



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 751

JUSTICIA E INTERIOR

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS LÓPEZ-MEDEL BÁSCONES

Sesión núm. 97

celebrada el martes, 29 de abril de 2003

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Muñoz-Repiso Izaguirre) para informar sobre:

— El desarrollo de las medidas reeducadoras previstas en la ley de tráfico y seguridad vial. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001131). 24000

Preguntas:

— Del señor Mayoral Cortés (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones acerca de la aprobación de la norma reglamentaria que regule la incorporación de elementos de seguridad vial que hagan visible al conductor cuando, viéndose obligado a detener el vehículo en carretera, deba salir del mismo, en cumplimiento de la disposición final quinta de la nueva ley de tráfico. (Número de expediente 181/003207.) 24000

Página

Comparecencia del señor director general de Tráfico para informar sobre las causas que motivan el incumplimiento de la apertura de la Jefatura Provincial de Tráfico del Campo de Gibraltar, en La Línea de la Concepción (Cádiz). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001426.) 24013

Preguntas (continuación):

— **Del señor Mayoral Cortés (Grupo Parlamentario Socialista), sobre aplicación de la directiva comunitaria que establece limitadores de velocidad para autobuses y camiones ligeros. (Número de expediente 181/003182.) 24018**

Se abre la sesión a las nueve y cuarenta minutos de la mañana.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (MUÑOZ-REPISO IZAGUIRRE), PARA INFORMAR SOBRE:

— **EL DESARROLLO DE LAS MEDIDAS REEDUCADORAS PREVISTAS EN LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001131.)**

PREGUNTAS:

— **DEL SEÑOR MAYORAL CORTÉS (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA APROBACIÓN DE LA NORMA REGLAMENTARIA QUE REGULE LA INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL QUE HAGAN VISIBLE AL CONDUCTOR CUANDO, VIÉNDOSE OBLIGADO A DETENER EL VEHÍCULO EN CARRETERA, DEBA SALIR DEL MISMO, EN CUMPLIMIENTO DE LA DISPOSICIÓN FINAL QUINTA DE LA NUEVA LEY DE TRÁFICO. (Número de expediente 181/003207.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Buenos días, señoras y señores diputados. Comenzamos la sesión de la Comisión de Justicia e Interior correspondiente al día de hoy con la comparecencia del director general de Tráfico, don Carlos Muñoz-Repiso, al que le damos los buenos días y le agradecemos una vez más su presencia en la Comisión en cuanto que facilita los trabajos de la misma.

A petición del Grupo Parlamentario Socialista, vamos a acumular la primera de las comparecencias con la pregunta que figura como quinta en el orden del día y que va a formular don Joaquín Sánchez Garrido. Al mismo tiempo nos comunican la retirada de la pregunta número 4, que hace referencia a la Jefatura Comarcal de Tráfico del Campo de Gibraltar.

Sin más preámbulos, comenzamos la sesión dando la palabra al señor director general de Tráfico con relación a la primera comparecencia y a la pregunta número cinco. Tiene la palabra don Carlos Muñoz-Repiso.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Señorías, comparezco hoy ante ustedes a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista para informar sobre el desarrollo de las medidas reeducadoras previstas en la Ley de tráfico y seguridad vial. La modificación introducida en el texto articulado de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por la Ley 19, de 19 de diciembre de 2001, estableció, entre otras muchas novedades, la posibilidad de fijar otras medidas para la reconducción de conductas infractoras, y por tanto peligrosas, además de las tradicionales de carácter coactivo contenidas en la totalidad de las normativas de tráfico y circulación de automóviles de todas las naciones. Esta norma marco, que ha de ser desarrollada reglamentariamente, supone en nuestro país, y en materia administrativa de tráfico, una novedad que carece de precedentes, por ello su regulación es especialmente delicada y no exenta de dificultades para encajarla en nuestro orden normativo.

En concreto, la citada modificación de la ley ha abierto la posibilidad de que los infractores reduzcan hasta un 30 por ciento la cuantía de las multas o del tiempo de privación del derecho a conducir vehículos automóviles o ciclomotores, a que los menores sustituyan las multas por infracciones leves y que a los reincidentes por comisión de infracciones muy graves se les pueda revocar su permiso de conducción, ofreciéndoles el derecho a paralizar el expediente de revocación si solicitan la realización de determinada actividad tendente a reconducir su peligrosa actitud. Cuando se planteó la modificación de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial se estimó necesario establecer el marco que posibilite legalmente hacer que quienes conservando los conocimientos, habilidades y aptitudes para conducir evidencian una conducta peligrosa y antisocial puedan pasar una fase de reflexión sobre su actitud ante el fenómeno de

la circulación, siguiendo las pautas ya establecidas en el Código Penal y en la Ley Penal del Menor, al tener como objetivo el intento de la modificación de las conductas infractoras y el acercamiento a los daños derivados de tales comportamientos.

Dicho esto, paso a informar a SS.SS. de la tramitación que hasta el momento se ha llevado a efecto para el futuro reglamento regulador de las medidas reeducadoras previstas en la Ley de seguridad vial.

El primer borrador, que ya está preparado, del reglamento regulador de las medidas reeducadoras, pretende establecer una regulación detallada pero flexible, que podrá concretarse en disposiciones posteriores y programas concretos para conseguir los resultados pretendidos en la ley citada, distinguiendo los distintos supuestos que en la misma se detallan. Se consideran medias reeducadoras distintas de la sanción las actividades, cursos formativos, módulos de concienciación, cursos de reciclaje y sensibilización relacionados con la seguridad vial. También prevé el citado borrador que cuando se solicite la sustitución de la multa impuesta a un menor por una infracción leve, la autoridad a quien corresponda la ejecución de la sanción determinará las medidas reeducadoras a realizar, bien directamente o por acuerdo con otras entidades públicas o privadas, pero en todo caso sin costo para el infractor.

El proyecto contiene tres supuestos. Uno, la minoración de la cuantía de la sanción pecuniaria y de la suspensión del permiso de conducción. En segundo lugar, la sustitución de la sanción pecuniaria en su totalidad, cuando sea declarada la responsabilidad de un menor de 18 años, por una infracción leve, previo el consentimiento de sus padres o tutores, por otras medidas también reeducadoras. Y tercero, cuando el titular de un permiso o licencia de conducción sea autor de faltas muy graves y reincidentes, de tal forma que además de la sanción pecuniaria se le imponga la revocación del permiso de conducción, pudiendo solicitar la realización de un curso de reciclaje y sensibilización, de tal forma que si supera dicho curso no se revocará su permiso, pasando a sustituirse la revocación por la sanción de suspensión del permiso por un periodo como máximo de hasta tres meses. Es decir, el curso de reciclaje y sensibilización es un requisito indispensable para que pueda evitarse la revocación y que esta se sustituya por la suspensión, pero sin que dichos cursos sustituyan a parte alguna de la sanción, a diferencia de las medidas reeducadoras que sustituyen parte de estas sanciones.

El citado borrador, ya en forma de texto articulado, fue remitido a la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior el 10 de enero del corriente año. Este órgano consultivo ya ha emitido informe proponiendo modificaciones al proyecto, que han sido ya incorporadas o discutidas, elaborándose un nuevo texto que ha sido enviado de nuevo al citado órgano con fecha 2 del corriente mes.

Hay que tener en cuenta que es la primera vez que se va a regular la posibilidad de sustituir sanciones pecuniarias o de suspensión del permiso de conducción, en la parte que corresponda, por la realización de unas medidas reeducadoras; por lo tanto, es necesario regular un tema tan complejo de la forma más completa y acertada posible y que permita llevar a la práctica dichas medidas para que alcancen la eficacia que se pretende.

El proyecto de reglamento contiene siete capítulos. El primero, Disposiciones generales, contiene el objeto del real decreto. El capítulo segundo, Del procedimiento de sustitución de las sanciones por medidas reeducadoras, establece la autoridad competente para sustituir la sanción y suspender la ejecución de la misma. A estos efectos, es necesario que las autoridades con potestad sancionadora comuniquen en el menor plazo posible las sanciones impuestas al Registro General de Conductores de la Dirección General de Tráfico, como registro único de antecedentes de los conductores e infractores. Dentro de este capítulo segundo se contempla la sustitución de la sanción por una medida reeducadora que sólo podrá realizarse en parte, que se habrá de autorizar y que en ningún caso podrá ser superior a un 30 por ciento de su cuantía cuando la sanción impuesta sea pecuniaria, o de un 30 por ciento del tiempo de suspensión del permiso o licencia de conducción en este tipo de sanciones. Cuando la sanción pecuniaria se haya impuesto a un menor de 18 años por la comisión de una infracción leve, se podrá autorizar la sustitución de la totalidad de la citada sanción por la realización de las correspondientes medidas reeducadoras. Este capítulo también contempla cuándo y dónde debe presentarse la solicitud, contemplando las particularidades de los casos en que la autoridad que impone la sanción de multa sea diferente a la del Estado, que es la única competente para acordar la suspensión del permiso de conducción.

El capítulo tercero contempla la terminación del periodo de suspensión en el que la autoridad competente, teniendo en cuenta el informe facilitado por el centro donde se impartan las medidas reeducadoras, y si el sancionado ha cumplido satisfactoriamente su compromiso, acordará la remisión parcial de la sanción impuesta, requiriéndole para la ejecución del resto de la sanción.

El capítulo cuarto se refiere a los centros autorizados para la realización de las medidas reeducadoras. A tal fin, será requisito indispensable que la persona a quien se encargue la impartición de las medidas reeducadoras acredite, mediante la presentación de títulos, certificaciones académicas o similares, o años de experiencia en tareas análogas, tenga conocimientos profundos en materia de seguridad vial, habilidades docentes o de comunicación y disponga de material adecuado referido a los contenidos de los mismos. En todo caso, estas medidas serán sin coste para el infractor.

El capítulo quinto recoge las medidas reeducadoras en sí mismas. Si bien parece que lo lógico es establecer un programa general sobre las medidas, también parece procedente que dicho programa sea diferente y concreto según el tipo de sanción que se sustituya en relación con el tipo de infracción que se haya cometido.

El capítulo sexto contempla los cursos de reciclaje y sensibilización, que, como ya he manifestado anteriormente, sustituyen la revocación del permiso o licencia de conducción impuesta a su titular en caso de reincidencia por la comisión de faltas muy graves cuando el titular de la autorización administrativa solicite la realización de un curso de reciclaje y sensibilización en centro autorizado para ello.

El capítulo séptimo se refiere a los centros para impartir los cursos de reciclaje y sensibilización, determinando los requisitos que deben reunir y las exigencias de personal y material para ser autorizados. Se elaborará un programa común para todos los infractores que vayan a realizar el curso de reciclaje y sensibilización. Dicho curso irá encaminado fundamentalmente a la concienciación del infractor y sobre las consecuencias de las conductas de riesgo, de tal forma que el objeto final del curso no sea otro que el sancionado salga concienciado de las implicaciones que en la práctica puede suponer la comisión de infracciones muy graves. Al finalizar el curso, el centro autorizado remitirá a la Dirección General de Tráfico un informe en el que se indicará si el sancionado ha realizado el curso satisfactoriamente, en cuyo caso la sanción de revocación quedará sustituida definitivamente por la de suspensión, y si no lo ha realizado satisfactoriamente se procederá a la ejecución de la sanción de revocación.

En todo caso, repito que aunque se ha trabajado podemos calificar el borrador todavía de embrionario, ya que aún no se ha conseguido un texto definitivo para presentar como un proyecto a los distintos ministerios, trámite durante el cual el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte lo mejorará sin duda para que, previo conocimiento por el Consejo Superior de Tráfico, pueda ser sometido a dictamen del Consejo de Estado y finalmente aprobado por el Consejo de Ministros.

Agradezco a SS.SS. su atención y quedo a su disposición para las preguntas que quieran formularme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): En nombre del grupo proponente de la comparecencia, que es el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sánchez Garrido.

El señor **SÁNCHEZ GARRIDO**: Gracias, señor director general. Sí me hubiera gustado que hubiera usted también avanzado alguna cuestión acerca de la pregunta que le teníamos formulada, sobre las medidas que iba a adoptar la dirección general que usted dirige, valga la redundancia, en el tema de los chalecos y la

incorporación de otros elementos de seguridad, ya que habíamos pedido la acumulación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Muy bien, señor Sánchez Garrido. Entonces le doy la palabra al señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): A continuación respondo a una pregunta parlamentaria oral ante esta Comisión de Justicia e Interior del Congreso, formulada por el diputado del Grupo Socialista don Victorino Mayoral Cortés, sobre las previsiones acerca de la aprobación de la norma reglamentaria que regule la incorporación de elementos de seguridad vial que hagan visible al conductor cuando, viéndose obligado a detener el vehículo en carretera, deba salir del mismo en cumplimiento de la disposición final quinta de la nueva redacción de la Ley de Tráfico, e informo a SS. SS. lo siguiente:

Efectivamente, la disposición final quinta de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, establece que el Gobierno regulará reglamentariamente, de acuerdo con la normativa europea, la incorporación de elementos de seguridad que hagan visible al conductor cuando viéndose obligado a detener el vehículo en carretera deba salir de éste.

