



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 282

8 de noviembre de 2021

Pág. 1

COMISIÓN DE INTERIOR

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA JESÚS CASTRO MATEOS

Sesión celebrada el lunes, 8 de noviembre de 2021

ORDEN DEL DÍA

Ratificación de la Ponencia

- Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.
(Núm. exp. 621/000031)
Autor: GOBIERNO

Dictaminar

- Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.
(Núm. exp. 621/000031)
Autor: GOBIERNO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 282

8 de noviembre de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las quince horas y quince minutos.

La señora PRESIDENTA: Buenas tardes.

Comenzamos la celebración de esta sesión. A la anterior, como saben, falté por un problema de salud y me alegro mucho de volver a estar aquí esta tarde con todos ustedes. *(Varios señores senadores golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

Me dice la señora letrada que ha habido varias solicitudes para que unifiquemos los turnos de la intervención de defensa de las enmiendas con la de los portavoces; es decir, sumaríamos los dos tiempos y haríamos una única intervención de defensa de enmiendas y de portavoces. Si está todo el mundo de acuerdo, lo hacemos; si no, se queda como siempre, no hay problema.

El señor GREGORIO LÓPEZ: Presidenta, nosotros ya hemos preparado las intervenciones. Se pueden reducir un poco los tiempos y ya está.

La señora PRESIDENTA: Vale, pues lo hacemos como está estipulado siempre.

En primer lugar, procede la aprobación del acta de la sesión anterior, celebrada el día 25 de octubre, que todos ustedes han recibido. Si no hay ninguna alegación que hacer, la damos por aprobada. *(Asentimiento)*. Queda aprobada.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA

- PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, DE 30 DE OCTUBRE, EN MATERIA DEL PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS.

(Núm. exp. 621/000031)

AUTOR: GOBIERNO

La señora presidenta lee el título que figura en el orden del día.

La señora PRESIDENTA: A partir de ahora, para no repetir el nombre entero de la ley, y como queremos ser breves en el tiempo, yo diré: la ley que estamos tratando.

De conformidad con el acuerdo de la Mesa del Senado de 11 de febrero de 2020, procede ratificar la ponencia de este proyecto de ley, constituida por tres ponentes del Grupo Parlamentario Socialista, dos del Grupo Parlamentario Popular en el Senado y uno por cada uno del resto de grupos parlamentarios. Son los siguientes: por el Grupo Socialista, el señor Díaz Marín y las señoras Hernández Cerezo y Hernández Espinal; por el Grupo Popular, los señores Gregorio López y Yécora Roca; por el Grupo Esquerra Republicana Euskal Herria Bildu, el señor Castellana Gamisans; por el Grupo Parlamentario Vasco, la señora Otaola Urquijo; por el Grupo de Izquierda Confederal, el señor Martínez Urionabarrenetxea; por el Grupo Nacionalista, el señor Cleries i González; por el Grupo Democrático, la señora Ponce Gallardo, y por el Grupo Mixto, en sustitución de la señora Merelo Palomares, el señor González Robatto Perote.

¿Está de acuerdo la comisión en ratificar el nombramiento de dichos ponentes? (Asentimiento).

Por tanto, queda constituida la ponencia para informar el proyecto de ley al que hemos hecho alusión.

DICTAMINAR

- PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, DE 30 DE OCTUBRE, EN MATERIA DEL PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS.

(Núm. exp. 621/000031)

AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: Pasamos al dictamen del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de esta ley.

A este proyecto de ley le han presentado ochenta y tres enmiendas los distintos grupos parlamentarios.

La ponencia designada en relación con este proyecto de ley, reunida esta mañana, ha emitido informe, incorporando al texto remitido por el Congreso de los Diputados las enmiendas números 1, 3, 5, 24, 30, 35, 39, 74, 75, 79, 82 y 83. Asimismo, se han introducido, a propuesta de los letrados de la Cámara, diversas correcciones técnicas y gramaticales.

Dicho esto, empezamos el debate del proyecto de ley.

Para la defensa de las enmiendas presentadas por los distintos grupos parlamentarios se dará un turno de intervención a los portavoces de los grupos enmendantes, con un tiempo mínimo de dos minutos por enmienda y un tiempo máximo de diez minutos. El debate se hará en el orden habitual, de menor a mayor.

Para la defensa de las enmiendas 1 y 2, del señor Argüeso Torres, del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Goñi Sarries por tiempo de cuatro minutos.

La señora GOÑI SARRIES: Gracias, presidenta.

Primero, me gustaría agradecer a los compañeros que han sido ponentes en esta ley en el Senado que hayan aceptado nuestra enmienda al artículo 62, porque era muy importante para nosotros y para el sector de las autoescuelas en general. Era una enmienda que, de no haberse aceptado, iba a permitir que se legitimara la competencia desleal entre autoescuelas, que se deteriorara la formación de los alumnos y la seguridad vial y, sobre todo, que se perjudicara a los ciudadanos. Así que les transmito mi más sincero agradecimiento, porque vamos a evitar muchos despidos, vamos a evitar que los futuros conductores tengan una formación inferior y peor de la que tuvimos otros y vamos a evitar que se deteriore la seguridad vial.

