos a abstener en esta PNL. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Mateu. Señor Pérez Abellás, a los efectos de aceptar o rechazar las enmiendas.

El señor **PÉREZ ABELLÁS:** No podemos aceptar la enmienda del señor Romana, toda vez que cuando se hable de los cascos homologados en el artículo 118 de Real Decreto 1498 del 2003 lo dice claramente, los cascos de protección homologados o certificados.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Pérez Abellás. Ha quedado claro que rechazan la enmienda. Muchas gracias. Se votará entonces en sus términos.

— RELATIVA A LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA MECANIZACIÓN AGRARIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/000769).

El señor **PRESIDENTE:** Retomamos el orden del día tal y como aparece en la convocatoria, y debatimos, a continuación, la proposición no de ley relativa a la protección del patrimonio histórico de la mecanización agraria, presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. Para su defensa tiene la palabra la señora Granollers.

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

Presentamos esta PNL con motivo de la publicación del nuevo Real Decreto 448/2020 sobre las inscripciones en el registro oficial de maquinaria agrícola llamado Roma y han surgido muchas dudas en el mundo del coleccionismo de tractores antiguos. Con la publicación de este nuevo Real Decreto se da la situación de que, para poder comprar, cambiar de titularidad o poder circular legalmente con un tractor de más de 40 años sin estructura de protección contra el vuelco, que son la mayoría de los vehículos antiguos, el tractor se tenga que homologar y catalogar como vehículo histórico según el Real Decreto 1247/1995 de 14 de julio para el que se aprueba el Reglamento de vehículos históricos.

Esta situación es inédita en el mundo del coleccionismo de vehículos antiguos. Ni automóviles ni motocicletas ni camiones ni autobuses están obligados a ello. Consideramos un agravio al sector agrario, siempre el sector agrario es el más castigado severamente porque con esta obligación se pierde gran parte del patrimonio agrario e histórico.

Proponemos la baja por pase a tractor de servicios de colección, así como de poder continuar circulando con los tractores antiguos, por supuesto, con el compromiso del usuario y anotación pertinente en la tarjeta de la ITV o en el mismo permiso de circulación de no poder realizar labores productivas. Queda claro que si no se realizan labores productivas no existe el peligro de accidente, con esta baja evitaríamos así la posible catalogación como vehículo histórico.

Es una medida parcialmente satisfactoria para el sector, desde Esquerra opinamos que se debe desarrollar de manera que dicha baja permita un cambio y catalogarlo como tractor de servicios, clasificación 63 del Reglamento general de vehículos del Real Decreto 2822 de 1998 del día 23 de diciembre, con la anotación en la tarjeta ITV del tractor de vehículo no apto para realizar trabajo o labor productiva. Para ello, se propondría que el nuevo propietario demuestre que es coleccionista y que el vehículo pertenece a alguna asociación o club de vehículos antiguos, pudiendo así circular como cualquier otro vehículo y evitar la catalogación como vehículo histórico obligatoria. El agricultor no quiere trabajar con estos tractores, esto está clarísimo, el sector desea circular con ellos para asistir a concentraciones, exhibiciones o ferias, poder transferirlo a sus hijos o venderlos a otros coleccionistas.

Es por ese motivo que pedimos el voto favorable a todos los grupos parlamentarios, hay algunos grupos que nos habéis dicho que vais a votarlo en contra, reflexionarlo bien porque creemos que es una buena medida para un sector tan castigado como es el agrario. Gracias.

cve: DSCD-14-CO-562

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Granollers. No se ha presentado ninguna enmienda a esta proposición no de ley. Por tanto, pasamos al turno de fijación de posiciones. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, y para fijar posición sobre la cuestión que estamos debatiendo, tiene la palabra el señor García Adanero.

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

Por supuesto para mostrar el apoyo a esta iniciativa de Esquerra, nos parece acertada y después de las explicaciones que ha dado la portavoz del mismo y, por lo tanto, anunciar el voto afirmativo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor García Adanero. ¿Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos va a tomar la palabra? Señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA:** Sí, muy rápido.

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

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA:** Nosotros vemos con simpatía la PNL, lo que pasa es que lo que se está solicitando es algo que no es necesario porque según la información que nosotros tenemos por el Real Decreto 448/220 no implica que los vehículos no puedan circular ni obligatoriamente tengan que convertirse en históricos, sino que se posibilita la circulación de los mismos una vez que se ha declarado que ya no serán utilizados activamente en labores agrícolas. Por lo tanto, aunque vemos con simpatía la PNL no consideramos que sea necesaria aprobarla puesto que esto es algo que ya está resuelto con la legislación vigente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor López de Uralde. Por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO:** Muchas gracias, presidente.

Reconozco, señores ERC, que nos desconciertan en esta ocasión porque su grupo nos tiene acostumbrados a no plantear ninguna iniciativa que no tenga doblez ni trasfondo de su cantinela trasnochada de siempre, que es la traición a España y el separatismo y la irreal República Catalana que jamás conseguirán imponer.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Un momento, presidente, creo que esta gente busca…

El señor **PRESIDENTE:** Señora Granollers, no está usted en el uso de la palabra, por favor.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Bueno, en fin.

El señor **UTRILLA CANO:** Sí, continuo. Bueno, dice usted que somos lo que somos, le diré las palabras que dijo una diputada suya desde el atril del hemiciclo y es que me importa un comino la gobernabilidad de España, esa es su filosofía realmente. Así que, pero bueno, vamos a centrarnos en la PNL que nos presentan, coincidimos con el anterior portavoz en que realmente no hay obligatoriedad de la descripción de vehículo histórico porque efectivamente sí que se puede circular con ellos. Yo creo que ustedes han interpretado mal el Real Decreto 448 de 2020 del 10 de marzo y realmente obvian en su descripción que este decreto que buscara proteger la vida de algunos agricultores que sufrieran accidentes con su maquinaria y al no estar protegida con sistemas **(no se entiende lo que dice)** acaban con la vida de los mismos. Eso cualquiera que esté cercano al mundo rural lo tiene absolutamente claro.

La idea del decreto no es mala, pero es cierto que pone en una difícil situación a los dueños de maquinaria agrícola histórica, pero bueno, ustedes **(no se entiende lo que dice)** es que no han focalizado bien el tema de esta de esta PNL. ¿Por qué ellos, los agricultores, tienen problemas para declarar histórico sus vehículos? Por 2 razones fundamentales. La primera, porque les cuesta mucho dinero, entre 900 y 1500 euros, y la segunda, porque hay una rigidez enorme para la catalogación de estos vehículos de esa forma. Se ha transpuesto la normativa de los vehículos urbanos y no pueden declararse históricos aquellos que han sido transformados o modificados de su original. Lo cual para cualquiera que reconozca la realidad del mundo agrario es prácticamente imposible totalmente porque es imposible que en la vida útil de un tractor o de una maquinaria agrícola

cve: DSCD-14-CO-562

no haya sufrido alguna transformación, he aquí el problema. Entonces la solución es flexibilicemos y abaratemos todos los trámites y los agricultores no tendrán ningún problema en este sentido, tal y como ocurre con los propietarios de vehículos urbanos que los declaran históricos fundamente por desventajas porque las ITV se alargan en el tiempo, porque las pólizas de seguros bajan y porque, muy importante, les exime de cumplir las nuevas legislaciones. Hagamos lo mismo en el mundo agrícola y no tendremos ningún problema.

Aun así, no vamos a votar en contra, a pesar de que tenga esa actitud con nosotros no vamos a votarla en contra, pero entendemos que no ha focalizado de verdad ni ha centrado bien el problema. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Trilla. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Bas.

El señor **BAS CORUGEIRA:** Muchas gracias, presidente. Buenas tardes a todos.

Señora Granollers, creo que su propuesta recoge el sentir de distintos colectivos o de coleccionistas y distintas asociaciones que defienden la puesta en valor del patrimonio industrial que se genera en torno a la actividad agraria. Pero hablar del tractor lleva aparejada la obligación de tener presentes a los agricultores y con la que les está cayendo en estos momentos, con todos los medios de comunicación recogiendo sus continuas protestas y manifestaciones contra la política agraria y energética de este Gobierno y con el incremento tan desorbitado de costes que está sufriendo el sector que les lleva al límite de su supervivencia, ponernos hoy a hablar aquí de tractores para coleccionistas no creo que sea lo más adecuado, y además, no creo que sea bien entendido por parte de los agricultores, porque lo ideal es que los tractores de colección procedan de la renovación de unos tractores por otros más modernos y no por el cierre de explotaciones agrícolas, cierres que por desgracia están provocando cada vez más Sánchez y el ministro Planes.

Por cierto, señora Granollers, en relación con la renovación de vehículos en el sector del campo, no entendemos que usted y su grupo votaran en contra de una enmienda del Partido Popular para los Presupuestos Generales del Estado donde se solicitaba incrementar en 5 400 000 euros la cuantía destinada precisamente a eso, para favorecer ese cambio de maquinaria agrícola. La enmienda pretendía evitar un recorte en ese programa de renovación de maquinaria que claramente va en contra de los intereses del sector, máxime cuando la anterior convocatoria de 9 millones y medio se agotó en tan solo 70 minutos. Un hecho que nos debería dar una idea de la necesidad que tienen los agricultores de contar con los recursos suficientes para poder renovar su maquinaria antigua por otra más moderna, eficiente y menos contaminante.