Actualmente las instituciones europeas todavía no han regulado esa materia, no existe tampoco una norma europea de uso de vestimenta de alta visibilidad, por lo que, no siendo obligatorio en ninguno de los países europeos, no parece oportuno imponerlo como obligatorio para la totalidad de los conductores, ya que supondría que todo visitante que llegue a España en vehículo debiera portar y hacer uso de este elemento cuando fuera necesario. No obstante, el Gobierno sí está decidido a adoptar cuantas medidas sirvan para concienciar a los usuarios de las vías, y en especial a los conductores de vehículos, de la seguridad que supone el uso de estos dispositivos por aquellos conductores que deban descender del vehículo y transiten por sus alrededores. Por otra parte, ya el artículo 123 del reglamento de circulación de 17 de enero de 1992 establece que todo peatón cuando circule por la calzada o el arcén deberá ir provisto de un elemento luminoso o retroreflectante que sea visible a los conductores que se le aproximen.

Por el Real Decreto Ley 2/2003, de 25 de abril, publicado en el Boletín Oficial del Estado del día 26, del pasado sábado, de medidas de reforma económica, en su disposición final quinta, que autoriza al Gobierno para dictar las disposiciones que sean necesarias para la aplicación y desarrollo de este real decreto ley, el Ministerio del Interior incorporará mediante la normativa adecuada que los autobuses, los camiones de masa máxima autorizada superior a 3.500 kilos, los conjun-

tos de vehículos no agrícolas, los vehículos piloto y los vehículos de acompañamiento de deportistas están obligados a llevar como dotación chalecos reflectantes homologados que el conductor y cada uno de los miembros del personal de acompañamiento, cuando se trate de vehículos piloto o de vehículos de acompañamiento de deportistas, deberán llevar puestos siempre que salgan del vehículo y hayan de utilizar la calzada. Los vehículos de asistencia sanitaria y mecánica igualmente habrán de estar obligados a llevar como dotación chalecos reflectantes homologados, que sus conductores y miembros del personal llevarán puestos siempre que salgan del vehículo y hayan de utilizar la calzada para prestar el servicio correspondiente. Para la aplicación de esta norma a los restantes vehículos será preciso dar un mayor plazo, a fin de que se pueda hacer suficiente difusión de la obligación, aprovisionamiento de los mercados y mentalización para su uso en condiciones de baja visibilidad.

Esto es todo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor Sánchez Garrido.

El señor **SÁNCHEZ GARRIDO**: Gracias, señor director general, por sus respuestas primero por lo que se refiere a la comparecencia y después a la pregunta en concreto.

La Dirección General de Tráfico tiene que mostrarse satisfecha por la colaboración que ha encontrado siempre en todos los grupos parlamentarios para resolver todos los problemas que atañen al tráfico. Empecemos por enunciar que en su día la Ley de reforma del tráfico y seguridad vial contó con el apoyo de todos los grupos, fue una ley que salió con el consenso de todos y esperábamos mucho de ella, entre otras cosas porque tiene un fin muy claro, como es que en la medida de lo posible la Administración dice a los ciudadanos cómo tienen que comportarse en materia de tráfico, señala las normas de comportamiento legal y además desarrolla reglamentariamente aquellos artículos que la propia ley fija precisamente para prevenir todo lo que se refiere a la circulación. Dentro de la circulación el elemento más importante que regula la ley no cabe duda que es todo lo que concierne no solamente al procedimiento sancionador, sino también a las medidas reeducadoras, todo ello con un fin último, que es el más lógico, que es la prevención del riesgo de los accidentes. No olvidemos que desgraciadamente muere muchísima gente, como usted sabe, al cabo del año en las carreteras españolas. Tenemos muy reciente las pasadas vacaciones de Semana Santa, los puentes que se avecinan, y desgraciadamente ocurren accidentes. Todas las medidas que se tomen para evitar estos, bienvenidas sean. Ustedes saben que van a contar con el apoyo concreto del Grupo Parlamentario Socialista, pero también estoy seguro que del resto de los grupos parlamentarios. Sin embar-

go extraña, señor director general, que habiendo transcurrido un año y cuatro meses desde que aprobamos la reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial, no se haya desarrollado reglamentariamente lo que la propia norma ya preveía que tenía que hacerse.

Usted hoy nos ha informado, y me alegro de ello, de que su reglamento sobre medidas reeducadoras está en un trámite avanzado, pero que ni siquiera tiene todavía un borrador definitivo. Estamos totalmente de acuerdo, no podemos decir otra cosa, y lo que estamos deseando es saludar la salida de ese reglamento. Tampoco lo conocemos en profundidad, solamente la descripción que ha hecho usted de los siete capítulos que tiene este reglamento. De entrada nos parece bien, entre otras cosas porque va en consonancia con las medidas reeducadoras que se prevén en el texto de la ley y, por lo tanto, nada que decir. Sí le diré que se ha tardado en exceso. No tiene justificación, señor director general, la tardanza de un año y cuatro meses en sacar estas disposiciones reglamentarias, entre otras cosas porque estamos tratando, como le decía al principio, de un tema muy delicado, cual es el de los accidentes y la alta siniestralidad que ocurre en las carreteras españolas. Por ello estamos esperando un desarrollo reglamentario más amplio que el de las simples (no se tome la palabra con la literalidad) medidas reeducadoras. Falta el desarrollo de todo lo relacionado con los educadores y las autoescuelas. Al menos yo no conozco el reglamento y no sé si habrá también borradores avanzados. Me imagino que usted habrá tomado contacto con este gremio, con este sector, para sacar adelante todo lo relacionado con los centros de enseñanza. ¿Por qué es importante? Porque la propia ley, ya indica la importancia que tiene no solamente aquel que va a recibir la enseñanza, sino también quién la imparte, la importancia que tiene que se adopten unas medidas reeducadoras y se concrete muy bien todo lo que se refiere a las autoescuelas.

Falta un desarrollo reglamentario, que no sé si irá incluido ahí o en otra disposición, sobre los centros de reconocimiento, que también son muy importantes, como seguridad de que los carnés se conceden con todas las garantías, a fin de que el usuario sea una persona perfectamente conocedora de sus obligaciones y además tenga una actitud psíquico-física perfecta.

Quiero hacer aquí un hincapié sobre algo que hemos aprobado en el Pleno del Congreso de los Diputados. Salvo error u omisión, pero yo he procurado sacar de Internet todos los datos, aprobamos en Pleno una proposición no de ley a fin de que las personas afectadas por la enfermedad de la diabetes tuvieran una regulación especial, mejor dicho, porque no es afortunada la frase, tuvieran un tratamiento normalizado, no un tratamiento especial, sino un tratamiento normalizado. No voy a repetir ahora aquí lo que hablamos en su día, pero se trata de que con los informes médicos correspondientes los diabéticos pudieran tener las mismas condiciones para acceder al carné de conducir y a sus reno-

vaciones sucesivas que el resto de los mortales. En esto también estamos esperando que se dicte alguna disposición reglamentaria al respecto.

Por último, como usted ha dicho muy bien, además del desarrollo reglamentario de todas estas medidas reeducadoras que usted ha puesto antes encima de la mesa, efectivamente también queda la modificación reglamentaria del procedimiento sancionador.

Todas estas cuestiones, señor director general, es necesario que se pongan en marcha. Usted sabe que, y lo dice el texto articulado, el artículo 60.2 reconoce que a los fines de garantizar la seguridad vial es necesario regular reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento y el régimen docente y de funcionamiento de los centros de enseñanza. De esto ya hablamos en su momento, fue objeto de mucha discusión en la negociación, pero que nosotros consideramos que es fundamental que la persona que va a recibir clases para sacar el carné conducir las reciba con las máximas garantías y que quien le imparte la enseñanza reúna todos los requisitos para poder impartirla. Curiosamente, el artículo 67.2 del mismo texto regula las acciones en los centros de reconocimiento y enseñanza, que habrá que adecuarlo en su momento a las modificaciones que se hagan en lo que se refiere al régimen docente y funcionamiento de estos centros.

Tampoco, que yo sepa, a lo mejor estoy equivocado, pues no tengo una seguridad absoluta, se ha regulado reglamentariamente el uso de las tarjetas en los minusválidos. Antes se ha hecho la referencia a los diabéticos y ahora la hago al uso de las tarjetas de los minusválidos. La disposición final segunda, señor director general, establece claramente que el Gobierno, en los seis meses desde la entrada en vigor, modificará el reglamento general de circulación y el reglamento de procedimiento sancionador. Este es el motivo por el cual nosotros le hacemos hincapié en que se ha tardado un tiempo en exceso. Tampoco es excesivamente complicado desde el punto de vista jurídico, aunque requiere un estudio evidentemente, el desarrollo reglamentario de esta norma, entre otras cosas porque mucho hay avanzado, mucho se ha estudiado sobre esto, y no es descabellado decir que hay muchas instituciones, la propia Dirección General de Tráfico entre ellas, que tienen estudios suficientes como para que ese desarrollo reglamentario que solicitamos pueda llevarse a efecto.

La disposición final cuarta de la ley establece que el artículo 67.3, que es la revocación del permiso de circulación, no entrará en vigor hasta que el Gobierno no desarrolle reglamentariamente los cursos de reciclaje y sensibilización, que son a los que usted ha hecho referencia y que desafortunadamente todavía no están en vigor.

La disposición final quinta del mismo texto establece que el Gobierno regulará reglamentariamente, de acuerdo con la normativa europea, la incorporación de elementos de seguridad que hagan visible al conductor

cuando viéndose obligado a detener el vehículo en carretera deba salir de éste, cuestión que nos ha preocupado mucho y de hecho hemos presentado una proposición no de ley. El Partido Popular con posterioridad, con bastante posterioridad, ha presentado otra en este mismo sentido. Es algo que a nosotros nos preocupa por lo que voy a decir a continuación; tanto nos preocupa que esta misma proposición no de ley la hemos trasladado al Consejo de Europa, a la comisión jurídica, a fin de que como ponencia o como *rapport* pueda incorporarse y darse una tramitación realmente rápida si fuera posible.

Como usted muy bien ha dicho en su intervención, el artículo 123 del vigente reglamento de conductores establece que, en lo que se refiere a la circulación nocturna, todo peatón cuando circule por la calzada o el arcén deberá ir provisto de un elemento luminoso o reflectante homologado que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se aproximen. La disposición adicional quinta, como he dicho antes, también lo prevé. También el reglamento de circulación, que es del año 1992, y el texto refundido, que como he dicho antes es de finales del 2001, recomiendan que el Gobierno cumpla el mandato que estas normas le confirieron, y sin embargo, pese a la gravedad de las cuestiones que aquí se tratan, no se ha hecho. Fíjese lo importante que es esto y por eso lo hemos hecho fundamentalmente. En el año 2000, según las estadísticas para atropellos, en vías interurbanas se produjeron 430 accidentes, que dieron lugar a 440 fallecimientos, 29 heridos graves y 12 leves. De esos 440 fallecidos, 199 lo fueron en carreteras no iluminadas y 44 en autopistas y autovías. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil facilitó los siguientes datos respecto de las personas que fallecen alrededor del vehículo, expresión que usted ha usado y que es la correcta: en el año 2000, como he dicho antes, 370 fallecidos; en el año 2001, 373 fallecidos, y en el año 2002, hasta el 30 de septiembre, que es el último dato que tengo yo de cuando hice esta proposición no ley, 256 fallecidos.

Señor director general, es muy importante el desarrollo reglamentario de esta norma. Hay una encuesta de CEA online, por la que se les pregunta a los usuarios: ¿Cree que debería ser obligatorio el uso de prendas reflectantes para todo conductor que tenga que bajar de su vehículo por avería o accidente, a fin de prevenir atropellos? El 67 por ciento de los encuestados considera que sí, que es importante, y el 33 por ciento considera que no lo es. Con esto quiero decirle a usted que debemos adoptar una posición lo antes posible.