Nos queda una enmienda que no ha sido aceptada hasta ahora, que es la de la disposición adicional tercera. Se refiere a los cursos obligatorios de concienciación y sensibilización. Nosotros abogamos por que se impartan de forma presencial. ¿Por qué? Porque todos los expertos en seguridad vial abogan por la presencialidad; dicen que es la forma de obtener mejores resultados y mejor interiorización y aprendizaje de actitudes correctas al volante. Creemos que en esos cursos de concienciación y sensibilización, que son los que hay que hacer para volver a obtener los puntos que previamente se han perdido, esos alumnos repescados van a acceder, vía formación presencial, a una formación de más calidad que les va a permitir interiorizar mejor esos conceptos que aprendieron en su día y que por el camino han olvidado. Es necesario que profesores y alumnos interactúen de manera asíncrona para que ese aprendizaje sea efectivo y hay que evitar que esa formación se fundamente en un modelo memorístico o se reduzca a la realización de pruebas, test o cuestionarios sin criterio. La enseñanza *online* no se recomienda ni se nombra en ningún momento para la formación de conductores en la Directiva europea 2006/126/CE ni en el estudio encargado por la Comisión a un grupo de prestigiosas universidades en 2017. Con esta enmienda pretendemos que, igual que la formación para los conductores noveles se hace de forma presencial, esa formación de sensibilización y concienciación se mantenga de forma presencial, aunque, evidentemente, se puedan mezclar la formación *online* y la presencial.

Nada más, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora.

Para la defensa de las enmiendas 63 y 64 tiene la palabra el señor González-Robatto Perote.

El señor GONZÁLEZ-ROBATO PEROTE: Gracias, presidenta.

Intervengo muy brevemente. Estoy yo solo, así que doy por defendidas las enmiendas. Solo me gustaría hacer una pequeña anotación, y es que en el turno de portavoces también va a intervenir la senadora Goñi. Gracias.

La señora PRESIDENTA: Para la defensa de las enmiendas 5 y 6, de los señores Egea Serrano y Fernández Viadero y la señora Martín Larred, disponen de cuatro minutos.

La señora PONCE GALLARDO: Damos por defendidas las enmiendas de mi grupo.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Para la defensa de las enmiendas número 27 a 34 y 65 y 66, del senador Cleries i González, tiene la palabra su señoría por tiempo de diez minutos.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, celebro que haya podido venir a la comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 282

8 de noviembre de 2021

Pág. 4

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Esta mañana se ha reunido la ponencia y me gustaría celebrar que nuestra enmienda número 30 ha sido recogida para la modificación del artículo 62 respecto al texto remitido por el Congreso de los Diputados. Nos parece que volver al texto original, tal como llegó la ley al Congreso, responde más a la realidad de las autoescuelas en el conjunto del territorio. Por tanto, nos alegramos de que, junto con otras enmiendas de otros grupos, se haya podido llegar a esa transacción por la que se vuelve al texto inicial.

Respecto al resto de enmiendas, una de ellas propone que quede ya recogida en la ley la presencia de vehículos automatizados. Dos enmiendas hacen referencia a la recuperación de puntos y pone un límite para que nadie sobrepase los 12 puntos, pero que haya facilidad para recuperarlos, ya que ha habido un tiempo en el que no se ha cometido ninguna infracción. También hemos presentado una enmienda para suprimir los 20 kilómetros en adelantamientos en carreteras convencionales, a efectos de eliminar la posibilidad de aumentar la velocidad en 20 kilómetros al adelantar, y, por tanto, suprimir este apartado que está en la Ley de tráfico. Por otro lado, proponemos modificar el artículo 77 de la Ley de tráfico para que infracciones graves tales como arrojar objetos que puedan producir incendios o accidentes pasen a ser infracciones muy graves.

En el tiempo del que dispongo voy a hacer también uso de mi turno de portavoces posterior, al cual renuncio. Esperamos que en la tramitación que resta hasta el Pleno incorporemos más enmiendas parecidas o similares de otros grupos y consigamos un texto que responda más a las necesidades actuales para mejorar la Ley de tráfico. Viendo las enmiendas, creo que lo podemos conseguir, por lo que si hacemos un esfuerzo de aquí al próximo Pleno, en el que se debatirá esta ley, habremos hecho un buen trabajo para mejorar el texto que nos llegó del Congreso de los Diputados.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Cleries.

Para la defensa de las enmiendas números 35 a 37, del senador Clavijo Batlle, tiene la palabra el señor Cleries por tiempo de seis minutos.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Doy por defendidas las enmiendas del senador Clavijo, que también es del Grupo Nacionalista.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muy bien.

Para la defensa de las enmiendas 3 y 4, el señor Martínez Urionabarrenetxea dispone de cuatro minutos.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: Gracias, presidenta.