Bien, señora Granollers, en distintas ocasiones el Partido Popular ha elaborado normativa que ha facilitado que los vehículos antiguos pudieran circular con todas las garantías y su iniciativa creemos que es pertinente, pero no lo es para estos momentos por los que está atravesando el sector agrícola y, por eso, por respeto a la dramática situación por la que están atravesando los agricultores no debatiremos esta PNL, y como ya le hemos comentado, le solicitábamos que la retirasen para un debate posterior cuando nuestros agricultores ya tuvieran solucionada su dramática situación. Como no se ha hecho, bueno, no nos queda otra que abstenernos. Muchas gracias.

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

Y abusando de su tolerancia, voy a hacer una primera precisión. Señor Isturiz, un grupo que apoya al Gobierno que le sostiene, tiene otra misión más, que asista la acción del Gobierno. Yo entiendo que no lo entienda, porque con Rajoy eran sumisos.

Y ahora hablando de lo que nos ocupa, señora Granollers, comprendemos y además con cierto cariño el interés de esta proposición, pero lo que no vemos es que el decreto no cumpla lo que está pidiendo, lo cumple a satisfacción. Es más, en su exposición de motivos y en la propuesta final parece que obliga a los usuarios o a los tenedores del tractor a manifestar la intención de participar a un club ¿por qué? Si ya el mismo decreto solo con la declaración les permite circular, no les obliga a nada, lo que no entendemos es esto precisamente, que para poder hacerlo tengan que decir «tengo la intención de pertenecer a un club de coleccionistas» o no y yo creo que suficientemente está recogido en el decreto lo que está reclamando. Por tanto, insisto, no vamos a estar a favor de una proposición que lo que hace es volver a poner en valor lo que ya estamos haciendo, por tanto, creo que satisface su necesidad. Muchas gracias, presidente.

cve: DSCD-14-CO-562

— RELATIVA A LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE LOS ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002107).

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor José Vélez. Vamos a pasar al tercer punto del orden del día, que es la proposición no de ley que aparece como número 2, relativa a la mejora de las condiciones de los itinerarios peatonales accesibles, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor García.

El señor **GARCÍA DÍEZ:** Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Esta proposición no de ley que hoy les presentamos no va contra nadie, no busca confrontación, es propositiva y lo que pretende es dar solución a un problema que tiene una proyección social importante de manera muy especial en un sector como puede ser la hostelería. Podríamos haberla debatido en otras comisiones diferentes, pero si lo estamos haciendo aquí es porque estamos hablando de itinerarios peatonales y, por lo tanto, de la seguridad también para los peatones.

En esta proposición no de ley estamos abordando algunas cuestiones que recoge una orden ministerial de vivienda, la orden ministerial 561 del año 2010, que desarrolla las condiciones que deben cumplir estos itinerarios peatonales accesibles, y leo textualmente los dos apartados a los que se refiere a la iniciativa del artículo 5.

Letra A que dice: «En lo referido a las obligaciones que deben cumplir estos itinerarios discurrirán siempre de manera colindante o yacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo». En su apartado B añade: «que en todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 metros que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento».

Los aviones me están boicoteando la intervención, pero ya han pasado. Pues bien, señorías, lo que hemos visto y seguramente todos tenemos alguna experiencia propia personal en la aplicación de estos requisitos que contempla esta normativa, es que han venido creando dificultades con las instalaciones, sobre todo vinculadas a la hostelería. Estamos viendo como la obligación de cumplir con esta normativa entra en conflicto muchas veces con la realidad. Por ello, nos parecía razonable que la legislación a la que nos referimos permitiese a las administraciones locales establecer algún tipo de excepcionalidad, insisto mucho en esta palabra, de excepcionalidad.

Como muchas de sus señorías han tenido o tienen responsabilidades en corporaciones locales, yo también las tuve en su día como alcalde de mi ciudad, podrán recordar cómo se creaban o cómo se crean ciertas costumbres pensadas para la seguridad de los ciudadanos, sobre todo, estoy refiriéndome a cascos históricos y a calles peatonales donde lo habitual era permitir un acceso central para automóviles de servicios o de emergencias y ello se sumaba a la obligatoriedad, a la que me acabo de referir, de tener que dejar 1,80 metros libres por las fachadas de ambas márgenes. Con lo cual muchas de estas vías, muchas de estas calles quedaban exclusivamente condicionadas al tránsito y no podrían en ellas establecerse ningún tipo de actividad como las que me he referido de la hostelería.

Si a todo ello añadimos la situación en la que nos encontramos desde hace aproximadamente 2 años con el COVID-19, de las nuevas costumbres que se han ido generando, de las autorizaciones que se han ido concediendo para poder atender a las personas al aire libre en muchas terrazas, veladores o como cada uno quiera denominarle, las dificultades que muchos de estos establecimientos están teniendo para cumplir estas normas, pues también deberíamos tenerlas presentes. Tenemos que ser conscientes, por lo tanto, que una aplicación estricta de esta orden ministerial podría hacer que muchas de estas instalaciones a las que me vengo refiriendo estén hoy incumpliendo claramente la orden ministerial. Para evitar una cascada de impugnaciones a estas licencias o de denuncias a estas instalaciones somos partidarios, y por eso lo proponemos, de modificar la orden ministerial, añadiendo simplemente un punto más a los 6 que ya contempla, un nuevo punto 7 que tendría el siguiente texto, excepcionalmente he insistido en ello varias veces: «Los ayuntamientos podrán autorizar en zonas peatonales de plataforma única la ocupación de vía pública adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal indicada en el apartado IIA siempre que se garantice un paso peatonal alternativo accesible, también insisto en este calificativo, con un ancho mínimo de 2 metros. Es decir, y voy terminando, estamos proponiendo una alternativa en casos excepcionales para que estas autorizaciones estén perfectamente legalizadas, al tiempo que se ofrezca un itinerario alternativo para que los peatones no se vean perjudicados por la instalación de estos elementos en las vías urbanas.

cve: DSCD-14-CO-562

En definitiva, señorías, lo que buscamos es seguridad jurídica para estas actuaciones tan habituales en los últimos meses en todos los pueblos y ciudades de España, garantizando al mismo tiempo la seguridad de la circulación de los peatones. Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor García Díez. A continuación, como no se han presentado enmiendas tiene la palabra en el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor García Adanero.

El señor **GARCÍA ADANERO:** Sí, muchas gracias, señor presidente.

Para mostrar el apoyo a la iniciativa presentada por el Partido Popular tras las explicaciones dadas por el portavoz. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias. Por el Grupo Republicano, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Sí, perdón, no vamos a intervenir en esta PNL.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Granollers. Señor López de Uralde del Grupo Confederado Unidas Podemos.

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

Vamos a ver, documentándome sobre la PNL, entré en el Ministerio de Presidencia del Gobierno y he visto que el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana ha publicado en el Boletín Oficial del Estado, esto es el día 6 de agosto de 2021, la orden ministerial por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso a la utilización de espacios públicos urbanizados.

Esta nueva norma viene a sustituir la orden VIV/561/2010 a la que se refiere la PNL. Por lo tanto, el Partido Popular nos está trayendo una PNL para modificar una orden ministerial que ha sido derogada. Con lo cual, bueno, desde luego, votaremos en contra, pero además pediría, pues por favor que se presenten cosas que puedan llevarse a cabo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor López Uralde. Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Desde Vox vamos a apoyar la iniciativa porque cuando una iniciativa ayuda al sector empresarial, concretamente a la hostelería, para tratar de adaptarse a la situación actual de la pandemia general por el virus chino, es necesario que no olvidemos que la hostelería en España ha llegado a tener más de 300 000 establecimientos y 1 700 000 trabajadores y que debido a la pandemia han llegado **(no se entiende lo que dice)** incluso un 43 % menos de su ingreso. Un motivo más para que esta medida garantice la seguridad a los peatones puedan ser compatibilizadas con la actividad de la hostelería.

Por ello, esta PNL que dota a los ayuntamientos de la posibilidad de utilizar la terraza y también de mantener la seguridad de los peatones es positiva y pensamos que es positivo siempre que beneficie al sector, aunque haya ministros en el Gobierno, como el ministro Garzón, que ningunea al sector hotelero diciendo que bueno, que el turismo que hace uso de ello es un sector de bajo valor añadido. Para nosotros no es un bajo sector de valor añadido, es un sector muy importante para el PIB de España y, por lo tanto, cualquier iniciativa que ayude al sector empresarial, Vox estará apoyándola. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Alcaraz. Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Ortega Domínguez.

El señor **ORTEGA DOMÍNGUEZ:** Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Algo habrá pasado en Madrid para que las terrazas no le gusten a VOX, **(no se entiende lo que dice)** por nosotros, se habrán equivocado. Pero bueno, entrando en la propuesta, como ha dicho el compañero de Unidas Podemos, efectivamente, esta orden ministerial ha sido derogada por la orden TMA/851 del 23 de abril del 2021, que entrará en vigor el 12 de enero del 2022 y ambas normas, pues vienen a referirse a la misma cuestión. Incluso, en esta nueva norma, si la hubieran revisado, pues verían que ya se establece, bueno, la posibilidad, cuando las características y uso del espacio recomienden otra disposición o cuando se carezca de línea de fachada o referencia edificada, que se

cve: DSCD-14-CO-562

facilite la orientación y el encaminamiento mediante una franja guía longitudinal que sirva también a las personas con discapacidad visual.