Tengo aquí un artículo de doña Jeanne Picard, que es la presidenta adjunta de Stop Accidentes, en el que se manifiesta respecto a este tema. Dice ella: Sabemos que la DGT está a favor de esta medida, sólo falta su reglamento. ¿Para cuándo? ¿Cuándo las medidas de preven-

ción permitirán salvar vidas? No es una fatalidad, es responsabilidad de todos y exigimos voluntad política para acabar con la inseguridad vial, no echemos la culpa a la nieve y a la niebla y a la falta de información, de formación, etcétera.

Usted ha dicho una cosa y permítame que discrepe. Dice usted: No podemos dictar esta norma porque no existe una disposición comunitaria que la ampare o, si se quiere, no existe una disposición comunitaria que nos ampare a la hora de exigir el cumplimiento de esta norma al resto de los ciudadanos europeos cuando visitan nuestro país. Permítame usted que yo discrepe, porque en primer lugar ya, como he dicho antes, el reglamento de circulación lo viene exigiendo desde hace muchísimo tiempo; pero es que además se permite toda norma que no vaya contra el eje, toda cuestión que se dicte que vaya en beneficio de la sociedad. No es necesario que exista una norma comunitaria que la ampare para que se pueda dictar, entre otras cosas porque en nuestro país, en el territorio nacional, siguen las normas que guardando una relación con nuestra Constitución puedan dictarse. Por lo tanto, aquí no se puede aplicar con cierto sentido común el decir que no existe una norma europea que ampare el desarrollo reglamentario de lo que nosotros pretendemos, entre otras cosas porque lo que es bueno para la sociedad y no van contra el eje es perfectamente permisible. Además en unas declaraciones que he leído, que me parecen bien, usted es partidario de este desarrollo reglamentario, por lo que creo que en estos momentos lo que se necesita fundamentalmente es la voluntad política de hacer frente a estos desarrollos a los que yo me he venido refiriendo y que son muy necesarios, porque su observancia debe contribuir a que el índice de siniestralidad descienda en las carreteras españolas.

Señor director general, por todo lo que está en juego y además teniendo en cuenta que este es un tema en el que no queremos ser beligerantes, en el sentido de lo que se está jugando es con la vida de los demás, le rogaría que respecto a estos desarrollos reglamentarios a que ha hecho referencia y que estamos precisando —diabéticos, reglamento de procedimiento sancionador, autoescuelas, centros de reconocimiento y de chalecos reflectantes, por llamarlo de alguna forma— tome las medidas oportunas, a fin de que se lleven a cabo por su dirección general, con la colaboración de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, por quien usted crea conveniente y de acuerdo con los estudios que se han hecho aquí. Nosotros nos brindamos a través de la subcomisión de Tráfico a colaborar con usted en la medida de lo posible y de nuestros conocimientos.

Quisiera decirle para acabar que estamos abiertos en mi grupo y si la presidencia de la subcomisión lo estima oportuno, incluso a tratar o a ver las disposiciones reglamentarias que ustedes nos envíen. Ya sé, por supuesto, que no tiene usted ninguna obligación y que

la dirección general no tiene por qué mandar estas cuestiones, pero ya que precisamente nos hemos concienciado todos de que esa subcomisión puede servir para sacar unas conclusiones positivas, fundamentalmente para el Gobierno o para la Dirección General de Tráfico, a fin de evitar todos estos numerosos accidentes que ocurren en las carreteras españolas, le rogaría que se tome el máximo interés y que tengamos conocimiento cuanto antes del desarrollo reglamentario que venimos solicitando por ser muy necesario para la sociedad española.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): En nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra la señora Pigem.

La señora **PIGEM I PALMÉS**: Señor director general, aunque mi grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), no había solicitado su comparecencia, queremos también darle la bienvenida a esta Comisión y agradecerle las explicaciones que nos ha dado acerca del desarrollo de las medidas reeducadoras previstas en la Ley de tráfico y seguridad vial, unas explicaciones que nos brindan la oportunidad de debatir de nuevo algo que tiene gran importancia para mi formación política y que es la seguridad vial. Ciertamente, encontrar medidas para conseguir una disminución, una disminución tan grande como sea posible de la siniestralidad, de los accidentes de tráfico y de sus terribles consecuencias, ha sido y es una de las prioridades de nuestra acción política en este campo y en la consecución de este objetivo puede el Gobierno contar con la colaboración de nuestra formación política. Por eso dimos la bienvenida a esta Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y por eso además precisamente mi grupo parlamentario impulsó la creación de una subcomisión en el seno de esta Comisión de Justicia e Interior, la subcomisión de seguridad vial, a la que ya se ha aludido por el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra. Quizá deberíamos hacer entre todos sus componentes un mayor esfuerzo de agenda para que se puedan celebrar más sesiones, pero he decirle que al menos para la diputada que le habla, que es miembro de esta subcomisión, las sesiones son muy interesantes, porque, con el mayor sosiego que da el no tener la premura de los plazos del trámite parlamentario, podemos plantear a expertos y afectados las cuestiones claves que nos permiten un mayor grado de conocimiento que luego podremos traducir, o al menos este es nuestro deseo, en mejores medidas, en medidas que puedan ser más eficaces.

Hoy usted nos ha dado unas explicaciones acerca de una de las novedades más importantes de la ley, las medidas reeducadoras, que siguiendo —como usted ha expuesto— las pautas de otros ordenamientos, tales

como la Ley del menor, pretenden modificar las conductas infractoras motivando el cambio mediante el conocimiento de la normativa y también el conocimiento de los efectos y los daños que ha causado o que puede causar la conducta infractora. El Gobierno, también lo ha dicho y además es una obviedad, no ha aprobado todavía el real decreto que debe desarrollar estas medidas reeducadoras previstas en la ley, pero hoy usted nos ha indicado unas líneas generales de su contenido. Me sumo aquí a las palabras expresadas por el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, y creemos que quizá sería bueno que pudiéramos tener un debate en profundidad en el seno de la subcomisión, en donde ya hemos tenido oportunidad de comentar, no con usted, con un experto, portugués para más señas, en siniestralidad, y no hablando específicamente de medidas reeducadoras como tales, pero sí hablando de algo íntimamente ligado, como es la posibilidad de que incluso las compañías aseguradoras pudiesen abaratar los costes del seguro de los ciclomotores a aquellos conductores que hubiesen realizado cursos específicos, más que de formación, cursos de concienciación sobre la forma de conducir y la necesidad de hacerlo con seguridad activa y con seguridad pasiva.

Estamos seguros de que su comparecencia en la subcomisión nos permitirá abordar el contenido de las medidas reeducadoras con una mayor amplitud y con un mayor sosiego, pero sin perjuicio de ello querría trasladarle algunas breves cuestiones a la luz de las informaciones que nos acaba de dar. La primera de ellas sería preguntarle qué previsión tienen acerca de cuándo va a aprobarse el real decreto ley. Es pronto todavía, a nuestro juicio, para evaluar la eficacia de la Ley 19/2001, pero realmente creemos que para que la misma pueda desplegar toda su efectividad deben ser cuanto antes regulados aquellos aspectos, como el que nos ocupa, que requieren un desarrollo posterior. Previsión de plazos sería, pues, la primera cuestión que yo quería trasladarle en nombre de mi grupo parlamentario.

Una segunda cuestión se refiere al contenido material de las medidas. ¿Qué previsión hay? ¿Será un contenido de estudio general o será un contenido sobre el estudio concreto de la infracción que se ha cometido? ¿Tendrán un contenido reeducador general o tendrán un contenido concreto o tendrán un contenido doble?

En tercer lugar yo querría trasladarle una reflexión de orden competencial. Según tenemos entendido, en el decreto, y usted lo ha apuntado en líneas generales, se establecería que la autoridad competente para autorizar la sustitución de las sanciones principales por una medida reeducadora sería la misma a quien corresponde la ejecución de la sanción pecuniaria o la revocación del permiso o licencia de conducción. En el caso de Cataluña la ejecución de la sanción pecuniaria correspondería a la Generalitat, mientras que la ejecución de la suspensión de la licencia correspondería al Gobier-

no, a la Dirección General de Tráfico. Pero más allá de que esta dualidad de ejecutores esté prevista, como entendemos que debe estarlo, creemos que a tenor del contenido de las medidas la Administración competente tiene que ser en todo caso la que tenga la competencia sobre educación y formación viaria, que en este caso, en el caso de Cataluña, sería el Servei Català de Trànsit. Digo esto porque es evidente que, con independencia de la enumeración concreta de cuáles vayan a ser las medidas, la propia naturaleza educativa de las mismas hace que forzosamente, y usted lo ha apuntado, tengan que consistir en actividades y cursos formativos, en módulos de concienciación y sensibilización relacionados con la seguridad viaria; por tanto, son unas medidas que se inscriben de lleno en el ámbito de la educación y de la formación viaria, ámbito en el que, en virtud de lo que se dispone en la Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, De transferencia de competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos de motor a la comunidad de Cataluña, y de lo que se dispone en la Ley de creación del Servei Català de Trànsit y en la normativa que la desarrolla, es a esta institución, al Servei Català de Trànsit, al que correspondería en el ámbito territorial de Cataluña ejercer las funciones relativas a la educación y a la formación viaria. Por tanto, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), entendemos que la autoridad administrativa competente para autorizar la sustitución de la sanción, para determinar qué medida hay que realizar y para determinar la cuantía en la reducción, ha de ser la misma que tiene la competencia sobre educación y formación viaria, más allá de que la sanción haya sido impuesta por la Generalitat o por la Administración del Estado. Esta es una reflexión, es un posicionamiento que queríamos trasladarle.

Finalmente queríamos preguntarle si hay alguna previsión acerca de qué centros o quién va a prestar el servicio. Si tienen previsto, por ejemplo, que pudieran ser las propias autoescuelas que ya han acreditado o que tienen que acreditar en el correspondiente expediente administrativo disponer de recursos humanos y de recursos materiales adecuados para prestar un servicio con garantías de calidad.

Quiero finalizar como he comenzado, agradeciéndole su comparecencia y agradeciéndole de antemano las respuestas que me pueda dar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): El señor González Pérez, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Bienvenido, señor director general, a esta Comisión de Justicia e Interior, y bienvenido por doble motivo, porque es curioso que en esta Comisión, donde los debates suelen ser bastante tensos en algunas ocasiones, resulta que cuando el director general de Tráfico aparece por aquí no sé qué

pasa, es como si fuera una especie de tila para todos nosotros. La verdad es que como hablamos de temas que a todos nos afectan y nos afectan todos los fines de semana, nos afectan las imágenes, nos afecta lo que acabamos de ver del autobús, por ejemplo, que se sale de la vía y causa muertos, eso implica una reflexión más profunda y una tranquilidad a la hora de lo que cada uno desde su posición política puede manifestar.

Efectivamente, coincido con los portavoces que anteriormente han intervenido en que podemos decir que la Ley de tráfico y seguridad vial, ha supuesto un hito. Primero, porque pasó mucho tiempo desde la anterior ley hasta que la reforma se aprobó. Segundo, hubo una manifiesta colaboración por parte de todos los grupos para intentar sacar por un consenso amplio una ley que nos afecta de tal forma a todos, y bueno, el consenso fue tan amplio que llegó a ser unánime; unánime en todo, unánime cediendo posiciones sobre las reflexiones o sobre las propuestas que se hacían ante los distintos posicionamientos, y también unánime en que es una ley que hay que tomársela con relativa calma, y cuando digo relativa calma no digo retrasarla más allá de donde debiéramos.

Si hacemos referencia a la propia estructura del reglamento que va a consolidar el desarrollo de las medidas reeducadoras previstas en la propia Ley de tráfico, sinceramente, señor director general y señores miembros de esta Comisión, no hablaría de lentitud, hablaría de calma serena, y calma serena que de una u otra forma viene a reflejar que las cosas hay que hacerlas con tranquilidad, sobre todo cuando hablamos de lo que está sucediendo en las carreteras. No creo que se haya retrasado excesivamente lo que hoy al parecer está en su fase final de tratamiento; por ejemplo les recuerdo que lo que ayer se inició como Ley de juicios rápidos en este país tardó treinta meses en llevarse a cabo, y no creo que esto sea excesivamente lento. De todas formas, el Grupo Popular manifiesta, que a todos nos gustaría, lógicamente, que todo aquello que se emite desde este Congreso de los Diputados tuviera una aplicación inmediata o ipso facto. Sin embargo, hay que consultar con técnicos, hay que consultar con los que pueden estar afectados, lógicamente antes de llevar a cabo el mejor tratamiento de ese reglamento que desarrolle la ley.