Intervengo brevemente. Yo también quiero sumarme al agradecimiento a los grupos presentes en el Senado por haber aceptado la modificación del artículo 62. Asimismo, quiero sumarme a las palabras de la senadora Goñi en defensa de la enmienda que queda a la disposición adicional. Y por último, presidenta, quiero darle mi particular *ongi etorri* a esta comisión de nuevo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Para la defensa de las enmiendas 67 a 73, del senador Gómez Perpinyà, del Grupo de Izquierda Confederal, tiene la palabra por diez minutos el senador Martínez.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: Doy por defendidas las enmiendas del señor Gómez Perpinyà.

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la defensa de la enmienda 38, del senador Vidal Matas, de Izquierda Confederal, por tiempo de dos minutos.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: También doy por defendida la enmienda.

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la defensa de las enmiendas 39 a 41, del senador Chinaa Correa, del Grupo de Izquierda Confederal.

El señor MARTÍNEZ URIONABARRENETXEA: También las doy por defendidas, presidenta.

La señora PRESIDENTA: También las da por defendidas. (*Risas*).

Para la defensa de las enmiendas 7 a 26, del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-EH Bildu, tiene la palabra el senador Castellana Gamisans, por tiempo de diez minutos.

El señor CASTELLANA GAMISANS: Gracias, presidenta.

Me sumo, como no puede ser de otro modo, a la bienvenida por su reincorporación a los trabajos de esta comisión; es un placer volverla a tener aquí. Quiero expresar también mi felicitación por el trabajo de la ponencia, que ha permitido incorporar varias cuestiones que despejan el camino a un acuerdo más amplio en la Ley de seguridad vial, que debería ser un tema de consenso, y esperamos en el trámite posterior poder incorporar al redactado final enmiendas que trabajan los puntos de la seguridad, la formación, la concienciación, cuestiones que afectan a la peligrosidad por nuevos comportamientos que ya existían pero que se muestran más peligrosos en la conducción actual. Asimismo, nos gustaría lograr una conducción más pacificada, que haya espacio para otros vehículos que son respetuosos con el medioambiente y con un entorno de vida más saludable, como son las bicicletas. Por todo esto, nosotros continuamos el trabajo, que hasta ahora ha sido muy provechoso y esperamos que continúe así hasta la votación en el Pleno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador, no solo por su intervención sino por su alegría por mi presencia.

Entramos en la defensa de las enmiendas números 42 a 62, del Grupo Popular. Para su defensa tiene la palabra por diez minutos el senador Gregorio López.

El señor GREGORIO LÓPEZ: Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero dar las gracias a los ponentes que informan este proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la ley de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial 6/2015. Colaboramos con veinte enmiendas que mejoran un texto que trae una fuerte contestación por parte de sectores implicados y de la sociedad, cosa que, desgraciadamente, estamos viendo en todas las leyes que el Partido Socialista está aprobando en esta legislatura. Nosotros lo que queremos, como muchos grupos que han intervenido anteriormente, es mejorarla y no convertirla, como dije en mi intervención durante la comparecencia del director General de Tráfico, en una ley con medidas simplemente coercitivas, con más prohibiciones y más endurecimiento, sobre todo para aumentar la presión punitiva y monetaria sobre las personas conductoras e incluso aprovechar que se incluya vía enmienda el pago de peajes, lo cual nos hace ver el camino del Partido Socialista junto con Podemos de hacer extensible el pago a las autovías, algo de lo que nosotros estamos totalmente en contra.

Por ello, el Grupo Popular hemos presentado veinte enmiendas, diecinueve de las cuales vamos a justificar como mejoras técnicas, salvo la enmienda 62, que es una modificación de la disposición final tercera, en la que pedimos que esta ley entre en vigor a los seis meses de la publicación en el *BOE* en lugar de a los tres, como dice el texto, porque es lógico dar un tiempo prudencial con la información pública necesaria para adecuar esta normativa, que tiene mucho calado, a la realidad para su puesta en marcha, y sobre todo que el reglamento se ponga en funcionamiento lo antes posible.

Son veinte enmiendas; tres de supresión, cuatro de modificación y doce de adición. De las tres de supresión, destaco la número 42, en la que proponemos que se suprima el apartado que hace referencia a la supresión de 20 kilómetros en adelantamientos. No compartimos que se elimine ese margen de 20 kilómetros para adelantamientos, sobre todo en las carreteras convencionales, donde hay más siniestralidad, primero porque puede provocar situaciones mucho más peligrosas, en lugar de aumentar la seguridad vial, y segundo, porque no conocemos ningún estudio, ningún análisis científico que avale que suprimir estos 20 kilómetros sea más seguro. Desgraciadamente, esto nos hace pensar que es otra idea, no tan peregrina, de nuestro querido Gobierno y de la DGT para seguir con su afán recaudatorio.