Es decir, que ya se incluirían criterios que permitan excepciones a la obligación de que el itinerario peatonal accesible discurra colindante a la línea de fachada, pero teniendo en cuenta, pues eso, la accesibilidad universal, porque es que esta norma es el objeto que tiene, la accesibilidad universal y no el aprovechamiento privado del espacio público, en este caso, refieren ustedes la hostelería, que la hostelería es muy importante, el Gobierno de España ha dado muchas ayudas la hostelería, bastante más que a las comunidades donde gobernaba el PP, por cierto, que es una manera también de ayudar al sector, pero sigo con la norma y con ambas normas, con la derogada que ustedes querían modificar y con la actual, establecen unas condiciones mínimas en todo el territorio nacional, pero coexisten con legislación autonómica y local porque, efectivamente, una casuística enorme. Pero, como digo, lo importante frente a cualquier otra cuestión es la accesibilidad, fomentar la igualdad de oportunidades y la no discriminación conforme estableció la Ley 51/2003, que es una cuestión muy importante de la accesibilidad y no han hablado ustedes para nada de las personas con discapacidad, incluso, lo que hablan en otro apartado es del tema de las ambulancias, de los servicios de seguridad como si eso fuera una molestia, es que es algo absolutamente necesario. ¿Cómo vamos a legislar para entorpecer esto? Pues no.

Y es que, claro, es evidente que la accesibilidad a vías de emergencia no pueden ser quienes decaigan frente, ya digo, a ese aprovechamiento privado del espacio público, en este caso, además de suelo peatonal público. Como digo otra manera, si lo que se trata es de cierta flexibilidad, ya la nueva norma la recoge siempre que se garantice la máxima seguridad y accesibilidad y asegurando ese cierto margen de maniobra que ya las administraciones han venido aplicando por otra parte en materia de urbanismo, siendo esta norma como la anterior, ya digo, una regulación mínima, básica y limitada que lo que busca es priorizar y fomentar la accesibilidad universal y no ese aprovechamiento privado del espacio público. Por lo tanto, vamos a votar en contra porque entre esos 2 criterios está claro que lo que hay que primar es accesibilidad universal y no el negocio que se puede priorizar por otras vías. Muchas gracias.

— RELATIVA A ESTABLECER UNA REGULACIÓN NORMATIVA HOMOGÉNEA EN MATERIA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002839).

El señor **PRESIDENTE:** Bien, pasamos a continuación a debatir la proposición no de ley relativa a establecer una regulación normativa homogénea en materia de vehículos de movilidad personal, presentada por el Grupo Parlamentario Vox. Para su defensa tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

La fundación de línea directa indica que 10,6 millones de españoles están dispuestos a usar los vehículos de movilidad personal y que 2,2 millones tienen previsto comprarse en breve un patinete, monopatín o cualquier bicicleta eléctrica. En el 2019 se produjeron siniestros de vehículos de movilidad personal, un total de accidente con 908 víctimas, 5 fallecidos, 137 hospitalizados y heridos no hospitalizados 798. Son datos del año 2019, no tenemos datos más reciente, pero todo indica que, a raíz de la pandemia, el uso de este vehículo vaya decreciendo.

La aprobación reciente de esta reforma de la Ley de Tráfico recoge algunas de las medidas que ya hemos propuesto desde Vox aquí en anteriores comisiones, propuestas para los vehículos de movilidad personal que fueron votadas en contra por parte de los partidos del Gobierno y que curiosamente ahora en la nueva ley que se va a aprobar mañana vienen recogidas muchas de esas medidas que a nosotros negaron poder llevarlas a cabo. No obstante, hay otros aspectos que no se recogen en la actual reforma de la ley, pero que consideramos que es importante seguir impulsando para mejorar la seguridad vial y la protección de los conductores.

Son 6 puntos que proponemos para la convivencia y la seguridad de los vehículos de movilidad personal. Entre los puntos expuestos quiero destacar la importancia de la enseñanza de la seguridad vial y la circulación coordinando con la Dirección General de Tráfico. Es de vital importancia la concienciación desde niño sobre las normas de circulación y el respeto a las mismas y no sea un examen teórico y una hora de concienciación a una edad donde ese efecto en la educación vial será infinitamente menor que la incidencia que tendría cuando uno es niño.

Llevar un patinete eléctrico interactuando con el tráfico no es un juguete, es un vehículo que puede y produce lesiones y hasta en algunos casos, como hemos podido conocer recientemente en algunas

cve: DSCD-14-CO-562

noticias, incluso la muerte a algunos peatones. Por ello, la educación desde una temprana edad es esencial y la DGT tiene que ponerse manos a la obra. La exigencia de un seguro de responsabilidad civil evitará tras un accidente si quien lo ha provocado el conductor del vehículo de movilidad personal pueda quedar arruinado tanto él como su propia familia, si es menor de edad, por la indemnización que puede suponer ante unas lesiones graves o la muerte de una persona.

Hablamos de un seguro que tiene un precio ridículo si tomamos consideración el coste de los patinetes eléctricos y que ayudaría a evitar también procesos judiciales que colapsarían aún más, si cabe, nuestra colapsada justicia española. Ese seguro iría asociado a la medida que promovemos también de pedir un Reglamento en la que se pueda registrar los vehículos de movilidad personal para identificarlos, siendo esencial en el caso de accidente o de infracciones muy graves. Y, por último, instar a la realización de estadística de la DGT en relación con estos vehículos porque así tendremos una visión más certera del impacto que supone en las ciudades esta nueva forma de moverse. Solo conociendo datos reales y centralizados por la DGT podremos poner solución a los problemas que se deriven de su uso y que cada vez irán en aumento. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Alcaraz. Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos, ¿señora Jover? No se preocupe.

La señora **JOVER DÍAZ: (no se entiende lo que dice)** del Reglamento general de circulación en materia de usuarios vulnerables que está iniciando su tramitación ya contempla una edad mínima para la conducción de vehículos de movilidad personal, la utilización de prendas reflectantes o el uso obligatorio de cascos de protección. Es decir, la mayoría de las demandas de esta PNL.

Por otra parte, es bien conocido que a ustedes no les gusta nuestra Constitución, que no aceptan el estado de las autonomías, lo estaban diciendo este mismo día en el hemiciclo, que están disconformes en que sean los municipios, en función de su necesidad, los que regulen la cotidianidad de los ciudadanos. Pero la verdadera intención de esta PNL no es otra que beneficiar a compañías aseguradoras, obligando a las familias españolas aumentar su gasto en seguros.

Según AEGON, una compañía de seguros nada sospechosa de querer tergiversar datos, en 2017 decía que el gasto de las familias entre seguro de vivienda, de movilidad, de salud, de responsabilidad civil y de defunción estaba ya en 2620 euros. ¿Les parece, señorías de VOX, que un trabajador puede aumentar sus gastos en seguros cuando el salario más frecuente está sobre 18 500 euros, es decir, poco más de 1300 euros mensuales? Su número 2 de Málaga, el señor Sancho, ya explicaba que una subida del salario mínimo interprofesional a 900 euros era perjudicial para el empleo. Por tanto, vamos a votar no a esta PNL.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Jover. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Moro Almaraz.

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

Bueno, tengo que decir que nosotros compartimos la preocupación del proponente, y el proponente ha señalado que algunas de las cuestiones de esta iniciativa está en esa ley que se aprobará mañana, otras se han ido planteando por el propio portavoz de nuestro grupo a través de preguntas que no han sido contestadas por el Gobierno, cosa insólita en lo que yo conozco en los últimos 10 años en esta casa. Pero fíjense, estoy atónita porque esta no es una cuestión de ideología, esta es una cuestión de seguridad, esta es una cuestión que nos afecta a todos, que no podemos lamentarnos cuando se atropella a un anciano con un vehículo de movilidad personal y se muere, se le mata, o cuando un niño muy pequeño es lesionado gravemente. Y ahora la interviniente acaba de decir que bueno, que hay cosas que están en un proyecto de Reglamento que no se sabe, pero que va a votar en contra.

Señorías, si hay algo en este momento en el que tendríamos que poner todos cordura, es el caos. Seguridad vial necesita seguridad jurídica, un marco básico en el que, sin los ayuntamientos, las comunidades autónomas, todos los competentes después puedan actuar, pero hoy es la ley de la selva, nadie sabe dependiendo de donde vaya cuál es la normativa aplicable. Si ustedes revisan Internet verán que se habla de una edad mínima que no existe en este momento y, sin embargo, la gente cree en aquello que aparece porque un día como en febrero de 2021 de este año, la DGT dice que va a regular en un decreto de vulnerables la edad mínima.

cve: DSCD-14-CO-562

Miren, comencemos por el principio, se ha debatido la ley, seguramente tenía que haberse debatido más, tenían que haberse incorporado más enmiendas que hemos propuesto, como por ejemplo, el tema de la zona de prioridad peatonal, algunas cuestiones se han incorporado en el Senado, como excluir las aceras, el tema de la educación ha sido planteado en varias enmiendas y está en la ley, quizá tendría que estar de otra manera, pero está en la ley, se podría haber mejorado mucho más y eso llevaría a tener un buen Reglamento y los ayuntamientos no se encontrarían con el caos actual y los ciudadanos con la inseguridad actual.