Con respecto al tema de los chalecos, señor director general, personalmente llevo chaleco en el coche porque hoy en este país hay chalecos homologados no para el hecho del tráfico, pero lo suficientemente aceptables como para llevarlo. Yo recomendaría desde aquí y recomiendo a mis amigos que lleven chaleco en el coche, y no uno sino incluso algún chaleco más, porque es una prenda no excesivamente cara y puede evitar algún tipo de accidente.

El Grupo Popular fue de los que en su día, en la comisión que trabajó para la modificación de la ley, insistió más en que la utilización de los chalecos era

necesaria. A mí me parece prudente ir acorde con las instituciones europeas, pero tampoco sería malo que nos adelantáramos. El director general ha dejado claro que su intención es llevarla a cabo y ha manifestado públicamente en más de una ocasión que le parece que la utilización de elementos de visibilidad alrededor del coche por el conductor, que en ese momento se convierte en peatón una vez que abandona el vehículo y anda alrededor del coche, necesita algún tipo de manifestación clara que evite cualquier tipo de accidente. Eso se está haciendo con un razonable trabajo.

Casi diré que en todos los aspectos también hay una oportunidad para que el director general manifieste todo el posicionamiento, ya no solamente sobre lo que se ha venido desarrollando hasta ahora en el ámbito del reglamento, sino que en este caso, cuando llegue su comparecencia ante la subcomisión que se ha creado en este Congreso de los Diputados de Seguridad Vial, me gustaría que incluso nos diera una valoración de la aplicación de la ley, porque que es importante saber exactamente cómo se ha reflejado. Si tuviera los datos me encantaría que los pudiera dar en estos momentos, pero, en fin, lo alargo en el tiempo por si esos datos no los tuviera, ya que no son motivo de esta comparecencia. Sería bueno saber exactamente cómo esta ley se ha reflejado en la sociedad, qué hemos notado en cambios, qué cambios ha habido con relación a lo que había antes y a lo que sucede ahora, si realmente la implantación de la ley, ese aumento de faltas, ese aumento de multas, ese afán nuestro por conseguir con el hecho sancionador, no solamente con las medidas reeducadoras de las que estamos hablando, algún tipo de modificación con respecto a lo que sucedía anteriormente.

Hay otros temas muy importante que se ha tocado en esta Comisión, como son los educadores y centros de enseñanza. Ya en la propia ley se hablaba de que podía haber centros reeducadores que no fueran estrictamente las autoescuelas, sino aquellos centros que fueran autorizados por ley y que tuvieran, lógicamente, las características para hacerlo. En todo esto sigue existiendo lo que hemos determinado o lo que en su día determinamos como eje principal de la ley, que era el consenso. Sigo creyendo que el consenso es lo que nos lleva a todos a pretender, obviamente, que esta ley se desarrolle perfectamente mediante un reglamento. Estoy seguro que si al director general se le hacen llegar sugerencias las va a estudiar con una atención manifiesta, porque del consenso de esta Comisión, sobre la ley, la Dirección General de Tráfico sacó una conclusión clara, y es que había voluntad de conseguir mejorar nuestra seguridad vial y conseguir mejorar, lógicamente, que esos índices tan terroríficos sobre muertes los fines de semana, los puentes y las vacaciones se redujeran sustancialmente. En eso estamos, señor director general, en que entre todos, desde posiciones críticas inteligentes y desde posiciones de apoyo a la dirección general y al Gobierno, consigamos ese punto de con-

senso y que el fondo sea obviamente que al final las estadísticas lleven muchos menos nombres y apellidos de lo que quisiéramos cuando relatamos el número de muertos que hay en nuestras carreteras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Voy a intentar contestar a las cuestiones que han ido surgiendo. Una común en los tres señores diputados que han hablado es que la modificación de la Ley de seguridad vial de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, operada por la de diciembre de 2001, fue consensuada. Me parece recordar que dije ya en un artículo que publicó el diario *ABC* a los pocos días de la aprobación y publicación de la ley que los que estuvimos tantas horas dedicados a esa modificación, bajo el mismo techo en el que nos encontramos ahora, recibimos del Gobierno dos consignas claras: una, que fuese consensuada, que se llegara a acuerdos —por eso la ley tuvo más de un año de gestación, durante el cual algunos días nos estábamos dando la mano como despedida a las once y media de la noche en la puerta de esta casa—, y, otra, que las multas no aumentasen en su cuantía. Esas dos consignas o recomendaciones fueron cumplidas y por lo tanto la ley efectivamente fue consensuada totalmente, nos costó algunos trabajos, todos hubimos de ceder, como debe ser en las negociaciones, pero finalmente obtuvimos una ley de carácter general, una ley, podemos llamar, apolítica, una ley absolutamente de carácter civil, para una mejor convivencia en las carreteras.

Veo una inquietud en las palabras de don Joaquín Sánchez Garrido, en general en las de los demás también, que yo mismo comparto, porque a mí me gustaría muchísimo que en horas 24 pasasen de las musas al teatro, pero la tramitación del desarrollo del texto, aunque el señor Sánchez Garrido dice que no es tan complicada, realmente tiene sus pequeñas complicaciones. Por supuesto que es menos complicada que algunas cosas y más complicada que otras, pero sobre todo tiene sus informes y sus cadencias, a veces desesperantes, pero son así y así tienen que ser, y por lo tanto en cuanto al desarrollo en general de todo el texto de la ley, que ha supuesto mucho trabajo —ahora les voy a hablar un poco más pormenorizadamente—, les puedo afirmar que en Tráfico, donde nace el primer borrador de cada disposición, que luego es modificada, rectificada, etcétera, por todos los que legalmente tienen derecho a opinar, no hemos estado dormidos, de eso puede estar absolutamente seguro; desde que tuvimos el texto definitivo de la ley, inmediatamente nos pusimos a trabajar en todos los frentes, quiero decir en todos los borradores que había que preparar para el desarrollo de la ley. Así, preparamos el reglamento, por mor de la modificación que había que hacer del Consejo Superior de Trá-

fico y Seguridad Vial, porque cambiaba su composición, así como el reglamento de procedimiento sancionador. Ambos afortunadamente ya han visto la luz; después de esa tramitación, repito, a veces desesperante, por fin los hemos visto en papel del Boletín Oficial del Estado.

¿Y qué tenemos pendiente? Tenemos pendiente la modificación del reglamento de conductores, donde se incluye el problema de los diabéticos. Pedimos a los especialistas, endocrinos, etcétera, informes sobre el tiempo lógico de vigencia del permiso de conducción de las personas que padecen dicha enfermedad. Les parecía justo que el plazo actual entre revisiones fuera mayor, entre otras cosas porque aparte de las revisiones obligatorias y oficiales en este grupo de enfermos para mantener el permiso de conducción, nos convencieron de que los diabéticos, por su propia idiosincrasia, por su propio bien en el cuidado de una enfermedad crónica como es la diabetes, pasan bastantes más revisiones que no son obligatorias pero que sí son necesarias y tienen la mentalización suficiente para llevarlas a cabo.

Tenemos pendiente también el reglamento de escuelas particulares de conductores, que está terminado y en este momento en el Consejo de Estado —supongo que dará el visto bueno aunque sugiera algunas modificaciones—, con lo cual podremos verlo pronto aprobado por el Consejo de Ministros. El de conductores está en la misma línea, no está en el Consejo de Estado, pero está próximo a ser enviado al mismo, entre otras cosas porque una parte de la modificación del reglamento de conductores supone la trasposición de una directiva de la Unión Europea que debe entrar en vigor, a más tardar, el 1 de octubre del presente año; por lo tanto, ahí estamos ante una obligación de carácter supranacional.

Hemos trabajado en el reglamento general de circulación, que lleva una modificación importantísima; tanto es así que después de dos o tres veces de enviar a la secretaría general técnica la redacción de cada uno de los artículos, se sugirió, más o menos con este argumento, que puesto que se modifican más artículos que los que se dejan sin modificar, se hiciera un texto refundido o revisado, un nuevo texto del reglamento general de circulación, que ya está hecho y que ya está en esa misma línea.

En el reglamento general de vehículos entre otras muchas cosas vamos a abordar esta cuestión a que nos obliga la disposición final quinta de la ley en relación con los dispositivos de elementos de seguridad que hagan visible al conductor, lo que llamamos vestimenta de alta visibilidad o chalecos reflectantes o de cualquier otra manera. Sobre esta cuestión de los chalecos yo me he debido expresar mal, porque efectivamente he dicho que no existe una normativa general en Europa. Hemos buscado no una general europea, que no existe, sino qué existe en los otros países. Hemos pedido que nos informaran y la contestación ha sido que sólo en Aus-

tria, y a los conductores de camiones, se les obliga a llevar un chaleco reflectante para utilizarlo cuando hayan de salir del vehículo en condiciones de baja visibilidad. Naturalmente, como muy bien ha dicho S.S., eso no quiere decir que no podamos ir por delante y por eso he intentado explicar que en la próxima modificación se va a incluir. No se va a incluir, me voy a repetir un poco, con carácter general a todos los conductores, a lo que sí se llegará pero un poco más allá con el tiempo, para esperar a que haya, entre otras cosas, abastecimiento de los mercados, que todo el mundo pueda mentalizarse, ir adquiriendo estas prendas que, efectivamente, también se ha dicho, son de fácil adquisición, porque son de bajo costo —su precio oscila entre los cinco y los diez euros y no parece que tengan un precio disuasorio ni prohibitivo—. Sí se va a incluir inmediatamente para determinados grupos. ¿Cuáles? Los conductores de camiones de carga pesada, de más de 7.500 kilos, y los conductores de autobuses, que en el concepto de la ley son todos los vehículos de transporte de personas de más de nueve plazas incluido el conductor. También se va a obligar con carácter inmediato a aquellas personas que van en vehículos de acompañamiento, ya sea los de transportes especiales, que a veces han de descender del coche para ayudar al transporte en una curva en alguna maniobra, y también a los de acompañamiento de deportistas, concepto que introdujo la modificación de la ley, que yo creo que también va a ser una mejora para la seguridad vial, puesto que corredores, ciclistas, etcétera, que utilizan las vías públicas van a poder llevar un coche de acompañamiento y todas las personas que vayan en este vehículo de acompañamiento han de portar esa vestimenta de alta visibilidad. En un segundo estadio —no quiero hablar de plazos, ya hemos hablado de algunos, hay quien piensa que en dos años, hay quien piensa que en tres—, se publicará una obligación general para el resto de los conductores, pero con una entrada en vigor dilatada para que todo el mundo pueda mentalizarse. Independientemente de eso, naturalmente que desde Tráfico recomendamos que no se espere a que sea obligatorio, que parece que lo lógico es llevar en el coche algún dispositivo que nos permita ser vistos cuando con motivo de una avería, de un pinchazo, de lo que sea, uno se encuentra en mitad de la noche y ha de descender y los coches no le ven realmente hasta que le llega el haz de sus faros, que son cincuenta o sesenta metros. El hecho de llevar algún dispositivo luminoso o reflectante, retrorreflectante dice la ley, aumenta muchísimo la seguridad y por supuesto que no hay que esperar a que sea una norma obligatoria para utilizarlo. Vaya por la vía de la recomendación.

Me he dejado para el final el último de los reglamentos, que es el reglamento de centros de reconocimiento. Los centros de reconocimiento comenzaron siéndolo de conductores. Se siguen llamando así, pero ya no tienen la exclusiva de los conductores. Al amparo de la

existencia de estos pequeños centros de carácter sanitario se han ido agrupando otros. El conjunto de la normativa española les ha ido asignando otras funciones. Así, la primera, me parece recordar, fue la expedición o renovación de permisos de armas, tanto de arma corta como de arma larga. Para que una persona pueda ser titular de un arma alguien, yo creo que atinadamente, obligó a que pasara un reconocimiento, con unos requisitos distintos de los conductores, pero en el fondo bastante parecidos, especialmente psicológicos. Después se asignó el reconocimiento también psicofísico de las personas que se dedicaban a la profesión de vigilancia jurada, los vigilantes jurados. Posteriormente me parece recordar que también se obligó a quienes obtienen el título de patrón de yate, y no recuerdo ahora si el de mantenimiento tiene también una revisión periódica o no, a que pasaran por estos centros. A los cuidadores o titulares de los perros peligrosos también se les dijo que habían de pasar por estos centros de reconocimiento y seguramente hay algunos otros colectivos que yo en este momento no recuerdo.