Hay cuatro enmiendas de modificación al artículo 1, donde incidimos en la sensibilización de los usuarios respecto a su comportamiento en la conducción y en la utilización del vehículo. En la enmienda 49 incidimos en incorporar un anexo, el 7, al apartado 8, donde ampliamos la sensibilización mediante los cursos de conducción responsable y sostenible, algo fundamental en la seguridad vial. Las doce enmiendas restantes son de adición, una al artículo único, donde pedimos conceder autorizaciones a los centros de formación para esos cursos de sensibilización. La enmienda 60 es una disposición adicional

para modificar el reglamento en el sentido de dar seis meses para que todos los vehículos de auxilio tengan en carretera la luz de color azul. Y las diez enmiendas siguientes suponen un apartado nuevo al artículo único. Por ejemplo, la enmienda 50 trata sobre informar en las campañas de seguridad; la 51, sobre la irrupción en el arcén; la 52, sobre optar a recuperar puntos de forma parcial. Y luego tenemos una serie de enmiendas que responden a una nueva realidad que si la nueva modificación de la Ley de tráfico no toma en cuenta, como muchas otras de los enmendantes que hemos visto hoy, la ley puede quedar bastante escueta. Proponemos nuevos apartados, por ejemplo, sobre bicicletas con pedaleo asistido, es decir con motor eléctrico; sobre modificación del cuadriciclo ligero; sobre movilidad personal; sobre semirremolque de bicicletas; sobre zonas de prioridad peatonal; sobre el cuadriciclo pesado, y la enmienda 59 propone un nuevo apartado en el que se prohíba circular con tasas de alcohol superiores a lo permitido, algo en lo que estamos todos de acuerdo, pero aquí incidimos en el hecho de que en el menor edad que puede llevar otros vehículos —motos y otros vehículos—, la tasa de alcohol no sea superior a cero. Por lo tanto, creemos que la 59 es una enmienda que sería muy interesante incluir en el texto.

Nos hubiera gustado que hubiera sido una ambiciosa ley de seguridad vial y movilidad sostenible en la que hubieran tenido cabida las nuevas sensibilidades, las nuevas realidades. Esperamos la incorporación de las nuevas enmiendas.

Queremos dar las gracias por su trabajo y esfuerzo a los colectivos que han estado en las reuniones, no solamente con nosotros sino con todo el Senado: a colectivos del automóvil, de la motocicleta y del ciclismo; a asociaciones de víctimas, a quienes el Partido Popular expresa su profundo apoyo, sobre todo a las víctimas de accidentes de tráfico; a las autoescuelas; a los profesionales sanitarios; a la Guardia Civil, evidentemente; a la ayuda en carretera, como las grúas, y a un largo etcétera. Quiero dar a todos las gracias, porque todos se han interesado por este marco normativo y yo creo que sería bueno que posteriormente estas enmiendas se incluyeran dentro del texto, porque lo beneficiarían y enriquecerían, como otras que se han incluido.

Muchas gracias, presidenta, y me alegro de que esté usted aquí.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Entramos en el turno de defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, números 74 a 83. Para su defensa tiene la palabra el senador Díaz por tiempo de diez minutos.

El señor DÍAZ MARÍN: Muchas gracias, presidenta.

Me uno a mis colegas y, desde luego, en primer lugar, quiero decir que es un gusto que usted vuelva a estar aquí con nosotros presidiendo la comisión después de su recuperación. El Grupo Socialista nos alegramos mucho.

Respecto a las enmiendas que mantiene vivas el Grupo Parlamentario Socialista para su defensa en el Pleno, queremos, en primer lugar, empezar negando la mayor con relación a lo que ha dicho el señor López de que nuestra posible enmienda relativa a la horquilla que permite superar en las carreteras convencionales los 20 kilómetros por hora en adelantamientos puede tener un afán recaudatorio. Nada más lejos de la realidad. En el Grupo Socialista creemos que sí existen datos objetivos, constatables absolutamente, como es, por desgracia, el número de fallecimientos en las carreteras convencionales, 896 en el año 2019, de los cuales 299 tuvieron lugar por una colisión frontal en este tipo de vías convencionales.

Esa horquilla de superar los 20 kilómetros por hora aparecía en la legislación de los setenta, donde se priorizaba la fluidez vial respecto a la propia seguridad vial, junto al desarrollo de las infraestructuras de Fomento en nuestro país. Creemos que ha llegado el momento de poner fin a esta excepción —porque nos mantenemos como el único país de Europa que contempla esta excepción en los adelantamientos—, y no por ningún tipo de cuestión recaudatoria, sino que, al revés, lo que nos mueve y lo que ha operado en toda la modificación de la ley que tenemos hoy entre manos es el objetivo de intentar alcanzar el horizonte de reducción de las muertes y de la siniestralidad vial a la mitad cuando acabe esta década. Eso es lo que ha impulsado al Grupo Socialista y lo que ha impulsado a la DGT a modificar la ley, y con ese espíritu trabajamos.