Desde ese punto de vista, y aunque podamos discrepar en alguna cuestión sobre lo que piden, el tema de los seguros, valorar qué ocurre en los seguros, nosotros no podemos sino estar de acuerdo en lo que piden en esta proposición no de ley. Hay que ser constructivos y esa construcción tenemos que hacerla para la seguridad vial, y solo concluyo con una cuestión. Fíjense, yo misma planteaba al fiscal de seguridad vial qué pensaba él sobre el tema de los vehículos de movilidad y la posible unidad en la legislación, y él estaba de acuerdo, estaba completamente de acuerdo porque sabe lo que es vivir la práctica, lo que es vivir en los juzgados, lo que es vivir el drama de las familias y no creo que Bartolomé sea sospechoso de un derechista peligroso.

En segundo lugar, yo misma puse de manifiesto que el caos de que movilidad sostenible se lleve por un lado y seguridad vial por otro va a conducir al caos. Hay proposiciones no de ley planteadas por los grupos de Gobierno en la comisión de seguimiento de los ODS donde se aprueban, hay otra presentada en esta comisión y luego ustedes votan en contra a nuestras enmiendas en la Ley de Seguridad Vial o quizá a esta iniciativa. Por tanto, nuestro apoyo desde esa perspectiva y, sobre todo, a un marco jurídico seguro que redundará en la seguridad de la gente. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Moro. Para concluir con esta proposición no de ley tiene la palabra por Grupo Socialista el señor Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO:** Muchas gracias, presidente.

Cuando los ciudadanos vean esta comisión y vean que aquí se viene a debatir cosas diferentes a lo que nos ocupa, me imagino que estará pensando el padre o la madre que ha perdido a un hijo en un accidente de tráfico y hoy hemos visto cómo hemos hablado de la unidad de España, de la libertad de prensa, de la agricultura y yo creo que cuando todos nosotros hemos salido a la calle a pedir el voto a los ciudadanos, lo que esperan de nosotros es que vengamos aquí a mejorar la vida de las personas y no a lo que nos tienen ustedes acostumbrados.

Miren, señorías, nos alegra que se preocupen ustedes por la seguridad vial, pero este Gobierno ya está trabajando en la regulación de estos vehículos de movilidad personal desde hace tiempo, y como es algo en lo que ya estamos trabajando, yo les invitaría a que en vez de venir a insultar y a faltar al respeto, atendiesen un poquito y viesen cómo esto ya se está tramitando. Gracias, presidente.

— SOBRE LA CREACIÓN DE LA OFICINA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002863).

El señor **PRESIDENTE:** Gracias. Bien, concluido el debate de esta proposición no de ley, pasamos al punto quinto del orden del día, proposición no de ley sobre la creación de la Oficina Española de la Bicicleta del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ:** Gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista presentamos esta proposición no de ley con un objetivo claro, seguir fomentando el uso de la bicicleta en nuestro país. Señorías, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible que además incide en la mejora de la salud.

De manera adicional, en la actual coyuntura y debido a los cambios producidos en nuestra sociedad estos pasados meses, se ha observado que los desplazamientos inferiores a 10 kilómetros se han incrementado de forma exponencial en nuestro país. La necesidad de mantener el distanciamiento social ha propiciado que la bicicleta se presente como una opción de movilidad asequible, segura y sostenible.

Somos conscientes de que para mantener esta tendencia y generar confianza es necesario establecer medidas que fomenten el uso de la bicicleta, se trata de un reto que cobra especial relevancia en las ciudades en las que debemos potenciar el impulso de soluciones de movilidad sostenible, que respondan a las necesidades reales de los ciudadanos y garanticen su movilidad cotidiana, priorizando el transporte

cve: DSCD-14-CO-562

público, la intermodalidad y las formas de movilidad activas como la bicicleta. Es hora de hacer una apuesta clara por la movilidad sostenible y saludable en nuestras ciudades, haciendo de ellas entornos más respetuosos con el medio ambiente y con la salud de las personas. Por ello, la bicicleta es un medio de transporte seguro, eficaz y saludable, es decir, nuestra mayor aliada y el planeamiento urbano nuestras ciudades debe fomentar la movilidad activa, inclusiva y social.

Señorías, recientemente una encuesta europea muestra que el 74 % de la ciudadanía española no quiere volver a los niveles de contaminación previas al confinamiento, más del 80 % de las personas encuestadas apoyan medidas como la restricción de entrada de coches en las ciudades, un reparto del espacio público más favorable a viandantes, ciclistas y el transporte público. Muchas ciudades del mundo ya están haciendo una gran apuesta y transformando sus ciudades para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte, pero la necesidad de impulsar la bicicleta no afecta solo a la movilidad y al urbanismo, ya que el potencial de la bicicleta abarca distintos ámbitos, incluyendo aspectos económicos, de ocio, turísticos y de vertebración territorial.

Dada su transversalidad, muchos ministerios y todos los niveles de la Administración estatal, autonómica y local disponen de herramientas para lograr que cada vez sean más personas las que opten por la bicicleta como medio de transporte habitual. Según el Real Decreto 2/2020 del 12 de enero por el que se reestructura los departamentos ministeriales, el Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana ha asumido entre sus competencias la de garantizar una movilidad justa y sostenible. Por lo expuesto anteriormente, se considera que es el Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana el departamento idóneo para albergar la Oficina Española de la Bicicleta.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente proposición no de ley. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que a través del Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana cree la Oficina Española de la Bicicleta, dotándola de los medios adecuados para su funcionamiento y, señorías, esperemos que nuestra proposición no de ley pueda contar con el apoyo mayor mayoritario de los grupos de esta comisión. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Senderos. Para la defensa de la enmienda que se ha presentado, por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO:** Muchas gracias, presidente. Buenas tardes.

Nos presenta el Grupo Socialista esta proposición no de ley para la creación de una Oficina Española de la Bicicleta. Como saben, el Partido Popular apuesta claramente por la movilidad en bicicleta, es un medio sostenible, pero también es cierto que tiene que convivir con los otros medios existentes actuales y futuros y sin prevalencia específica de ninguno de ellos, haciéndolos seguros todos y seguros en su uso conjunto.

Digo todo esto por su exposición de motivos, porque quizá no lo he entendido bien, pero bueno, insisto, quizá he extraído una conclusión errónea en su exposición de motivos porque parecía que querían imponer un modo de movilidad frente a otro y nosotros no, nosotros defendemos la libertad de elegir entre uno u otro. En todo caso, insisto, que nosotros defendemos eso, que cada cual pueda elegir cómo desplazarse.

Pero, incluso, si elegimos desplazarnos en bicicleta habrá situaciones, ocasiones o lugares en los que sea imposible. Yo vengo de un territorio en el que hay que vencer cotas altas, en el que llueve. Es decir, yo no me imagino a alguien, pues en mi profesión, por ejemplo, teniendo que ir a llevar unos proyectos a un Ayuntamiento para un pliego que se haya licitado y teniendo que llevar los proyectos en una bicicleta lloviendo y con una cota alta. Es decir, la bicicleta tiene la movilidad que tiene y hay que darle, por supuesto, la importancia máxima, pero dentro de las que tiene, insisto. Por eso las imposiciones que yo, evidentemente quizá no he interpretado bien de la exposición de motivos pueden ser teorías utópicas idealistas que cuando aterrizan en la realidad, pues se rompen.

Asimismo, ponen en la exposición que la bicicleta aporta vertebración territorial, vertebración territorial ciertamente lo aportan las infraestructuras que ahora mismo este Gobierno no construye, porque las infraestructuras, que realmente vertebran son de otro tipo, son unos viales o son unas infraestructuras ferroviarias. Pero bueno, en todo caso, nosotros, desde luego, tenemos clarísimo que la bicicleta aporta en muchísimos ámbitos, en el trayecto corto, en ocio, en turismo, temas deportivos, en todo, y ahí va a tener nuestro **(no se entiende lo que dice)** sin ningún tipo de duda.

Pero bueno, llegando al petitum, esta propuesta de oficina tal cual está anunciada no la vemos, francamente no la vemos. A nosotros eso de crear oficinas porque sí no nos gusta, ciertamente no nos

cve: DSCD-14-CO-562

gusta. Nos parece, y con todos los respetos, nos parece un tema chiringuito a los cuales nos aportan, así como bastante reacción negativa. Las oficinas, por supuesto hay que hacer, pero las estrictamente necesarias para el servicio a la sociedad, pero sin engordar las administraciones más allá de lo que sea necesario engordarlas, ya tenemos bastante con 22 ministerios, además de la Presidencia del Gobierno, no es necesario una oficina, creemos, para definir la movilidad de la bicicleta y menos con la coletilla que añaden dotándola de los medios adecuados de funcionamiento.