¿Qué es lo que ha ocurrido? Pues que en la última reunión del Consejo Superior de Tráfico, que se celebró en la primera quincena del mes de diciembre de 2002, el representante de la asociación de centros de reconocimiento propuso al consejo que no fuera una normativa del Ministerio del Interior propiciada por la Dirección General de Tráfico, sino que fuera una normativa de carácter sanitario y general, lo que el Ministerio de Sanidad y Consumo ha aceptado y está, me consta, preparando el reglamento. A Tráfico nos ha pedido los antecedentes, que le hemos enviado, sobre todo lo que habíamos trabajado y los antecedentes y la experiencia anterior. Este es un tema que ha pasado al Ministerio de Sanidad y Consumo.

Voy a decir una última cosa sobre los reflectantes. Efectivamente, todo tiene que comenzar siendo una obligación establecida en la ley y después hay que cumplirla y hacerla cumplir. Las cosas se hacen cumplir por dos caminos que llevan al mismo objetivo, que es que se cumplan. Uno es la pura ética o el puro convencimiento y otro es el castigo al incumplimiento. Yo creo que cuesta trabajo que la población asuma, aunque llegará un momento en que habrá de hacerlo, recibir una denuncia y finalmente una multa de 90 euros por circular por el borde de la carretera sin llevar ningún dispositivo retrorreflectante ni luminoso, como dice la ley, efectivamente, desde el año 1992. Hace once años que tenemos una obligación. No me he parado a ver las multas que en esos once años se han impuesto o las denuncias que se han formulado, pero estoy seguro, sin haberlo constatado, que será ninguna o casi ninguna, porque parece que en nuestras costumbres las multas son para los conductores, pero a veces también el factor fundamental de la producción de un accidente tiene su inicio no en conductores sino en los propios peatones, en las personas que van a pie.

Paso a contestar a la señora representante de Convergència i Unió, que si he apuntado bien yo creo que ha formulado cinco puntos. Primero, una cuestión de la que se ha hablado en muchos foros es cómo se puede abaratar el precio de los seguros de los ciclomotores, ha dicho ella. Yo iría un poquito más lejos: de los ciclomotores y de las motocicletas ligeras, que son primos hermanos prácticamente. Efectivamente hay un sector importante de la industria española de fabricación y venta que ha visto minorada de forma notable la adquisición de su producto, entre otras cosas pero casi puedo decir que fundamentalmente por el precio que han alcanzado las primas o el costo del seguro. El problema es que el de seguro es un contrato privado entre dos partes que han de poner de acuerdo sus voluntades —es ese término tan complicado que estudiábamos en la facultad que se llama sinalagmático— y si una de las partes no está de acuerdo en la voluntad, no hay acuerdo y por lo tanto no hay contrato. El Estado no interviene, no es un precio autorizado, menos aún en las líneas actuales de la economía que van hacia la liberalización y donde el propio mercado se regula. ¿Por qué ha aumentado de esa forma importante el precio del seguro? No será por capricho de los aseguradores. Realmente será, digo yo, el resultado de un cálculo actuarial. Será finalmente una cuestión en la que los resultados estadísticos dicen que si el seguro no tiene el precio que se le pone, la compañía pierde, seguro, a priori, y cualquier compañía mercantil no entra en un negocio en que sepa a priori que va a perder. ¿Y por qué va a perder? Voy un poco escalón a escalón, estoy haciendo una reflexión. Pues porque hay muchos siniestros de fatales consecuencias. Cuando he hablado con las asociaciones de fabricantes y demás me he permitido decirles, y estoy convencido de ello, que se puede demostrar estadísticamente que el precio de los seguros comenzó a subir a partir del año 1998. Este problema comenzó hace cinco años y se ha ido agravando. ¿Y por qué ese año 1998? Porque en el año 1998 el reglamento de vehículos hizo la trasposición de la directiva europea que permite que en los ciclomotores vayan dos personas, conductor y pasajero. Hasta entonces en los ciclomotores, independientemente de la realidad que cada cual recordemos, sólo podía ir una persona, el conductor, que además, según el reglamento del seguro obligatorio, no está cubierto por los daños que se produzcan en ese vehículo, sí los demás. Efectivamente, en el momento en el que ha podido ir otra persona legalmente y que eso se ha generalizado, ha aumentado la siniestralidad y sus efectos y, por lo tanto, ese ha sido el problema.

Para terminar sobre este tema, puedo decir que desde la Dirección General de Tráfico hemos intentado, con fracaso, cerca del Ministerio de Ciencia y Tecnología cuando era Industria, pero en el fondo es lo mismo, que se obligara a los ciclomotores a pasar una inspección técnica de vehículos. Sabemos demostradamente que

muchos de los ciclomotores, naturalmente no hay que generalizar porque es sin duda equivocarse, son lo que llama trucados, tienen modificada su cilindrada. El ciclomotor por definición es un vehículo de dos ruedas que ha de tener una cilindrada no superior a 49 centímetros cúbicos y que por construcción no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 50 kilómetros por hora. Pues bien, en la realidad vemos que algo pasa, porque salen así de las fábricas, salen así de los lugares de venta y tiempo después no son así. Realmente eso se evitaría con una inspección técnica, que no está prevista en directiva alguna de la Unión Europea, que es el razonamiento del Ministerio de Ciencia y Tecnología, pero que a mí me parece que sería una aproximación a hacer entrar en el camino de la legalidad a los ciclomotores y sin duda conseguir una reducción de su accidentalidad y como consecuencia una bajada del precio de la contratación de los seguros, independientemente de que por supuesto también el Consorcio de Compensación de Seguros podía ser más activo en la contratación directa de los seguros, y además creo que está un poco esa línea, porque según los últimos datos que he visto en los cinco últimos años ha aumentado la cifra: en 1998 eran 15.000 y en 2002 eran 63.000 los ciclomotores asegurados directamente por el Consorcio de Compensación de Seguros. Creo que no me equivoco, porque es una cifra que he visto el viernes de la semana pasada y la tengo reciente.

Ha preguntado en segundo lugar cuándo va a aparecer el reglamento de medidas reeducadoras. Habrá podido deducir un poco cómo llevamos el tema. Ya he mencionado algunos de los reglamentos, el que ya hemos cumplido, que es el de sanciones, y el que todavía no hemos cumplido, que es el de circulación, que tiene plazo. Esos tienen prioridad. Realmente hemos ido trabajando, como he explicado, en el reglamento de medidas reeducadoras, pero es el más inmaduro —yo he utilizado la palabra embrionario—. Cuando hayamos liquidado los anteriores entraremos en ello, porque no olvidemos que las fuerzas humanas son las que son. Lo mismo que pasa en economía, estamos hablando de escasez de medios, porque los medios nunca pueden ser ilimitados. Por lo tanto será el siguiente en el que entremos. Yo no quiero caer en la osadía de decir una fecha, porque seguro que me equivocaría. Desde luego me gustaría que fuera dentro de esta legislatura, a la que le queda menos de un año. Parece lo lógico que su aprobación y publicación fuera en ese plazo. En cuanto al contenido, lo he explicado un poco por encima; a propósito no he querido entrar en detalles, porque los detalles de algo que no está terminado inducen a confusión cuando luego es reformado porque hay otro que argumenta algo disinto. Entonces yo he dicho de una forma un poco superficial y genérica que en los cursos se distinguirá una parte general, que será prácticamente igual, y otra específica en relación con la infracción cometida. Esa es la idea que parece de senti-

do común. Si la infracción es de alcoholemia y a un señor le estamos hablando de los adelantamientos, en el fondo dirá ¿y a mí que me cuentan, si mi problema es que conduje un poco piripi? Realmente habrá que ajustarse lo más posible a cada caso.

Otra cuestión es la que tenemos siempre con *Convergència i Unió*. En el reparto de competencias sancionadoras, el Estado se ha reservado siempre la competencia de la suspensión temporal del derecho a conducir, hasta tres meses, como establece la ley. Esta situación es así respecto de todas las autoridades que sancionan, que no es sólo la Generalitat de Cataluña; es también el Gobierno Vasco y la totalidad de los ayuntamientos que tienen asumidas las competencias por tener policía municipal y estructura suficiente. Por lo tanto, en las multas por infracciones cometidas en esos territorios (territorio de Cataluña, territorio del País Vasco y el de esos ayuntamientos) la competencia la tiene, depende, la autoridad competente de las comunidades autónomas o el alcalde de la localidad, que la delega en un concejal o según la organización. Cuando es una falta muy grave, que según la ley siempre debe llevar aparejada la suspensión del permiso para conducir, entonces se pasa, vamos a llamarle, por decirlo en términos judiciales, el tanto de culpa, se pasa el expediente a la delegación del Gobierno, que finalmente es la competente; el delegado del Gobierno de cada comunidad autónoma es el competente para dictar la resolución que proceda en esta materia. Su señoría proponía que no fuera, como yo he dicho, la autoridad que tiene encargada la ejecución, que finalmente es la que ha de dictar la resolución, y en el caso de Cataluña proponía que fuera la Generalitat. Realmente ha dado un argumento que puede ser válido, que es el de que están transferidas educación y formación —cuando digo formación me refiero a la formación de los conductores, que efectivamente la ley que traspasó la ejecución de competencias del Estado así lo establece—. Cuando estamos hablando de los cursos de sensibilización no estamos hablando tanto de formación y de educación, que lo es, como de pérdida del permiso de conducción. Es un curso que el particular pide para evitar la revocación, dicho en castellano, la anulación de su permiso de conducción, y en materia de permiso de conducción no hay transferencias efectuadas a nadie en España. Las conserva el Estado directamente. Por lo tanto, a mi juicio, que es opinable y por supuesto rebatible, hay que darle el tratamiento de algo que pende del permiso de conducción más que de la educación y la formación y por lo tanto la competencia la conserva el Estado. Es el mismo caso de los cursos que se dan para poder obtener la licencia de conducción de ciclomotores, que puede obtenerse actualmente por tres caminos: uno, examinándose, un examen teórico en la Jefatura Provincial de Tráfico; dos, realizando un curso en los colegios donde lo tengan establecido, una especie de asignatura opcional de seguridad vial —con el certificado

de haber superado esta asignatura se tiene derecho a la licencia de conducción de ciclomotores—, y tres, realizando el curso en una escuela particular de conductores, lo que vulgarmente se llama autoescuela. Pues bien, la Generalitat de Cataluña entendió que puesto que las materias de control de las autoescuelas, de educación y de formación le habían sido transferidas, el control de estos cursos, su inspección, etcétera, debería corresponder al Servicio Catalán de Tráfico, que es finalmente la Generalitat de Cataluña. Hicimos consultas, tuvimos unas, vamos a decir, amigables conversaciones y ellos mismos se convencieron de que no era cuestión de formación, sino que era algo que dependía de la licencia de conducción y de su otorgamiento, que corresponde hoy por hoy al Estado.

Otro de los puntos es qué centros podrán impartir estas enseñanzas. Ese es uno de los aspectos difíciles que nos tiene retenidos. Es muy fácil escribir en la norma que fueran las escuelas particulares de conductores. Esa es la solución más fácil, que no quiero decir que no sea finalmente la que aparezca, porque, tan pronto vamos un poco más allá, a la cuestión le salen bastantes espinas. Las escuelas de conductores están reglamentadas, tienen su reglamento, tienen su director, sus profesores, su material, todas las exigencias, sus aulas, etcétera, incluso tienen algo más importante, su seguimiento de eficacia. Nosotros hacemos mensualmente un seguimiento de la eficacia del nivel de aprobados, incluso el reglamento da a la Dirección General de Tráfico la posibilidad de, en principio, advertir y después ir aumentando la presión con las escuelas que sistemáticamente tienen un nivel de no aprobados superior al de la media de la provincia, porque podría haber centros de estos que vivieran realmente de los no aprobados. Por lo tanto digo que sería muy fácil decir que esta posibilidad de impartir los cursos se centrara en las escuelas de conductores y vuelvo a repetir que quizá vaya a salir así. Personalmente estoy combatiendo casi bastante en solitario que esto sea más amplio. Si hay una infracción reiterada de alcoholemia, que quiere decir que no es algo coyuntural del que ha bebido un día un poco en una cena, etcétera, que no tiene más importancia que la que tiene, sino que quiere decir que detrás hay una patología psíquica que seguramente una escuela de conductores tiene dificultades para abordar, pero para la que hay centros de rehabilitación de Alcohólicos Anónimos, etcétera, que existen en el país, a mí me gustaría no dejarles fuera de esta cuestión. Lo que pasa es que tiene antes he dicho espinas, en plan coloquial. Aparecen importantes dificultades, porque ¿quiénes son? Son organizaciones espontáneas, bien intencionadas, pero que no tienen una regulación, y, por lo tanto, en este mundo de los reglamentos que tanto nos gusta iba a decir a los españoles, vamos a decir a los latinos, en contra de los sajones, que son menos reglamentistas, se ata mal la cuestión, pero yo le puedo decir, y lo puedo decir aquí porque ya

he afirmado antes que estaba en una situación bastante embrionaria, sobre todo determinados detalles como éste, que en mi idea personal me gustaría que fuéramos un poco más allá, por supuesto sin declarar incompetentes para esta materia a las escuelas, sabedores de que hay otros lugares que podrían hacer un importante papel en este tema.