En las otras enmiendas que mantiene vivas el Grupo Socialista hacemos mención a la posibilidad de que en la modificación del reglamento se permita a los ciclistas circular por el centro de las vías urbanas, así como a los vehículos de movilidad personal, bicicletas y los ciclos que no puedan circular por las aceras y demás zonas peatonales. Asimismo, proponemos la presencia dentro del procedimiento del régimen sancionador, que sería la otra enmienda que tenemos al apartado 8 del artículo 76, y que se incluya algo que ha sido ya aprobado ya por la ponencia relativo a los sistemas de alcoholímetro antiarranque.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 282

8 de noviembre de 2021

Pág. 7

Proponemos que se contemplen como infracción muy grave en el reglamento y en la ley. Estas son las enmiendas que el Grupo Socialista defenderá en el siguiente Pleno de la Cámara.

Eso es todo. Gracias, presidenta. (*Varios señores senadores golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Díaz.

Terminada la defensa de las enmiendas, ¿alguien quiere intervenir en el turno en contra? (*Denegaciones*).

Pasamos al turno de portavoces de los grupos, de menor a mayor.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el senador González-Robatto Perote.

El señor GONZÁLEZ-ROBATO PEROTE: Gracias, presidenta.

En primer lugar, hay varios aspectos de este proyecto de ley a los que debemos dedicar una atención especial: el primero es el de la desproporcionada velocidad que se ha querido dar a su tramitación parlamentaria, no solamente aquí, en el Senado, sino también en las fases finales del procedimiento en el Congreso de los Diputados. Aunque entendemos la necesidad de que algunas de sus disposiciones entren en vigor cuanto antes para evitar más sanciones por el retraso en la transposición de la Directiva comunitaria 2019/520, no podemos admitir tampoco esta justificación, dado que fue la Mesa que controla la mayoría del Gobierno, la mayoría socialista y comunista de la Cámara Baja, la que durante casi dos meses, en primavera, acordó sucesivas ampliaciones de plazos de presentación de enmiendas al articulado. Estas ampliaciones para la elaboración de las enmiendas, a todas luces fuera de lugar, se han intentado compensar con una prisa aún más injustificable para los debates de las ponencias.

En segundo lugar, queremos expresar desde este mismo momento nuestro completo rechazo a cualquier intento de volver a introducir en el proyecto la supresión del artículo 21.4 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Este precepto es el que permite a los turismos y motocicletas —ya lo han comentado otros senadores— rebasar en 20 kilómetros por hora la velocidad máxima en las carreteras convencionales para poder adelantar a otros vehículos que circulen a una velocidad inferior a dicha máxima. Nosotros hemos defendido en el Congreso el mantenimiento de esta norma del artículo 21.4 y ya aquí en el Senado es una de nuestras dos enmiendas. Propugnamos que se suprima la alusión a esta derogación en la exposición de motivos y nos vamos a oponer a las enmiendas que en esta Cámara persiguen incorporar de nuevo al texto esta prohibición de aumento de velocidad para adelantar. Tenemos sobrados motivos para ello. Contra lo que afirman los defensores de esta medida, lo cierto es que esta prohibición únicamente va a incrementar la inseguridad de la conducción. El aumento de velocidad para proceder a adelantar a otro vehículo permite que la maniobra de adelantamiento dure menos. Esto, que lo sabe cualquier conductor, es lo que motiva esta excepción a la norma sobre velocidad máxima que ustedes quieren eliminar, y además lo quieren hacer sin ningún estudio mínimo serio que así lo avale. A poco que se piense, los propósitos de esta iniciativa no son muy distintos de otras de la gran mayoría gubernamental: recaudar y prohibir; recaudar de manera abusiva a través de las multas por exceso de velocidad, que hasta ahora no se imponían por la justificación de haberse sobrepasado el límite en la maniobra de adelantamiento, y asimismo, prohibir de manera irracional, restringiendo de modo desordenado la libertad del conductor. Y decimos «prohibición desordenada» de modo consciente, porque la circulación a la velocidad adecuada, no excesiva pero tampoco demasiado baja, es precisamente la conducción segura y eficiente que este proyecto afirma promover.

La tercera cuestión que deseábamos valorar, para bien en este caso, es que la nueva ley contiene previsiones sobre los vehículos dotados de sistema de conducción automatizada. La aparición y el desarrollo de estos vehículos es una realidad que debe ser considerada por el legislador, por lo cual es un paso positivo que se vaya desarrollando un marco normativo sobre esta cuestión. No obstante, no queremos dejar pasar la oportunidad de llamar la atención sobre el hecho de que queda mucho por hacer en esta materia.

Y finalmente queremos hacer referencia a la propuesta de nuestra otra enmienda, que hemos debatido en la ponencia, referida a la formación teórica para la obtención del permiso de conducir por vía telemática. La digitalización avanza en todos los órdenes y nosotros defendemos la convivencia de modos de formación presencial y a distancia sin despreciar ninguno de ellos en casos como este, en el que los dos son posibles. Estamos seguros de que esta convivencia de las formaciones presencial y a distancia producirá mejores efectos, entre ellos los siguientes: una oferta más variada y con mejores servicios; un mejor acceso a esta formación por los residentes de la España rural; la generación de nuevos puestos de trabajo en el sector de la enseñanza automovilística. En todo caso, nosotros exigimos que esta formación teórica a distancia digital

garantice la adecuada concienciación del conductor, lo cual debería ser desarrollado por la correspondiente norma reglamentaria. En resumen, sí a la formación teórica a distancia, pero con las debidas garantías.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador González-Robatto.