Por eso, hemos presentado una enmienda que confiamos en que nos aprueben o que nos la acepten, que es bastante más digamos que acorde con lo que sería racional para el gasto del Estado. Se trata de un sistema en el cual nosotros proponemos que efectivamente haya un órgano, pero un órgano que esté dentro del Ministerio de Transporte, que se dote con los recursos materiales y humanos del Ministerio de Transporte y que valga para la planificación, coordinación, seguimiento, gestión y comunicación de toda la competencia relativa a la movilidad en bicicleta, pero sin añadir más gastos al contribuyente. Así que confiando en que acepten nuestra enmienda. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Gázquez Collado. A continuación, en el turno de fijación de posiciones por el Grupo Confederal Unidas Podemos, señor Pérez de Uralde.

El señor **PÉREZ DE URALDE:** Gracias, presidente.

Desde luego, en nuestro grupo compartimos la importancia de la bicicleta como elemento vertebrador de las ciudades que queremos. Hay que recordar que el transporte sigue siendo, desgraciadamente, el sector donde más están aumentando las emisiones y uno de los elementos clave para solucionar las emisiones en el transporte es en las ciudades, es el transporte urbano. Además, tenemos el problema gravísimo de la contaminación urbana que tiene impactos muy importantes sobre la salud y, por lo tanto, todas aquellas herramientas que ayuden a cambiar esta tendencia, pues deben ser impulsadas y deben ser apoyadas.

Existen ciudades en nuestro entorno europeo que claramente son ejemplo, como es Ámsterdam o como es Copenhague, donde la bicicleta es un medio de transporte de uso común y, desde luego, todavía en España estamos muy lejos de llegar a estos niveles de utilización de la bicicleta. En este sentido, nos parece muy adecuada y conveniente la propuesta de la PNL en el sentido de que es uno de esos aspectos en los cuales sí es imprescindible el darle impulso. Me ha llamado mucho la atención la interviniente del Partido Popular que hable del modelo chiringuito cuando ellos son los creadores del famoso chiringuito Toni Cantó, que ha tenido gran repercusión pública y que realmente es algo que verdaderamente no hay ninguna necesidad de ello. Sin embargo, en el caso de la bicicleta estamos hablando de un organismo necesario, estamos hablando de un medio que funciona en desventaja con respecto a otros medios, es decir, no se puede apelar a la libertad para decir que no se va a hacer nada en favor de la bicicleta, porque la bicicleta claramente juega en desventaja en las ciudades con respecto al coche, cualquier usuario de la bicicleta lo sabe.

Por ello, nosotros, desde luego, apoyamos, insisto, esta propuesta y sí que digamos que pediríamos al Partido Popular y a la oposición de la derecha y la extrema derecha que dejen de utilizar el término chiringuitos cuando les conviene porque aquí los creadores de chiringuitos son ustedes. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, por favor, mantengamos el orden en la sesión. Bien, ¿quería intervenir la señora Granollers? Disculpe.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Bueno, solamente era un momento. Decir que creemos claramente que debemos impulsar la bicicleta, que es muy necesario impulsar la bicicleta, pero que no vemos que haya que constituir un nuevo, no lo voy a llamar chiringuito, pero sí una nueva porque sí que hay diferentes asociaciones, hay la asociación de la Mesa Española para la Bicicleta y asociaciones como ConBici y creo que el Ministerio tiene suficientemente gente para gestionar todas estas demandas. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Granollers. Por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Lomana.

El señor **LOMANA GUTIÉRREZ:** Gracias, señor presidente.

Señores del PSOE, leyendo su iniciativa con respecto a la creación de la Oficina Española de la Bicicleta no sé muy bien qué pensar y me pregunto si les queda algo de vergüenza en el escenario

cve: DSCD-14-CO-562

económico actual. Es sabido por todos que su partido es experto en crear oficinas a medida de amiguetes para que cobren un salario público por actividades curiosas como esta. Ahora toca otro chiringuito bastante surrealista y que pertenece al Ministerio de Transporte, la Oficina Española de la Bicicleta, dotándola de los medios adecuados para su funcionamiento, para ustedes no es un chiringuito, es una necesidad absolutamente imperiosa y me pregunto yo, ¿igual de imperioso es importante que la Oficina Española del andador? Dado el elevado número de personas mayores que necesitan de este medio para desplazarse por las ciudades o por qué no la oficina del patinete monopatín dado el importante número de jóvenes que lo utilizan para ir al colegio, universidad, trabajo o la oficina del carrito eléctrico para personas con movilidad reducida y así un largo etcétera.

Si lo que quieren es seguir aumentando el colectivo de estómagos agradecidos a cargo de los impuestos de todos los españoles utilicen o no la bicicleta, con nosotros no cuenten. Si con la excusa de potenciar el uso de la bicicleta se va a aumentar el número de enchufados cobrando un sueldo del Estado, con nosotros no cuenten. Porque no sé si saben que el objetivo de mi Grupo Parlamentario Vox es terminar con este tinglado que tienen ustedes desde hace mucho tiempo y que cada año incrementan sin tener en cuenta las verdaderas y urgentes necesidades que tiene la mayoría de la población española, entre otras las pensiones.

Ustedes, además, no nos proporcionan datos sobre el coste que supondrá tener a una batería de socialistas recordándonos que lo mejor que podemos hacer es usar la bicicleta como medio de transporte y tampoco nos indican el importe de dinero público que los ayuntamientos y las comunidades autónomas se gastarán en construir infraestructuras para usar la bicicleta, y lo que tampoco especifican es cuántas personas trabajarán en esta oficina y qué salarios tendrían. Ahora bien, que el director de dicha oficina cobrará un sueldo similar al del resto de otros chiringuitos que ronda los 75 000 euros anuales eso lo tenemos meridianamente claro. Lo cierto es que su Gobierno, el Gobierno de Pedro Sánchez, es el más pesado para la Administración pública, las arcas se vacían por la duplicidad de miles de competencias y por la creación de ministerios, uno de igualdad otro de consumo otro de universidades al margen del de educación y así hasta llegar a los 18 ministerios y 4 vicepresidencias que tienen un coste aproximado para los españoles de 80 millones de euros, casi nada, vamos, peccata minuta.

No hay que olvidar que son 80 millones pagados entre ministros, asesores, directores de gabinete y todo lo que se les ocurra para colar por la puerta de atrás de la Administración pública a cargos de su confianza y les debe parecer poco porque ahora toca la Oficina de la Bicicleta. Muchas gracias, presidente.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROMOVER AYUDAS A LA CONDUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA Y EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/003200).

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Lomana. Señorías, un momento. Señor Senderos, sobre la enmienda, acepta la enmienda, no la acepta. Muy bien, de acuerdo. Muchas gracias, señor Senderos.

Muy bien, pues pasamos a continuación al punto 6 del orden del día, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a promover ayudas a la conducción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos. Para su defensa tiene la palabra la señora González Lazo.

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, ya casi han pasado 2 décadas desde que la Unión Europea aprobó la Carta Europea de la Seguridad Vial, un instrumento con el que la Comisión Europea pretendía constituir una comunidad de ciudadanos y Gobiernos que se comprometiesen formalmente a llevar a cabo acciones para terminar con la lacra de la siniestralidad viaria. Una lacra que tanto sufrimiento provoca a las familias por la pérdida de seres queridos, además de un altísimo coste para la sociedad.

En definitiva, se buscaba conseguir un esfuerzo y una concienciación colectiva para salvar vidas. Desde entonces, la seguridad vial ha formado parte de las agendas públicas de los gobiernos de la unión y ciertamente se ha evolucionado mucho y se han hecho grandes esfuerzos compartidos por las instituciones y la sociedad civil. Las primeras actuaciones se dirigieron a proteger la vida de los ocupantes del vehículo y mejorar las infraestructuras, pero ahora toca ampliar el campo de actuación con una óptica global de la seguridad vial que aminore, sí, los accidentes de tráfico y la siniestralidad de los ocupantes,

cve: DSCD-14-CO-562

pero también disminuya las víctimas mortales y los accidentes a los usuarios de la vía pública y especialmente los más vulnerables como son los ciclistas y los peatones.

Cabe recordar que en España el 82 % de las muertes por accidente de tráfico fueron usuarios y usuarias vulnerables de la vía, expuestos como están en ciudades y pueblos donde la combinación de velocidad, distracción y sorpresa acarrean consecuencias dramáticas. Por ello, la aprobación del Reglamento de la Unión Europea 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo se centra en los requisitos de homologación de vehículos de motor y sus remolques. Este Reglamento supone un gran avance en las exigencias tecnológicas de los vehículos dentro del territorio de la Unión Europea, introduciendo nuevos sistemas de ayuda a la conducción para mejorar la seguridad de las personas, reducir el número de accidentes y los efectos que provocan en nuestra sociedad.

Permítanme destacar algunas de ellas: los sistemas para advertir la somnolencia del conductor o conductora, los asistentes de velocidad inteligente que ayudan a mantener la velocidad adecuada en la vía, los sistemas avanzados de frenado de emergencia para mitigar o evitar la colisión, los sistemas de advertencia de colisión con peatones y ciclistas y que advierten de la posible colisión con un peatón en un ángulo muerto de visión o la monitorización facial que ayuda al conductor o conductora a mantener la atención durante el tráfico y le avisa cuando se distrae.