Me ha pedido don Francisco González Pérez que hiciera una valoración sobre la marcha o que no la hiciera si no tenía datos suficientes. En principio las valoraciones de una sola cosa es ya ponerse un poco en el brete de equivocarse, porque no podemos aislar el resto. ¿Puede mejorar la seguridad vial el hecho de una normativa más dura, más exigente o más detallada? Intuitivamente todos pensamos que sí, naturalmente. ¿Cómo lo podemos probar? ¿Estadísticamente? ¡Cuidado!, podemos equivocarnos, porque también las carreteras en ese tiempo han mejorado, también los automóviles cada vez son mejores y no olvidemos que en España se está dando de baja, se está sacando de la circulación alrededor del millón de automóviles cada año, vehículos viejos que ya dejan de circular y se incorpora como un 1.700.000 ó 1.800.000 también cada año. Eso quiere decir que hay otros vehículos con mejores condiciones de seguridad activa y pasiva. ¿Le podemos asignar los méritos a la legislación? En principio parecería injusto. Los méritos son un poco de carácter general, pero el resultado es que afortunadamente la siniestralidad descende, desde luego a muchísima menor velocidad de lo que a todos nos gustaría sin excepción ninguna. Un humilde 3 por ciento descendió el año 2001 y otro humilde 3 por ciento descendió el año 2002. Ojalá en el año 2003, en el que ahora mismo llevamos también un descenso de aproximadamente el 3 por ciento siga la tendencia. Me parece que hasta las 24 horas de ayer era del 3,2, con lo que habríamos acumulado en tres años el 9 por ciento. Esa es la valoración que yo puedo hacer ahora, pero repito que sería una osadía atribuírsela sólo a la ley, porque hay muchísimos otros factores en juego que intervienen en la seguridad vial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor Sánchez Garrido.

El señor **SÁNCHEZ GARRIDO**: Efectivamente, yo creo que el desarrollo reglamentario debe de ser pausado, estoy de acuerdo con usted. Como decía el señor González, hay que hacerlo con calma y oyendo sugerencias, pero que sea pausado, con calma, con sugerencias y que se estudie no implica que sea un desarrollo eficaz y que se cumplan los plazos reglamentarios. Yo creo que los plazos que daba la ley eran lo suficientemente generosos como para haberse podido cumplir algunos, y respecto a otros, en que se establece que hasta el mes de octubre, el hasta no quiere decir que se consuma el último día del mes de octubre o el último

día del mes de septiembre, sino que se saquen antes, sobre todo porque fundamentalmente en lo que, hemos coincidido todos es en que se está tratando de encontrar una solución a una serie de problemas que están relacionados con el mundo del tráfico y que afectan a muchísima gente, al final en beneficio de la sociedad.

Nosotros hemos procurado hacerle a usted una crítica, mantener, mejor dicho, una posición que es crítica y esperamos que se nos incluya dentro de lo que decía el señor González, dentro de la crítica inteligente, con el fin de que todas estas medidas reglamentarias alcancen su desarrollo cuanto antes, porque es en beneficio absolutamente de todos, y sobre todo con unas medidas que puedan ser consideradas por el conjunto de la sociedad como eficaces. Vuelvo a reiterar lo que he dicho al principio. Existe una subcomisión de Tráfico. No es obligatorio que por parte de la Dirección General de Tráfico se envíe estos textos a esa subcomisión, en absoluto, no es obligatorio, pero sí sería bueno que por lo menos esta subcomisión, que espero que finalice sus trabajos antes de que acabe el año, tuviera conocimiento de lo que el Gobierno está desarrollando reglamentariamente para que sus conclusiones no la cojan desprevenida o simplemente haciendo reiteraciones que no vienen al caso. Por lo tanto yo espero que todas estas decisiones sean adoptadas lo antes posible.

Respecto de los chalecos, son muchas muertes, casi 400 al año, las que se producen alrededor de los vehículos y permítame que le diga que respecto a la obligatoriedad por fases, primero los camiones de determinado tonelaje, luego los autobuses y a los conductores dejarlos al margen, aunque se les anime de otra manera, si no se les anima reglamentariamente, no es eficaz. Usted sabe que muchos ya los tenemos, pero si no se le anima reglamentariamente mucha gente no va a hacer ese gasto o se va a despreocupar. Lo mismo que se hizo, y yo creo que bien, una campaña diciendo que tenían que llevar juegos de triángulos y la gente lo aceptó bien —se agotaron las existencias y se volvió a prorrogar el plazo, señal de que la norma tuvo eco en la sociedad y eso es positivo para el que la dicta, porque ve que la sociedad la ha aceptado, se han agotado todos, pues bendito sea, se han vuelto a sacar—, yo creo que no debemos obviar el tema de los chalecos. Creo que muchos de los que estamos aquí los tenemos, pero hay que fomentar su empleo mediante norma, porque dejarlo a la sugerencia no va a afectar al conjunto de la sociedad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor González Pérez.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Estoy completamente de acuerdo con la última parte de lo que ha dicho el señor Sánchez Garrido, aunque hay que recordar que los triángulos se metían en los coches, más que por la convicción, por la represión, porque si te pillaban sin él realmente había una multa y sustanciosa. Coincido en

que hay que buscar fórmulas para que el ámbito del chaleco sea más extensivo. Incluso yo desde aquí podría hacer una invitación a las empresas de vehículos para que con el gato y la rueda de repuesto viniera ya el propio chaleco, que no está de más y además seguro que a las empresas automovilísticas no les supone absolutamente nada sino todo lo contrario, un incentivo más para hacer propaganda de su propio producto y conseguir que se expandiese en el mercado.

Agradezco al director general su comparecencia. La segunda parte ha sido absolutamente interesante, porque ha pormenorizado todo aquello que se podía haber quedado en el tintero. Deseo ofrecerle la colaboración del Grupo Popular, como no podía ser de otra forma, e invitarle a que se siga trabajando en el sentido en que se está haciendo y que, al final, cuando tengamos todos los parámetros para poder dictaminar sobre esta nueva norma, incluido ya el reglamento, tengamos aquí esa comparecencia para que nos explique exactamente en dónde se ha podido incidir, dónde se ha podido mejorar o incluso, desde la propia opinión de los agentes de tráfico, que es muy importante a la hora de valorar la aplicación de las leyes, qué resultados está teniendo en nuestras carreteras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Para finalizar el presente debate, tiene la palabra el señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Yo creo ya ha habido suficiente de todo. Solamente voy a incidir un poco en el envío de los textos. Estoy de acuerdo y le puedo hacer la promesa de enviarlos, pero cuando estén en una fase de definitivos, porque, por experiencias anteriores, cuando a un texto se le da salida se está generando una inquietud, unas expectativas y, a veces, de pronto, por la razón que sea, la redacción varía y entonces lo que se produce es confusión. Efectivamente, cuando estén en una fase previa a su aprobación y tengan todos los visos de definitivos, con mucho gusto los enviaremos. En lo demás estamos absolutamente de acuerdo y vuelvo a agradecer a SS.SS. todas las sugerencias que aquí se han hecho.

— **COMPARECENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO PARA INFORMAR SOBRE LAS CAUSAS QUE MOTIVAN EL INCUMPLIMIENTO DE LA APERTURA DE LA JEFATURA DE TRÁFICO DEL CAMPO DE GIBRALTAR, EN LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (CÁDIZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001426.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Pasamos al punto segundo previsto para el día de hoy,

que es también del Grupo Parlamentario Socialista y hace referencia a la apertura de la Jefatura de Tráfico del Campo de Gibraltar, en La Línea de la Concepción (Cádiz).

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): ¿No había sido retirada?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Ha sido retirada la pregunta sobre el mismo tema, no la solicitud de comparecencia. Tiene la palabra el señor director general para expresar su posición sobre ella.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): La solicitud es sobre las causas que motivan el incumplimiento de la apertura de la Jefatura de Tráfico del Campo de Gibraltar, en La Línea de la Concepción (Cádiz). He querido releerla por si yo la interpretaba mal. Me temo que las fuentes de información de quien haya formulado la solicitud no son muy fidedignas, aunque me extraña, por cuanto la oficina local de La Línea de la Concepción se abrió al público el pasado 3 de marzo. Tuve el gusto de asistir a la inauguración junto al alcalde de la localidad y al delegado del Gobierno en Andalucía, entre otras autoridades, y también tuve el gusto de saludar al que hoy me parece que solicita esta comparecencia. No obstante, quiero comentar a SS.SS. algunos aspectos de esta oficina. Está ubicada en la avenida Príncipe de Asturias, con una extensión de 775 metros cuadrados y con una inversión de 707.807 euros. Desde su apertura, que tuvo gran repercusión en toda la comarca del Campo de Gibraltar a través de los medios de comunicación, se han realizado 2.000 trámites de vehículos y 3.000 en materia de conductores, con lo que podemos afirmar que el esfuerzo ha valido la pena, porque supone la aproximación de la Administración a los ciudadanos. Es todo lo que puedo decir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor De la Encina, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias por su comparecencia, señor Muñoz-Repiso. Efectivamente, le habrá sorprendido el porqué se ha mantenido esta comparecencia. Tiene su explicación. Había sido solicitada en el mes de diciembre del año pasado y creíamos oportuno mantenerla, estando de acuerdo con lo que usted ha dicho, sobre todo con la parte final, de que en tan poco tiempo se ha tramitado tanta documentación, que es el mejor reflejo de que hacía falta de esa oficina. Queríamos aprovechar su comparecencia para, al hilo de ella, plantear un par de cuestiones que creo que son importantes también y ya que está usted aquí me parece que deberíamos de suscitarlas.

Quiero empezar hablando precisamente de lo que manifestaba el portavoz del Grupo Popular en la ante-

rior comparecencia, cuando decía que él entendía que no había habido lentitud sino una calma serena. En el caso concreto de la apertura de la oficina de Tráfico de La Línea para el Campo de Gibraltar no sé si se podría hablar de lentitud o de calma serena, pero desde luego de lo que sí podemos hablar es de un retraso injustificado, porque usted tiene que recordar que han sido cuatro años los que se ha tardado en lograr la apertura, y tengo que decir aquí en su descargo que usted personalmente se comprometió en un momento determinado a que se iba a producir en el segundo semestre de 2003, pero miembros del Gobierno en respuestas parlamentarias en 2000, 2001 y 2002 vinieron anunciando, por tanto públicamente ya que son respuestas públicas, que se iba a proceder a esa apertura. Eso motivó que a finales de 2001 usted compareciera en esta misma Comisión de Justicia e Interior para explicar el porqué el Gobierno anunciaba dicha apertura, a la que luego no se procedía, con el consiguiente malestar que provocaba y sobre todo con el retraso de una oficina que se demuestra tan necesaria, como usted bien ha dicho, para acercar la Administración a los administrados. Usted en esa comparecencia se comprometió aquí a que en diciembre de 2002 estaría abierta. Llegó diciembre de 2002 y la oficina comarcal de Tráfico no estaba abierta y es por lo que el Grupo Socialista pidió su comparecencia. No sé si tendría eficacia o no, pero lo cierto es que, como usted mismo acaba de decir, el 3 de marzo se procedió a su apertura. Estuvo usted mismo allí también, yo le acompañé, y ya en esa apertura al público le trasladé —me imagino que no lo recordará, obviamente, porque había mucha gente, pero se lo recuerdo— mi preocupación, en este caso la del Grupo Parlamentario Socialista, porque teníamos entendido, y quiero que usted me lo ratifique o desmienta, que la plantilla que tiene la oficina comarcal no se corresponde con la aprobada. Para ir profundizando en este aspecto, quiero dejar bien claro en primer lugar mis felicitaciones a todos aquellos, entre ellos usted, que han hecho lo necesario para la apertura de la oficina comarcal de Tráfico. Desde luego nosotros, modestamente, desde la oposición parlamentaria, hemos hecho multitud de iniciativas de todo tipo, desde preguntas escritas a preguntas orales, hasta su comparecencia, para que este tema no se durmiera y por tanto nos sentimos también partícipes, en nuestras posibilidades de oposición, de que esto se haya llevado a cabo. Ahora nos preocupa, una vez que se ha puesto en marcha, que esa oficina funcione adecuadamente y que para ello tenga el personal adecuado, que es el que se aprobó, según ustedes nos trasladaron también por escrito en respuesta parlamentaria —cuando hablo de ustedes me refiero al secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, al Gobierno—, donde se planteaba que se había trasladado la propuesta de la relación de puestos de trabajo de la Dirección General de Tráfico a los ministerios de Administraciones Públicas, de Economía y Hacienda y

que había quedado compuesta por 13 funcionarios (un jefe de oficina local, un jefe de sección, un cajero habilitado, un examinador-coordinador, dos examinadores, un jefe de negociado y seis operadores de información) y además por dos ordenanzas —personal laboral—. Tengo entendido que actualmente está funcionando nada más con cuatro personas, no sé si se habrá incrementado; desde luego, desde la apertura había cuatro personas nada más. Obviamente, a pesar del volumen de actividad que usted ha dicho que ha tenido en este tiempo, 2.000 trámites de vehículos y 3.000 en materia de conductores, con un tercio del personal no se puede funcionar a pleno rendimiento, que es como se quiere hacer. Yo entiendo que estas cuestiones administrativas llevan su tiempo, pero, claro, fueron ya cuatro años de espera y la RPT estuvo aprobada desde al año 2000, si no tengo mal la respuesta parlamentaria de aquella fecha. No sería razonable que una vez abierta, después de tantos años, ahora adoleciera de esta falta de personal. Señor Muñoz-Repiso, quiero pedirle, me imagino que no traerá aquí los datos ahora, que se preocupe por este tema para que confirme efectivamente la falta de personal y que inmediatamente se cubra para el buen funcionamiento de esta oficina.