¿Grupo Parlamentario Democrático? *(Pausa)*. Ha renunciado. Gracias, senadora Ponce. *(El señor González-Robatto Perote: Falta la senadora Goñi, porque nos hemos dividido el tiempo)*.

Tiene la palabra la senadora Goñi.

La señora GOÑI SARRIES: Gracias, presidenta.

En España, en las últimas décadas se han desarrollado numerosas actuaciones en materia de seguridad vial; sin embargo, los sistemas de formación de los conductores y la normativa que regula el acceso a un permiso de conducir un vehículo llevaban varias décadas sin cambios relevantes. Agradezco de nuevo, sinceramente, que se haya aceptado la enmienda al artículo 62, era realmente importante para la seguridad vial de todos los ciudadanos y también para el sector de las autoescuelas. Todos los expertos en seguridad vial abogan por la presencialidad para conseguir mejores resultados, y esta ley ahora no va a limitar la posibilidad de que los alumnos accedan a una formación de calidad. El objetivo es que no haya una mayor siniestralidad ni más fallecidos ni más heridos. Según varias encuestas, los españoles dan una puntuación de sobresaliente a la enseñanza que se recibe en las autoescuelas españolas, además el 85 % piensa que habría más accidentes si las autoescuelas desapareciesen. La seguridad vial es un derecho, no es un negocio. Por ello, no se puede jugar con ella por posibles intereses no relacionados con la formación adecuada de los conductores, que en nada responden a las demandas de la sociedad civil, ni de los expertos en seguridad vial, ni de las víctimas de siniestros viales.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Goñi.

El senador Cleries, del Grupo Nacionalista, había renunciado al turno de portavoces, al igual que el senador Martínez, del Grupo de Izquierda Confederal.

Por el Grupo Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Otaola por cinco minutos.

La señora OTAOLA URQUIJO: *Eskerrik asko*. En primer lugar, cómo no, bienvenida.

Agradezco, sobre todo, que la tramitación de este proyecto de ley no haya sido por el trámite de urgencia, que, por desgracia, es lo que hemos tenido en otros proyectos de ley. Dicho esto, la seguridad vial es una cuestión de interés general; como conductores y conductoras habituales, estamos expuestos a tener un percance inesperado en cualquier momento, pero también es cierto que muchos de estos accidentes se pueden evitar siendo conscientes de lo que tenemos entre manos. La implantación del carné por puntos supuso la reducción de accidentes, pero aún debemos hacer mayores esfuerzos para reducir la siniestralidad. Una de las cuestiones más importantes es la concienciación de que manejar un vehículo puede ocasionar un accidente y, por lo tanto, el fallecimiento o graves lesiones a otras personas, además de a nosotros mismos.

En nuestro caso no hemos presentado ninguna enmienda, ya que conocíamos que otros grupos iban a presentar la enmienda al artículo 62, que ha quedado incorporada en el informe de la ponencia, y entre las incorporadas —porque ha sido incorporada alguna más—, esta es de vital importancia. Sobre el resto de las enmiendas, de momento no nos vamos a pronunciar; esperaremos al Pleno a ver qué enmiendas quedan vivas en ese momento de la tramitación de la ley.

Dicho esto, y sin entrar en la polémica en torno a la formación *online* o presencial, en el Partido Nacionalista Vasco tenemos claro que la formación vial es imprescindible y, por lo tanto, es imprescindible la interacción entre el alumnado y el profesorado, precisamente porque conducir no es ningún juego y es necesaria una formación de calidad. Además, tal y como se había redactado el artículo 62, la no exigencia de un local a las escuelas de conductores que abran sucursales supone, además de una probable merma en la formación, un cambio de modelo de negocio que puede perjudicar la calidad de la formación y el sistema de contratación del profesorado, pero sobre todo una deslocalización. En Euskadi se apuesta por el comercio de proximidad, por el comercio local con el fin de mantener vivos los pueblos y las ciudades. Es evidente, para la compra y para la formación el sistema *online* ha venido para quedarse, pero también es cierto que debemos apostar y fomentar la vida en nuestros pueblos y ciudades, y este es un ejemplo más de que si no se hubiese aprobado la enmienda presentada, habría disminuido un poco más la vida en nuestros pueblos y ciudades, sobre todo de las pequeñas. Precisamente los comercios y los servicios locales son los que