Pues bien, señorías, con esta PNL los Grupos Socialista y Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común pretendemos impulsar la difusión de los nuevos sistemas de ayuda a la conducción y que nuestra sociedad los conozca lo antes posible y además los compartan, para que en coherencia con Europa asumamos los pasos hacia la innovación y la plena automatización de los vehículos con el fin de reducir en más de un 90 % los accidentes que se deben a errores humanos. Y por todo ello, proponemos que, con motivo de la aplicabilidad a partir del 6 de julio de 2022 del Reglamento de la Unión Europea antes citado, se lleven a cabo las acciones oportunas para la máxima información, divulgación y promoción de los sistemas de ayuda a la conducción y sus ventajas. Nada más, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora González Lazo. A esta proposición no de ley se han presentado 2 enmiendas. En primer lugar, para la defensa de la presentada por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Alcaraz.

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

Efectivamente, hemos presentado una enmienda porque como bien dicen en mi tierra una cosa es predicar y otra cosa es dar trigo, y aquí esta PNL lo que hace es predicar lo que todos los españoles quisieran tener, un vehículo nuevo con los sistemas ADAS que puedan garantizar su seguridad y también la de los peatones. Pero llevar a cabo este cambio de vehículo donde tenemos el parque móvil más viejo de toda Europa, frente a ello lo que tenemos es que este Gobierno ha subido los impuestos para la matriculación de vehículos nuevos, vehículos que llevarían estos sistemas ADAS.

Por ello, esta enmienda que se presenta creemos que imprescindible que se facilite bajando el impuesto de matriculación, la adquisición de un nuevo vehículo con sistema de ayuda ADAS porque ningún sentido tendría adoptar esta medida de propuesta para el Gobierno si dificultamos económicamente la adquisición de ellos. No es suficiente proponer concienciar al sistema de conducción que salva vida, hay que facilitarle al ciudadano que puedan tener acceso a ello, y si el Partido Socialista hoy por primera vez votara con coherencia al discurso que acaba de dar en este momento, estoy segurísimo de que la próxima PNL, que va a ser del Partido Popular donde viene hablando de la renovación del parque de vehículos móvil y que eso ayudaría precisamente a que todos los vehículos nuevos tengas sistema ADAS, no me cabe la menor duda que ustedes van a votar sí a la proposición del Partido Popular porque si no créanme, esta PNL es pura propaganda como todas las que vienen haciendo ustedes en esta comisión. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Gamazo.

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

Señorías, como nos recuerda la exposición de motivos de la proposición que debatimos a partir del 6 de julio del próximo año, todos los automóviles nuevos llevaran de fábrica los sistemas de ayudas a la conducción o sistemas ADAS, lo que permitirá disminuir los errores humanos durante la conducción. La implantación generalizada de estos sistemas reducirá la gravedad de los accidentes en un 57 % y

cve: DSCD-14-CO-562

poder evitar más de 50 000 siniestros según estudios de la Jefatura Central de Tráfico. Según la propia Unión Europea, estos sistemas podrían evitar más de 25 000 muertes en los próximos 15 años en el territorio de la Unión.

Más allá de las acciones de promoción, divulgación o información de los sistemas ADAS a los que exclusivamente se refiere el petitum de esta PNL y teniendo en cuenta la antigüedad de nuestro parque automovilístico, con una media de más de 13 años, de 13,1, los poderes públicos debemos implementar medidas necesarias para incentivar la instalación de los sistemas ADAS en los vehículos matriculados con anterioridad al 6 de julio de 2022 como paso imprescindible para favorecer que todos los conductores puedan conducir de forma más segura y con el único objetivo de reducir entre todos la cifra de muertes y heridas graves.

El Grupo Parlamentario Popular comparte la importancia de concienciar a la población en general sobre la necesidad de incorporar estas nuevas tecnologías que reducen los accidentes en automóvil, pero, señorías, es sumamente más importante que el Gobierno utilice los recursos públicos en incentivar y popularizar los sistemas ADAS más que utilizar ese dinero público únicamente en spots publicitarios. En esta línea, hemos presentado una enmienda de adición en la que instamos al Gobierno a impulsar un programa de ayudas públicas destinadas a los conductores españoles para la adquisición o instalación de los sistemas ADAS en sus vehículos. Una enmienda que va en la línea de la enmienda presentada al proyecto de Ley de Presupuestos, la enmienda 1188 que como casi todas las del Partido Popular fueron vetadas por el Gobierno socialcomunista.

Los socialistas hoy tienen la oportunidad de rectificar y demostrar si verdaderamente quieren apoyar aquello que hace nada vetaron, si de verdad quieren que en nuestro país se implementen los sistemas inteligentes de ayuda a la conducción en la inmensa mayoría de los vehículos que circulan por nuestras carreteras para contribuir a proteger la vida y la integridad física de todos los usuarios de la vía, muy especialmente de los usuarios vulnerables, peatones, ciclistas y también motoristas. Señorías, las nuevas tecnologías aplicadas a la asistencia de la conducción se han puesto al servicio de la seguridad viaria y del objetivo de visión 0, pero deben llegar a todas las personas, a todos los conductores con independencia de la antigüedad de su vehículo. En caso de no incorporar nuestra enmienda, no les acompañaremos en esta PNL, en este otro postureo no legislativo que nos presentan.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Gamazo. Para fijar posición, la señora Granollers del Grupo Republicano tiene la palabra.

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

Desde Esquerra Republicana lo venimos pidiendo en todas las comparecencias que ha hecho el señor Pere Navarro, director de la DGT, lo hemos solicitado en preguntas escritas porque reducir lesiones y muertes evidentemente, la mejor propuesta es las 0 víctimas en accidentes y para ello necesitamos ADAS, pero necesitamos algo más que ADAS, también necesitamos una educación vial en estos sistemas llamados ADAS y que además sean para toda la sociedad, no para una minoría como nos pasa ahora. Seamos europeos, miremos hacia adelante, si los conductores supieran las ventajas y las aportaciones de los ADAS y las nuevas propulsiones, seguramente algunos se atreverían a renovar sus vehículos y mejoraríamos así la media del parque móvil de los vehículos en el Estado que es más de 12 años, serían a la vez vehículos más seguros y eficientes, pero debemos formar a los conductores porque si cogemos a un conductor que tuvo su formación a los 18 años y ahora tiene 50 y nadie le forma en los nuevos sistemas ADAS quizás más que ayudarle, le vamos a provocar un caos. Sería un buen momento para hacer un breve curso de conducción y poder enseñar para qué sirven los ADAS y en qué nos puede mejorar para evitar accidentes. Vamos a votar favorablemente a esta PNL. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Granollers. Señora González Lazo, a los efectos de las enmiendas presentadas ¿las acepta o no las acepta?

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Con respecto a la enmienda presentada por el Grupo Vox, la verdad tengo que decirle que de propaganda nada. Es que estoy contestando lo que me ha dicho, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Es que no es un turno de contestación, es un turno de sí o no, si lo acepta o no lo acepta.

cve: DSCD-14-CO-562

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** No, yo tengo que explicar por qué.

El señor **PRESIDENTE:** No, es que el turno no es para eso.

La señor **GONZÁLEZ LAZO:** Continúo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Es simplemente sí o no, si la acepta o no la acepta.

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Tendría que explicar por qué. ¿Ah no?

El señor **PRESIDENTE:** No, que no tiene que explicarlo. El Reglamento dice que diga simplemente si la acepta o no la acepta.

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Bueno, pues entonces simplemente diré que no la acepto. ¿No puedo decir por qué?

El señor **PRESIDENTE:** No, en este momento no.

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Pues no lo explicaré. ¿Cuándo lo puedo explicar?

El señor **PRESIDENTE:** Pues lo explica en otra ocasión o a la salida o cuando usted quiera. Este turno, señora González Lazo, es para decir simplemente si acepta o no la enmienda presentada.

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Bien, pues no la acepto. No se puede aceptar porque además no es...

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias. ¿Y la del Grupo Popular?

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Y la del Partido Popular ¿también tengo que decir sí o no? Pues no, ya está. Es increíble, normalmente se podrá argumentar.

El señor **PRESIDENTE:** Señora González Lazo, el Reglamento es así, ¿qué quiere que haga yo? Es sí o no. ¿No?

La señora **GONZÁLEZ LAZO:** Ya lo he contestado, que no también.

El señor **PRESIDENTE:** Muy bien, muchas gracias, señora González Lazo.

— RELATIVA A PROMOVER LA RENOVACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS ESPAÑOL PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL, CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES Y FORTALECER LA INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOMOCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003209).

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a continuación a la proposición no de ley que aparece en el punto de orden del día como número 7, relativa a promover la renovación del parque de vehículos español para mejorar la seguridad vial, contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y fortalecer la industria nacional de automoción.

Es una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y para su defensa tiene la palabra creo que el señor Gago que ha salido un momento. ¿Le pueden avisar al señor Gago, por favor?

(NO IDENTIFICADO): Presidente, con todo respeto, le ha coincidido otra comisión, estaba abajo y está subiendo.