La segunda reflexión que yo quiero hacerle sobre su comparecencia, que efectivamente podría haber decaído, pero creo que es necesaria para este aspecto que le digo, está relacionada precisamente con el dato que usted únicamente ha dado hasta ahora, acerca del cual imagino que entraremos en un pequeño en este debate, que es el inmenso volumen de movimiento que va a conllevar esta oficina. Hay que tener en cuenta que va a prestar atención a 250.000 habitantes, que son los que tiene la comarca del Campo de Gibraltar; que la distancia desde Algeciras, La Línea, desde la última zona del Campo de Gibraltar hasta Cádiz son 250 kilómetros y que esa carretera, la carretera N-340, por la que se dirigen desde un punto hasta otro, se encuentra todavía sin desdoblarse y en muy mal estado, hasta el punto que en los últimos ocho años la carretera N-340, Cádiz-Algeciras, ha tenido centenares, no sé concretar, de accidentes, pero lo que sí sé es que ha provocado 120 muertos. Es conocida en Andalucía como la carretera de la muerte. Creo que no hay ningún punto de España con mayor siniestralidad de tráfico que esta carretera: 120 muertos en un tramo de cien 100 kilómetros creo que es motivo de reflexión. Claro, cuando transcurre el tiempo y vemos que lleva desde 1995 sin ejecutar un convenio para duplicar esa carretera N-340 entre Cádiz y Algeciras, nada más que en el tramo Cádiz-Chiclana; cuando vemos que el propio Ministerio de Fomento ha reconocido recientemente en un informe que el tramo de carretera Tarifa-Algeciras es de suma peligrosidad; cuando vemos que en el tramo entre Conil y Chiclana, en el que tenían que haber comenzado las obras hace ya mucho tiempo, hay multitud de accidentes porque hay núcleos urbanos muy cercanos a la propia carrete-

ra, donde incluso este mismo domingo —imagino que usted lo sabrá aunque no es de su competencia, pero es de Tráfico— han cortado centenares de personas durante varias horas la carretera nacional a la altura de ese punto en Conil, porque han hecho, mientras se ejecuta la obra, pasan ya siete años, un lavado de cara que lo que provoca es mayor accidentalidad en un punto conocido como el Colorado, yo creo que deberíamos hacer una reflexión, que es que a veces bien poco valen campañas de prevención si luego los usuarios cuando se tiran a la carretera se encuentran con una vía como ésta, inapropiada para una zona de afluencia turística tremenda, para una circulación por tanto que provoca no sólo numerosos accidentes sino problemas al empresario, al sector turístico, donde se encuentran miles de turistas que van a pasar sus vacaciones, sobre todo en estas fechas hasta que termina el verano, metidos una y otra vez, cuando se desplazan de un sitio a otro, porque es toda una zona costera, en un auténtico infierno de colas y de molestias. Yo creo que es necesario que usted le traslade esta preocupación al ministro de Fomento, razón por la que he querido dejar en vigor su comparecencia. Usted, como máximo responsable de la Dirección General de Tráfico, yo creo que tiene esa obligación, porque no se trata sólo de hacer campañas; se trata de decirles a responsables del Gobierno al cual usted pertenece que esa carretera no puede continuar un solo día más así, que el proyecto está terminado. Le he dicho que el convenio de las dos bahías se firmó en el año 1995 entre la Administración General del Estado y la Junta de Andalucía y que ha habido avances en el ámbito administrativo pero no en la ejecución de obras, y usted tiene la obligación de preocuparse, como responsable del tráfico, en el sentido de trasladarle al ministro de Fomento, responsable de la obra, que esta no puede continuar un día más así. Que haya un corte de carretera el domingo, como ha habido, por centenares de personas, no es baladí, es la décima vez, y yo creo que algo tendrá que ver, aunque no sea de su competencia, con su preocupación para que se adopten dentro de las posibilidades las medidas de agilización de comienzo de las obras. Usted tiene, se lo estoy pidiendo además, la obligación de dar traslado de este problema de los ciudadanos de Cádiz, por lo que le he dicho anteriormente, las víctimas que ha habido, 120 muertos en ocho años, situación que no puede continuar porque la carretera se encuentre en ese estado. Aunque no sea de su competencia, es Fomento el competente, usted tiene la obligación de sugerir que se agilicen esas obras. Acudimos a usted porque ya estamos cansados aquí de trasladar iniciativas pidiéndole al Ministerio de Fomento que no demore más la ejecución de las obras de esa carretera, dado el estado en que se encuentra. Quería aprovechar su comparecencia para trasladarle esta preocupación, que no es mía ni es del Partido Socialista, es de la sociedad gaditana y de muchas personas que han tenido accidentes en esa carretera por su

estado, a pesar de llevar el cinturón, a pesar de ir con la velocidad adecuada. Me he visto en la obligación de recordarle en primer lugar la falta de personal y en segundo lugar las estadísticas, ya que usted habla tanto de ellas. Precisamente el otro día le oí en CNN+, al hilo de los accidentes que había, que hablaba de que las estadísticas son muy importantes para ir corrigiendo ese número de muertos que se producen en nuestras carreteras. Pues en este caso es al revés. Las estadísticas en el tramo de carretera N-340, Cádiz-Algeciras, son, si no tengo mal los datos, las de mayor siniestralidad de toda España, las que arrojan el mayor número de fallecimientos de toda España. Es un punto negro no sólo de grandes retenciones y molestias sino de muertes y en ese sentido yo le pido, por tanto, por favor, que usted, como responsable de Tráfico, traslade al ministro de Fomento que no vaya más a Cádiz sin que se comience esa obra, porque la última visita que hizo fue para poner la primera piedra en el mes de noviembre y todavía lo estamos esperando. Lo que no queremos pensar es que un día antes de las elecciones vaya con el tractor a comenzar las obras, porque eso sería ya tomado como un insulto. El ministro de Fomento fue allí en el mes de noviembre, puso en Chiclana la primera piedra y desde entonces no han vuelto a aparecer máquinas.

Termino ya agradeciéndole que tome nota de esto, porque sé que se va a preocupar, y felicitándole dentro de sus posibilidades porque sé que hizo bastante, pero con un gran retraso, por la puesta en funcionamiento de la Jefatura Comarcal de Tráfico para el Campo de Gibraltar en La Línea.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor González Pérez.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Al Grupo Popular no le ha sorprendido que se mantuviera esta iniciativa y después comprobar que aprovechando que la N-340 colinda con La Línea introducen un tema que ni está en el orden del día ni es competencia del director general ni es competencia de esta Comisión, pero, en fin, cada uno utiliza los instrumentos que entiende tiene a su alcance para realizar las críticas. Voy a hacer, en primer lugar, una apreciación sobre la oficina que en este caso sí compete a esta Comisión. Felicidades, señor director general, a su departamento y al ministro de Fomento, que fue el presidente de la Comisión que en 1999 decidió que se abriera una oficina en La Línea de la Concepción para atender las necesidades no de los 250.000 habitantes del Campo de Gibraltar, sino de aquellos que lógicamente tengan que recurrir a la Dirección General de Tráfico a través de sus oficinas en aquella zona, con lo cual reducimos sustancialmente el número de personas que tienen que ser atendidas. He de añadir que el retraso no ha sido de cuatro años, sino de toda la vida, hasta el día 3 de marzo fecha en la que se decidió

que se inaugurara una oficina que anteriormente se podía haber inaugurado pero que no se ha hecho. Nos tenemos que felicitar todos de que haya en este caso responsables políticos que atiendan las necesidades de los ciudadanos, como se tendrían que atender en el desdoblamiento de la N-340 desde Algeciras hasta Málaga, pues hubo tiempo en el que se creyó que se iba a hacer y se ha hecho en el menor tiempo posible. Algunos ciudadanos sufrimos también las consecuencias de desplazarnos hasta Jerez desde Algeciras por la ruta del Toro y van más de diez años las promesas de desdoblamiento de esa carretera del órgano responsable, la Junta de Andalucía. Esta no es la Comisión adecuada para tratar estos temas y esto tampoco es el Parlamento andaluz para imputar responsabilidades de lo que se tendría que hacer y no se hace. En lo que estamos absolutamente de acuerdo es en mejorar la atención al ciudadano de los departamentos ministeriales, en este caso de la Dirección General de Tráfico, a través de las oficinas que se abren, que se han abierto tarde no con esa calma por motivos absolutamente justificados —me imagino que el señor director general dará cuenta de ellos—, como son los expedientes administrativos, la búsqueda de locales, etcétera. Los responsables tienen que hacer las cosas bien para que luego no se convierta esto en lo que el señor de la Encina y yo conocemos como atraco del Gil: llegar, comprar la oficina, abrirla y luego, Dios dirá. En este caso desde la Administración del Estado, —espero que esté de acuerdo con esto— las cosas se hacen con la sensatez necesaria para que no haya ningún tipo de historias extrañas que luego se puedan imputar a un departamento ministerial.

Señor director general, nos congratulamos de su presencia y en este caso, lo mismo que agradecemos el reconocimiento de la oposición a aquellos que tuvimos responsabilidad en incentivar que se abriera esta oficina, agradecemos a la oposición haya sido responsable en este apartado en concreto de la apertura de la oficina, contribuyendo con esas críticas inteligentes a que esto se llevara a cabo y a feliz término para beneficio de todos los ciudadanos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Voy a intentar ser breve. Recuerdo perfectamente que el día de la inauguración S.S. y yo estuvimos hablando. También recuerdo que estaba un poco triste porque el cartel me recriminó que el cartel de la oficina local estaba mal puesto, que tenía que ser comarcal de Campo de Gibraltar; tenía mucha prisa y no pudo quedarse a la copa que se sirvió para brindar por los buenos augurios de la oficina que aquel día se inauguraba. Le puedo decir que ninguna oficina local de Tráfico, hasta la fecha, de todas las que se han creado, ha tardado menos de tres años (tres años y

medio o cuatro) desde el anuncio de la decisión hasta la inauguración. Estoy recordando la oficina de Cartagena, que, en contra de lo que quería el Gobierno, el alcalde de Cartagena, en modificación de la Ley de Presupuestos del año 1991, introdujo, como senador y desde el Senado, la creación de una oficina en Cartagena y no se inauguró hasta 1995; de 1991 a 1995 y el alcalde hacía cesión de uso de un local, no había que comenzar buscando locales ni trámites de adquisición. Se tardó cuatro años porque las cosas tienen su tramitación. Yo comprendo que es desesperante. Yo, que soy inquieto y tengo poca paciencia, soy el primero que se desespera. Ahora mismo tenemos un caso similar en Vigo y otro en Santiago y los arquitectos, mi gente de Patrimonio, me dan unas razones técnicas, que por más que yo me muerda las uñas, llevan su cadencia. Finalmente, cuando ya está todo hecho e inaugurado, nos podemos alegrar de que haya llevado su cadencia. Ha habido otras épocas en las que se han hecho edificaciones y cuarteles de la Guardia Civil de hoy para mañana y todo eso siempre ha traído muy malas consecuencias. Hay que cumplir la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que tiene unos trámites que, aunque nos parecen exagerados, son los que son. Eso es mucho mejor para la nación y para todos.