más contribuyen al desarrollo económico de los municipios, y las escuelas de conductores y conductoras son un ejemplo de ello. Son estos establecimientos los que nos ofrecen un trato cercano y de confianza, y por ello debemos fomentar este modelo de cercanía y presencia en la vida cultural, social y turística, y la seguridad y atractivo que aporta a los barrios la existencia de locales activos vivos es fundamental para su desarrollo, ya que llama a la economía cultural, a los potenciales inversores, a turistas, a empresarios y a emprendedores y, por lo tanto, además de apostar por una formación de calidad, se apuesta por la vida de nuestros barrios. Este es el modelo de país que queremos en Euskadi y apostamos por ello. Además, quiero dejar constancia de que en Euskadi, la Viceconsejería de Política Lingüística, con la colaboración de la Dirección de Tráfico, presentó en 2011 una iniciativa para poder sacar el carné de conducir en euskera, y cada vez son más las escuelas que se han sumado y que apuestan por ello, y para eso es necesaria esa proximidad, que no se garantiza sin la existencia de un local y de un trato directo.

Eskerrik asko.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Otaola.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu, tiene la palabra el senador Castellana.

El señor CASTELLANA GAMISANS: Muchas gracias.

Seré breve. Valorando positivamente los trabajos de la ponencia y sabiendo que quedan cuestiones que trabajar de aquí al Pleno, nuestra posición, evidentemente, es favorable al dictamen de la ponencia.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Yécora.

El señor YÉCORA ROCA: Gracias, presidenta.

Señorías, hoy mis primeras palabras en esta comisión serán para agradecer a tantos y tantos colectivos sus aportaciones para intentar corregir este proyecto de ley, que se quedará en eso: intentar. El don del Gobierno y del PSOE es claro: cuando tocan algo, nadie sale contento. Es más, por lo que he podido comprobar en todas las reuniones, ustedes van a conseguir una opinión unánime, van a conseguir que todos queden con mal sabor de boca con esta ley. Porque hoy aquí aprobaremos un parche a la Ley de tráfico, no una ley ambiciosa que permita disponer de una ley actual y que perdure en el tiempo. Entiendo que eso nos lo dejan al Partido Popular. Como afirmó el ministro Marlaska cuando llegó al Gobierno, nosotros teníamos en redacción un anteproyecto de ley de seguridad vial ambicioso, completo y consensuado, y ustedes intentan sacar esta ley adelante con solo el 20 % de las jornadas empleadas por el Partido Popular para dejar listo aquel anteproyecto que hoy ustedes tienen aparcado.

Desde hoy y hasta el día del Pleno asistiremos a un mercadeo con las enmiendas, pero tengan seguro que el Partido Popular no estará en esa ecuación. De ochenta y tres enmiendas que se han introducido en el Senado a esta ley, solo se han incorporado doce, que es un 14 % de las presentadas, un pobre bagaje para una materia tan sensible. A nosotros nos encontrarán del lado de la seguridad vial, pero hoy comprobamos que para el Gobierno esto no es una política prioritaria a tener en cuenta. El PSOE sigue en su dinámica de no aceptar muchas de las enmiendas y eso dificulta que mi grupo pueda apoyar una ley de estas características. Esta materia siempre se trabajó más o menos con consenso, pero todavía se dista mucho de poder llegar a él. Aquí votaremos hoy el dictamen de la ponencia, pero confío que en el tiempo que queda hasta el próximo Pleno se puedan reconducir muchas enmiendas y el texto se enriquezca con las aportaciones de todos; entonces podremos hablar de consenso en esta materia tan delicada como es la seguridad vial.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Yécora.

Una vez finalizado el debate de las enmiendas... *(El señor Díaz Marín pide la palabra)* ¡Ah! ¿El Grupo Socialista también quiere hablar? No lo sabía, lo siento. Bueno, le voy a dar la palabra, senador Díaz. *(Risas)*.

El señor DÍAZ MARÍN: Muchas gracias, señora presidenta, es todo un honor.

Tengo que reconocer, en primer lugar, que ha sido un absoluto honor haber formado parte de los trabajos de esta ponencia por la que se modifica el texto refundido de la Ley de tráfico, circulación de

vehículos y de seguridad vial, y además haberlo hecho en compañía de mis compañeras, tanto de doña Nieves Hernández como de doña Paloma Hernández, y también con la inestimable colaboración de nuestro compañero José Aguilar.

Señorías, no puedo compartir lo que acaba de decir mi compañero, mi colega, el señor Yécora, que cuando tocan algo los socialistas, nadie queda contento. Al revés. Yo tengo otra teoría, y además en múltiples materias: pasó con la Ley del aborto; pasó con la Ley de matrimonios entre personas del mismo sexo; pasó, por ejemplo, con la Ley antitabaco e incluso pasó también con el carné de conducir por puntos (*Varios señores senadores golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*). Al principio el Partido Popular se lo estaba pensando, pero finalmente lo apoyaron. Y yo creo que así es como avanza un país, cuando el Partido Popular se cae del burro (*Risas*), y es importante señalarlo. En todo caso, me quedo con las palabras que invitan a esa reflexión y a trabajar las enmiendas del Grupo Popular, porque no me cabe la menor duda de que todas persiguen un objetivo, que además creo que es el objetivo de toda la ponencia.