El señor **PRESIDENTE:** Ese problema ha existido a lo largo de la tarde porque han coincidido varias, pero tiene que subir en este momento.

(NO IDENTIFICADO): Sí, estamos trabajando.

El señor **PRESIDENTE:** Un minuto.

(NO IDENTIFICADO): Sí, muy amable, presidente. Gracias.

cve: DSCD-14-CO-562

El señor **PRESIDENTE:** Bueno, en todo caso, señorías, decaería dentro de 5 minutos cuando pase el tiempo. No decae en 5 minutos, que tienen de tiempo 5 minutos. Señor Gago tiene usted la palabra.

El señor **GAGO BUGARÍN:** Muchas gracias. Muy buenas tardes.
Señorías, pido disculpas por el retraso, coincide...

El señor **PRESIDENTE:** Disculpe un segundo, señor Gago.
Señor Gago, cuando quiera.

El señor **GAGO BUGARÍN:** Buenas tardes, señorías.
Ruego disculpas me ha coincidido otra PNL en otra comisión que se celebraba a esta hora en otra sala. Bueno, nosotros hemos presentado una proposición no de ley que, a nuestro entender, debería tener **(no se entiende lo que dice)** de apoyo mayoritario por parte de todas las fuerzas y grupos parlamentarios aquí presentes.

El señor **PRESIDENTE:** Perdone un momento, señor Gago. Señorías, si son tan amables, nos queda poco de comisión, pero vamos a intentar escuchar al orador. Gracias. Señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN:** Decía que es una proposición no de ley que tiene bajo nuestro punto de vista todo el sentido del mundo dada la problemática reconocida y reconocible por parte de todas las fuerzas políticas en diferentes ocasiones en esta comisión y que tiene que ver con el envejecimiento del parque automotor, con el envejecimiento de los **(no se entiende lo que dice)** especialmente camiones y autocares que circulan por la red de carreteras de España.

Como saben, la antigüedad del parque automotor, parque automovilístico de nuestro país, es superior a los 13 años. Esto genera y supone, por tanto, que por cada vehículo nuevo que entra en el parque de carreteras de la red viaria de carreteras de nuestro país hay otro vehículo que tiene por lo tanto en torno a 26 años para que nos salga la media de 13 años. Se pueden imaginar que desde el punto de vista tecnológico y desde el punto de vista por tanto de la seguridad vial, pero también desde el punto de vista de las emisiones existe una diferencia abismal entre las emisiones de CO_2 y otras partículas contaminantes que emite un vehículo que tiene, como decía, más de 20 años o más de 15 años y de la misma manera, también existe una diferencia abismal desde el punto de vista de la seguridad vial en la materia a que se refiere a la incorporación de tecnología de un vehículo nuevo con respecto a un vehículo que tiene 15 o más años de antigüedad. Este es el motivo principal que nos trae a presentar esta proposición no de ley.

Por otra parte, nosotros entendemos que para hacer frente a esta problemática no solo es posible desarrollarlo y materializarlo con la puesta en marcha del Plan MOVES, que lo que persigue por parte del Gobierno es fomentar la incorporación y la matriculación de nuevos vehículos eléctricos, sino que entendemos que para el año 2022 y para el año 2023 es fundamental poner en marcha un plan que históricamente se ha desarrollado y se ha ejercido de nuestro país por parte del Gobierno Partido Popular que, sin embargo, el señor Sánchez ha entendido que debería quitar esta opción, el Plan Renove como posibilidad y como opción por parte de los ciudadanos para poder renovar con ayudas públicas un vehículo diésel Euro 6, por ejemplo, E de los que actualmente se fabrican en nuestro país por un diésel que tenga al menos 15 o más años y que sigue circulando y contaminando en las redes y carreteras de nuestro país.

Por lo tanto, en definitiva, nosotros que proponemos es que se llegue a un consenso y acuerdo y que el Gobierno ponga en marcha un Plan Renove que permita renovar, valga la redundancia, con materia definitiva y efectiva el parque automotor español, que podamos retirar vehículos con una antigüedad mayor a 10 años, que podamos apoyar desde los poderes públicos esa sustitución de vehículos antiguos por vehículos nuevos, que podamos, en definitiva, fomentar también la renovación de los vehículos usados, esa compra de segunda mano, pero siempre y cuando el vehículo no tenga una antigüedad superior a los 7 años. También proponemos que el Gobierno impulse y refuerce el obligado cumplimiento de las inspecciones técnicas de vehículos con plena colaboración con las ITV porque saben ustedes que es muy cuantioso el número de vehículos que tenemos en el parque de carreteras en estos momentos circulando sin el ITV en vigor.

Por otra parte, y voy finalizando, presidente, también entendemos necesaria la actualización a la adaptación de la formación y la capacitación de los profesionales dedicados a la reparación, al mantenimiento y a la conversión de vehículos ante los cambios tecnológicos y a los nuevos modelos de negocio futuro, evidentemente, de una manera singular, pues que los vehículos de motorización eléctrica luego también a gas. También creemos necesaria hacer una mejora de la trazabilidad, el control y la

cve: DSCD-14-CO-562

supervisión del adecuado uso de los componentes de segunda mano para garantizar su calidad técnica, en definitiva, también para garantizar la seguridad en la reparación. Y, por último, entendemos que este Plan Renove debe ser creado desde la Administración central, pero también ser gestionado de una forma que garantice que todas las comunidades autónomas tienen unos mismos criterios y se rigen por los mismos tiempos y requisitos para el acceso a esta percepción de las ayudas.

Por último, para evitar, bueno, pues que se entienda que este plan tan solo pretende la renovación de vehículos de baja contaminación, entendemos que hay que apoyar también la implementación del vehículo eléctrico con ayudas o que estas ayudas, en definitiva, no computen el impuesto de la renta de IRPF y también entendemos que debería reducirse el IVA al 4 %. Por último, esto sí que es lo último, presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene que concluir, señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN:** Creemos también que es necesario que haya una actitud y un comportamiento ejemplarizante por parte de las administraciones públicas y, por lo tanto, creemos que es el momento, ya año 2021 y, sobre todo, ya en año 2022, que todos los vehículos del parque automotor que sean de las administraciones públicas procedan a su renovación y, por lo tanto, su transformación hacia vehículos nuevos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Gago. Para la defensa de la enmienda que se ha presentado a esta proposición no de ley por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Utrilla.

El señor **UTRILLA CANO:** Muchas gracias, presidente.

Los señores del Partido Popular ponen encima de la mesa una iniciativa que consideramos interesante, pero que entendemos que se puede mejorar en algunos puntos, como, por ejemplo, la cuestión de simplificar la fiscalidad de los incentivos promoviendo que la ayuda no computa en el impuesto de la renta, que sea deducida directamente del precio, incluso que se valore la posibilidad de reducir incluso hasta el 0 % el IVA de los coches eléctricos, como ocurre en otros países de Europa.

El Plan MOVES ha sido un fracaso en algunos tramos, por ejemplo, el verano pasado bajó un 30 y un 40 % en julio y agosto en ventas de coches nuevos que son los más rentables para los concesionarios y uno de estos motivos es bueno, el Plan MOVES **(no se entiende lo que dice),** pero para que toda la gente nos entienda, los que no están familiarizados, es el plan de renovación del parque de vehículos eléctricos e híbridos que propone el Gobierno. Pero bueno, es verdad que nuestro parque como ha indicado el ponente es uno de los más envejecidos de Europa, con una edad media de más de 13 años ¿y por qué decimos esto? Porque cualquier incentivo de ayuda que se recibe es obligado en la inclusión del marginal de la renta, por lo que puede acabar subiendo el tramo y al final, pues recibir prácticamente nada de ayuda el comprador.

Por otro lado, resultaba poco incentivador la teoría esa de «págalo tú que eso ya te lo devolvemos más adelante», que es lo que está ocurriendo. Ahora mismo se están pagando ayudas del verano del año pasado, entonces realmente esto no incentiva la compra, incluso, en muchos casos la puede llegar a retrasar. En definitiva, hay que agilizar la burocracia **(no se entiende lo que dice)** rápido al concesionario para que el consumidor pague solo la cantidad rebajada, es lo que pedimos yo creo que es bastante razonable. Y, por otra parte, bueno, lo que comentábamos, la reducción del IVA a lo máximo posible puede ser al 4 % como indicaba el ponente. La gestión de los Planes Renove han de monitorizarse desde el Estado, a nuestro entender, de manera coordinada con las mismas normas y tiempos en todas las comunidades autónomas. Los diferentes planes han demostrado que el reparto de fondos con criterios de población de las comunidades autónomas no ha funcionado, y un ejemplo de ello es que Andalucía no ha consumido sus ayudas, mientras que Barcelona y Madrid se han quedado cortas, esto es una evidencia. Sería más coherente un reparto por cuotas de mercado basándose en las matriculaciones o simplemente una bolsa común a la cual accederían todos los españoles, muchísimo más fácil.