Quedó fijado ya en la propia Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 el hecho de reducir la tasa de mortalidad en nuestras carreteras a 37 personas fallecidas por millón, y también la propia Comisión Europea nos decía que teníamos que alcanzar en ese horizonte del año 2030 la reducción de accidentes de circulación a la mitad, aproximándonos a ese horizonte utópico de la siniestralidad cero para el año 2050. Tenemos que ver de dónde venimos, señorías, y es que resulta que en el año 2003 había 160 fallecidos por millón aquí en España y en el año 2008, solamente dos años después de aprobarse el carné de conducir por puntos, se bajó a 70 por millón. Obviamente, entran en funcionamiento muchos condicionantes, como el estado del firme o el avance en las infraestructuras. Pero estamos reunidos aquí esta tarde, señorías, precisamente para ir dando pasos para alcanzar ese horizonte de esperanza, operando una serie de modificaciones en la actual Ley de tráfico que van a resultar esenciales. Y no solamente lo vamos a hacer por la vía del castigo, como decía el señor portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, concretamente el senador de Vox, que decía que nosotros nos dedicábamos básicamente a recaudar y a prohibir. Por supuesto, también vamos a hacerlo, vamos a incrementar las sanciones y a gravar la pérdida de puntos en según qué comportamientos al volante, como por ejemplo las distracciones que se producen, y que están siendo ya causa principal de los accidentes en movilidad y en tránsito, por el uso del teléfono móvil, pero también lo vamos a hacer a través de la mejora del *modus operandi* de cada conductor, a través, por ejemplo, de los cursos de conducción segura y eficiente; unos cursos que se han ganado todo el prestigio gracias a la sociedad civil organizada que los está llevando a cabo y los está implementando —pienso en autoescuelas, en clubes de automoción, en asociaciones, también en asociaciones de víctimas—. Y eso que hoy es una realidad en la calle, nosotros lo queremos plasmar en una ley. Una ley, la que tenemos entre manos, señorías, que va a perseguir cuatro hitos fundamentales: el primero, revisar las infracciones que detraen puntos; el segundo, albergar el reconocimiento que tienen esos cursos de conducción segura y eficiente; el tercero, tratar de forma actualizada a los profesionales de la conducción y, por supuesto, el cuarto, unificar en el plazo de dos años el tiempo que ha de transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones.

El dictamen que espero que sea aprobado hoy en esta comisión yo creo que cumple con estas cuatro principales acciones objeto de la reforma legal que operamos hoy; una reforma que seguirá su cauce, seguirá completándose con las distintas aportaciones de los grupos parlamentarios, destacando la especial sensibilidad que hemos de tener todos los senadores y senadoras con quienes compartimos asfalto, que ya no son solo los vehículos a motor, sino cada vez más los ciclos, bicicletas de pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal. Y en ello estamos, señorías, sigamos mejorando juntos lo que ocurre en nuestras calzadas, en nuestras calles y carreteras; recojamos y actualicemos el carné de conducir por puntos, cuya implementación trajo consigo una consecuencia directa: la reducción del 15 % de la siniestralidad vial entre los años 2005 y 2009.

De esta comisión sale hoy una conclusión importante para ir configurando todo ese paquete normativo que afecta a la seguridad vial de nuestro país, a nuestros pueblos, a nuestras ciudades, para alcanzar juntos ese objetivo tan ambicioso que nos hemos marcado: la reducción a la mitad durante esta década del número de fallecidos en nuestras carreteras. Creo que el objetivo es muy loable y estamos seguros de que a través de esta modificación legislativa estamos un paso más cerca de poderlo conseguir.

Muchas gracias, señorías. (*Varios señores senadores golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Díaz.

Le pido disculpas. ¡Con lo efusivo y contento que estaba usted con mi reincorporación, y me he olvidado de su grupo! (*Risas*).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Interior

Núm. 282

8 de noviembre de 2021

Pág. 11

Pasamos a la votación del informe de la ponencia que, como hemos dicho antes, es el texto del proyecto de ley remitido por el Congreso de los Diputados con las enmiendas y correcciones técnicas y gramaticales incorporadas al mismo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 11.

La señora PRESIDENTA: Queda aprobado el informe de la Ponencia. Por tanto, queda dictaminado el proyecto de ley.

Antes de levantar la sesión, quiero recordar al senador o grupo parlamentario que haya defendido enmiendas y discrepe del acuerdo de la comisión por no haberlas aceptado que el plazo de presentación del voto particular para su defensa en el Pleno es de un día más, dado que mañana es fiesta en Madrid y no se puede presentar. Por tanto, finalizaría pasado mañana, miércoles, día 10 de noviembre.

Por último, me comenta la letrada que pregunte si, como es norma, será esta presidenta quien haga la presentación del dictamen ante el Pleno de Senado. (*Asentimiento*).

Gracias, así lo haré.

Se levanta la sesión.

Eran las dieciséis horas y cinco minutos.