Además, cada comunidad ha puesto estas ayudas en las condiciones que ha querido y en el tiempo que ha querido, entendemos que eso es una discriminación territorial clarísima. En cualquier ayuda que se considere, nuestra tercera enmienda es que además del criterio de antigüedad de los vehículos se podría tener en cuenta el kilometraje o las etiquetas de los vehículos. Y, por último, incentivar **(no se entiende lo que dice)** fiscal del *renting* a particulares, lo que impulsaría de forma definitiva la renovación del parque de vehículos. España se sitúa entre los países europeos con menos medidas en esta modalidad de *renting* que, sin duda, creemos que tiene un gran recorrido dentro de nuestro ámbito y además ayudaría

cve: DSCD-14-CO-562

más a las rentas más bajas lo cual pues implicaría pues eso, que son los vehículos más antiguos y los que más kilometraje tienen, con lo cual acabarían siendo más contaminantes. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Utrilla. Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers. Perdone un segundo, señora Granollers. Queda muy poco para concluir la comisión, si estamos en silencio la concluiremos en tiempo y sino, pues estaremos más rato como ustedes prefieran. Señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Evidentemente estamos totalmente de acuerdo con la iniciativa de renovar el parque móvil. El parque móvil estatal es uno de los más antiguos de Europa, lo hemos dicho hace un rato, renovar vehículos es absolutamente necesario para todo, para la seguridad de los conductores y sus acompañantes, para reducir las emisiones de CO2, se necesitan ayudas para adquirir estos vehículos, ayudas claras y fáciles. También estaremos de acuerdo, pero para que esto ocurra hay que dotar al territorio de estaciones de carga tanto de hidrógeno como eléctricas, sino surgen dudas de si se va a poder realizar trayectos largos y cómo vamos a recargar estos vehículos, por tanto, estamos de acuerdo en que hay que presentar alguna iniciativa para renovar el parque móvil, pero no a costa de todo. Hay muchas puntos de esta PNL que no estamos de acuerdo, incluso, pensamos que es una PNL que se debería debatir en otra comisión como podría ser la de industria y es por este motivo que nos vamos a abstener a esta PNL. Gracias.

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

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

Precisamente acabamos de terminar una cumbre global la COP26, donde se han analizado las medidas que deben tomarse para luchar contra el cambio climático, se ha ratificado el hecho de que el transporte es el causante del 20 % de las emisiones globales de gases que causan el efecto invernadero y dentro de ese transporte el 89 % proviene del transporte por carreteras. Por lo tanto, para mantener la temperatura por un aumento inferior a 1,5 grados centígrados, es imprescindible actuar sobre este sector.

Sin embargo, también en este mismo convenio y en esta misma reunión internacional, 31 países han firmado un acuerdo global para terminar con la producción de coches de combustión en el año 2035 y esto no es una cuestión marginal, porque además han firmado 11 fabricantes de vehículos, entre ellos, algunos como General Motors, Ford, Mercedes o Volvo, que representan el 25 % de las ventas.

Esto no es un tema marginal para nuestra industria porque la mayor parte de los vehículos que se producen en España en una industria tan importante como la nuestra se dedica a la exportación. Por tanto, independientemente de lo que cada uno piense de estos acuerdos, lo cierto es que las tendencias internacionales y las tendencias globales son claves. Por eso, España tiene como objetivo la introducción de 5 millones de vehículos eléctricos en su parque para el año 2030, un objetivo muy ambicioso y necesario. El reciente paquete normativo europeo establece mayor ambición en la reducción de emisiones de CO_2 en los vehículos turismos y comerciales ligeros de forma que el porcentaje medio de vehículos nuevos 0 emisiones vendidos en el año 2030 debe elevarse del 37,5 % al 55 % en turismos y del 31 % al 50 % en comerciales ligeros. Asimismo, en el año 2035 del cien por cien de los vehículos nuevos vendidos deberán ser de 0 emisiones.

Ello está teniendo ya un impacto elevado en el sector industrial español de automoción y en su cadena de valor que debe transformarse rápidamente para ayudar a alcanzar estos objetivos de parque y ventas. Por todo ello, nosotros entendemos que la proposición no de ley que nos trae el Partido Popular es una proposición bienintencionada, pero poco ambiciosa. Nos sigue atando, nos sigue dejando anclados a un tipo de vehículos que desgraciadamente son excesivamente contaminantes y, por lo tanto, hay que sustituirlos. Y en ese sentido, aunque reconocemos la buena intención de la PNL, no podremos votarla a favor. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor López de Uralde. Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista, aunque no le veo, creo que le intuyo por ahí atrás, el señor López

El señor **LÓPEZ CANO:** Aquí estoy adelante. Me he pasado adelante para que me pudiera ver mejor.

El señor **PRESIDENTE:** Adelante, señor López Cano.

cve: DSCD-14-CO-562

El señor **LÓPEZ CANO:** Gracias.

Siento trasladarles que no vamos a dar respaldo a esta proposición no de ley y no lo vamos a hacer no porque no compartamos la preocupación por la elevada media de edad de los vehículos que actualmente están circulando y su repercusión sobre la seguridad vial, sino porque esta proposición no de ley no aborda con la conveniencia debida este asunto. Hay que tener ambición y rigor, y el objetivo de reducir todo lo posible las emisiones contaminantes no está recogido bien en esta PNL.

Por cierto, si lo que quieren es mejorar la seguridad vial, no hay mejor herramienta que la aprobación de la modificación de la Ley de Tráfico, eso hicimos nosotros y lamento decirle que no compartimos que no dieran respaldo ustedes a esa ley, pueden ustedes enmendarse mañana con todas las enmiendas que hay, si quieren mejorar la seguridad vial, ese es el camino.

Lo que estamos debatiendo hoy tiene más que ver con los propios vehículos no con la circulación de estos. Por lo tanto, es una PNL más hacia industria, economía y hacienda que hacia este escenario, pero bueno, aceptémosla, pero déjenme decirles que no consideramos conveniente el apoyo a los vehículos de propulsión de combustibles fósiles, que además sepan que están excluidos como productos subvencionables de los fondos europeos…

El señor **PRESIDENTE:** Un minuto, señor López. Señorías, por favor. Continúe, perdón.

El señor **LÓPEZ CANO:** Dado que no facilitan la transición y captura de emisiones durante 15 años, así que no es el mejor método. Miren, si quieren un buen argumento, es que el Plan MOVES que sí fomenta actuaciones, la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos y la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, 400 millones de euros invertidos por el Gobierno para cambiar vehículos no contaminantes por los que sí lo son, que lo que pretende ustedes aquí es que sigan contaminando vehículos y que subvencione el Estado esos vehículos, no lo vamos a respaldar.

La forma de hacerlo es ambición y es rigor, y hay que renovar la flota de vehículos de nuestro país, pero hay que hacerlo para que la electrificación y para que la reducción de las emisiones de gases que contaminan se haga de verdad y no para favorecer otros tipos de intereses. Así que, sintiéndolo mucho, aunque entendemos la intención que puede ser buena, no alcanza el rigor y el objetivo necesarios para combatir la lucha contra el cambio climático de nuestro país y por la seguridad vial en la implicación que tienen todos estos vehículos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor López Cano. Muy Bien, ¿señor Gago, acepta la enmienda sí o no?

El señor **GAGO BUGARÍN:** Hemos presentado una transaccional con el Grupo VOX y con alguna otra fuerza política.

El señor **PRESIDENTE:** La transaccional si la puede hacer llegar a la Mesa, por favor, porque habría que repartirla antes de la votación.

El señor **GAGO BUGARÍN:** Las he repartido a los grupos, pero no a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE:** Pues, señorías, 2 minutos y pasamos a la votación, da tiempo de repartir la transaccional. ¿Hay algún grupo que no tenga la enmienda transaccional que la necesite? Están fotocopiándola, pero… Vale. Señorías, vamos a comenzar la votación, la realizaremos conforme al orden que aparecen en el orden del día con independencia de que hayamos cambiado el orden de la sesión.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley relativa a la protección del patrimonio histórico de la mecanización agraria presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; votos en contra, 0; abstenciones, 31. Queda aprobada.**

A continuación, proposición no de ley relativa a la mejora de las condiciones de los itinerarios peatonales accesibles presentada por el Grupo Parlamentario Popular. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 17; abstenciones, 1. Queda rechazada.**

Proposición no de ley sobre la obligatoriedad del uso del casco de protección para las personas que desempeñan su profesión conduciendo una bicicleta del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; votos en contra, 0; abstenciones, 9. Queda aprobada.**

cve: DSCD-14-CO-562

Proposición no de ley relativa a establecer una regulación normativa homogénea en materia de vehículos de movilidad personal del Grupo Parlamentario VOX. Se vota también en sus propios términos. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 18. Queda rechazada.**

Proposición no de ley sobre la creación de la Oficina Española de la Bicicleta del Grupo Parlamentario Socialista. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; votos en contra, 15; abstenciones 1. Queda aprobada.**

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a promover ayudas a la conducción del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 14; abstenciones 1. Queda aprobada.**

Proposición no de ley relativa a promover la renovación del parque de vehículos español para mejorar la seguridad vial, contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y fortalecer la industria nacional de automoción, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota la enmienda transaccional presentada por el Grupo Popular y el Grupo Parlamentario VOX. **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 18. Queda rechazada.**

Señorías, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

cve: DSCD-14-CO-562

Edición electrónica preparada por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado – http://boe.es