Le voy a hablar del asunto de los funcionarios. Le digo lo mismo, estamos en el sistema reglamentista español, ya desde el Estatuto de funcionarios de Maura —no voy a ir tan lejos—, donde la provisión de puestos de trabajo se realiza por concurso y con carácter voluntario. Si no hay voluntarios porque la zona no da opositores, no da funcionarios, pues se ingresa por oposición, la verdad es que hay dificultades. Ahora mismo hay en la oficina local de Tráfico de La Línea de la Concepción, que da servicio a la comarca de Campo de Gibraltar, hay cuatro funcionarios fijos, uno que va todos los días desde Cádiz para reforzar, dos más que están en Algeciras en la oficina que tiene establecida la subdelegación del Gobierno para cuestiones de tráfico. En la oferta de empleo público de este año van a ir de primer destino dos funcionarios. Me ha prometido Función Pública que estarán al menos hasta el primer concurso. Y vamos a contratar tres auxiliares administrativos laborales temporales a partir de este verano. Para el volumen de trabajo, seguramente son pocas personas, se suple con el esfuerzo personal de los que están; con prolongación de jornada con carácter voluntario, con su retribución correspondiente y convirtiéndose en muchas ocasiones, cuando no hay más remedio, en oficina de recepción de documentos que se envían a la Jefatura de Tráfico de Cádiz, que los resuelve y donde los particulares pueden ir a recogerlos. Quiero decirle con esto que, siendo grave (a mí me encantaría que la relación de puestos de trabajo estuviera cubierta y todos los gestores de la Administración pública sufrimos bastante en sitios endémicos donde no hay funcionarios), no es catastrófico, porque se dan soluciones.

Le agradezco mucho que me utilice como interlocutor con el ministro de Fomento, con quien yo no hablo porque los directores generales de Tráfico no hablan con los ministros de Fomento, aunque le encuentro o estamos bajo el mismo techo nos saludamos. Al director general de Carreteras, que es la comunicación horizontal y normalizada en la Administración, puedo enviarle fotocopia del «Diario de Sesiones» rogándole que él, que sí es de su competencia y despacha con el ministro de Fomento, le haga llegar su petición. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor De la Encina tiene S.S. la palabra para hablar del asunto objeto de la convocatoria, porque su posición sobre la carretera de Algeciras-Cádiz ha quedado suficientemente clara.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Solamente un minuto. No voy a entrar en la descalificación que ha hecho el portavoz del Partido Popular, pero sí tengo que recordarle que precisamente fue una proposición no de ley en esta Comisión, en el mes de febrero del año 1999 (que defendí y, por parte del Partido Popular, fue el portavoz don Diego Jordano quien la instó), la que, si no recuerdo mal, proponía que se pusieran en marcha los mecanismos para que se dotara al Campo de Gibraltar de esta oficina local de tráfico. Fue la oposición, señor González, quien una vez más, en una prueba de su talante constructivo, trasladó a este Parlamento, y así se aprobó, con su voto, el que se pusieran en marcha los mecanismos para posteriormente dotar al Campo de Gibraltar de esta oficina. Como usted ha recordado, el entonces vicepresidente del Gobierno, señor Álvarez-Cascos, que coordinaba una comisión que se había constituido al hilo de un conflicto pesquero con Gibraltar y donde el Gobierno había planteado la necesidad de dotar de medidas aquella zona, visitó La Línea y anunció que se iba a aprobar (efectivamente luego se hizo constar en el Boletín Oficial del Estado la aprobación) la puesta en funcionamiento de esa oficina. Serán muchos los años, pero fue una idea que partió del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Por qué no se hizo antes? Porque tampoco pudimos hacer todo en 14 años, o es que quería usted que hubiéramos hecho absolutamente todo, incluso la carretera a la cual usted se ha referido, que la está haciendo la Junta de Andalucía. S.S. que va tanto a Ceuta sabe que el tramo al que se ha referido de Jerez-Los Barrios está concluido en dos tercios y que en la primavera del año que viene —es una obra de 60.000 millones de pesetas, porque se ha convertido en una carretera nacional a pesar de que era comarcal— estará ejecutada. La carretera nacional de Cádiz a Chiclana sigue en el mismo estado después de los diez años a los que usted se ha referido. Son dos modelos, uno el de la eficacia y el otro el de la ineficacia.

Como he dicho que voy a ser breve, quiero decirle, señor director general de Tráfico, que conozco los problemas de la Administración desde Maura porque soy funcionario también, pero eso no puede ser óbice para que ustedes que habían prometido hacer de España una Administración ágil y rápida, digan aquí que deben transcurrir cuatro años para la apertura de esta oficina de tráfico. Dice S.S. que no hay quien quite tres años por los trámites, porque hay que cumplir la Ley de Contratos del Estado, etcétera, ¿pero no cree que son excesivos cuatro años para buscar un local, tener una plantilla y abrir una oficina con tan solo cuatro personas, cuando la RPT que tiene aprobada son 16? ¿No cree S.S. que cuatro años son excesivos, que a ese ritmo el ciudadano se desespera, no sólo usted, el ciudadano, que es el que sufre las consecuencias? Se deberían realizar propuestas que agilicen los mecanismos. No entiendo que usted diga que la zona no da opositores; la zona no los dará aunque lo dudo porque es la zona de mayor desempleo de toda España y dudo de que no dé opositores cuando tiene 17.400 parados. Cuando lo oiga algún parado se extrañará. Pero dentro de la Administración, de la Dirección General de Tráfico, habrá mecanismos para que, no siendo funcionarios, se puedan contratar de manera rápida —eso es cuestión presupuestaria, señor director general, no otra cosa— como personal laboral, como se va a hacer este verano. Eso es voluntad económica; no agilidad, que no la hay, desde luego. Yo no me puedo resistir a pensar que esto tiene que continuar así durante mucho más tiempo, porque está así desde que la Administración es Administración. Pues no, dentro de mis posibilidades seguiré instando a que se busquen mecanismos para que se cubran inmediatamente esos puestos de trabajo, porque es lo que se aprobó en la RPT que en su momento ustedes trasladaron. Más que en el lamento, hay que caer en la actuación permanente. Lo mismo —y termino ya— que con la carretera N-340. Dice S. S., yo me sorprendo, que no habla con el ministro de Fomento. ¡Hombre, si usted es el director general de Tráfico y le consta que hay una carretera donde ha habido 120 muertos por su estado fundamentalmente! ¡Ni que el ministro de Fomento fuera alguien a quien no se pudiera hablar!, Al menos una cartita de su puño y letra diciéndole que está muy preocupado porque tiene datos de las muertes en las carreteras y sabe que ésa es la carretera de la muerte, con 120 muertos en ocho años. Y ya que usted no se habla (no sé por qué, porque todo el mundo tiene acceso a un ministro tan asequible como el señor Álvarez-Cascos), le dirige una cartita. Si no, yo le recomiendo —permítame que se lo diga en tono serio, no de broma— que se dirija a su ministro, a su jefe jerárquico, al ministro del Interior y le diga que tiene una gran preocupación porque hay una carretera donde se producen permanentemente muertos, que Fomento no actúa. Imagino que el ministro del Interior se hablará con el ministro de Fomento, aunque a lo mejor con

esto de la carrera sucesoria han empezado ya las diferencias y no se hablan. Si me permite la sugerencia, le puede enviar una cartita al ministro de Fomento diciéndole que está muy preocupado, porque yo creo que es para preocuparse. Y si no, como usted mismo ha sugerido, le envía «Diario de Sesiones» de esta sesión, donde cuarenta veces, porque es muy duro ver cómo muere la gente y las obras no se ejecutan, he dicho lo que he dicho, que hay que comenzar esa obra de la N-340, entre Cádiz y Algeciras, porque no puede continuar falleciendo más gente en la carretera porque la Administración no las tiene como tendrían que estar, en el estado tercermundista en que se encuentra y que es causa de fallecimientos mes tras mes, como viene ocurriendo desde hace muchos años.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor González.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Empezaré mi intervención pidiéndole al portavoz de la oposición en este caso que se quite el tic de la descalificación. Mi intervención ha sido absolutamente exquisita y no he descalificado en ningún momento lo que sí es descalificable, no de forma insultante sino reflexiva, de que se traten temas que no son competencia de esta Comisión. Ya que hemos entrado en ese ámbito de recordar, hacer y decir, yo también lo voy a hacer. Voy a procurar incluso atenerme al hecho que nos trae en el punto del orden del día.

Ya ha dicho el director general en esta Comisión que las cosas tienen su tiempo, no solamente en el tiempo actual de este Gobierno, sino en tiempos de otros Gobiernos, que también se tardaba cuatro años, exactamente lo mismo, dentro de esa eficacia que vamos a dar por hecho, para que luego no venga pasando lo que pasaba, por ejemplo, con el cuartel Gil de la Guardia Civil de Melilla cuyo responsable es un recluso famoso de la cárcel de Brieva que todos conocemos, unos más que otros, indudablemente, porque no se atienen a lo establecido por la ley. Hay que hacer las cosas bien para que el señor director general de Tráfico que llegue a la comparecencia de esta Comisión pueda explicar sobre el retraso, no sobre la ilegalidad, que es lo importante en este caso; que el fin llegue, pero que llegue lógicamente con la honestidad que es necesario que la Administración aplique en todas sus acciones.

Esta misma oposición que hoy manifiesta que a través de una proposición no de ley, que luego resulta que el vicepresidente primero en 1999 decidió que fuera todo esto, es la misma que se arroga que la Guardia Civil de Ceuta —pongo este ejemplo— cobre los pluses como consecuencia de una pregunta que hizo la oposición, cuando la pregunta fue respondida que ya se estaba estudiando. Lo digo porque se ha manifestado en rueda de prensa. Hay que ser bastante más serio a la hora de hacer los planteamientos en esta Comisión, sobre todo rigurosos y serios. Si lo que se pretende es que esta oposición que hoy se arroga logros que en

absoluto ha conseguido en este ámbito, haga tales afirmaciones y quede reflejado en el «Diario de Sesiones», seguirá siendo oposición durante muchos años, porque no tendrá la confianza de los españoles para tener el rango tan importante de Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Yo también tengo que intervenir en cuanto a la paternidad de la oficina, que tiene muchos padres. Yo puedo aportar mi experiencia personal. En el mes de febrero de 1999 me enteré de que se había creado una comisión interministerial para la resolución de problemas de Campo de Gibraltar. Como en los planes estratégicos de la Dirección General de Tráfico, entre otras oficinas, estaba previsto abrir una en Campo de Gibraltar, llegué al vicepresidente primero del Gobierno, que era el que la presidía y le pedí que formara parte de la misma un funcionario de Tráfico. Me dijo que con mucho gusto, y fue la secretaria general de Tráfico la que, a partir del mes de febrero o marzo de 1999, participó en esas reuniones con mi consigna de conseguir que esa comisión impulsara la creación de una oficina allí. Por lo tanto, yo también soy un padre más de estos muchos padres que le han salido a la oficina.

Voy a terminar. Tengo que reiterar que la zona no es de opositores. El día de la inauguración, cuando estuve con el alcalde, me comentó que estaban cambiando los jueces en La Línea de la Concepción, tres en el mismo año. La razón es la de que no hay jueces de la zona, la misma razón podemos aplicar al resto de la Función Pública. Es la constatación de un hecho. Para eso hay que ser ingenioso y dotar de soluciones. Reitero que a mí también me parecen excesivos los plazos. Me gustaría que los de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas fueran más cortos, más ágiles y que las cosas se pudieran hacer con una mayor inmediatez desde la idea hasta la ejecución. Lo siento mucho, pero efectivamente la oficina ha sido abierta y está funcionando. Le acompaño en el sentimiento.

PREGUNTAS (CONTINUACIÓN):

— **DEL SEÑOR MAYORAL CORTÉS (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA COMUNITARIA QUE ESTABLECE LIMITADORES DE VELOCIDAD PARA AUTOBUSES Y CAMIONES LIGEROS. (Número de expediente 181/003182.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Pasamos al último punto del orden del día, que es la pregunta relativa a la aplicación en España de la direc-

tiva comunitaria que establece limitadores de velocidad para autobuses y camiones ligeros, de la que es autor el señor Mayoral, y a cuyos efectos tiene la palabra.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señor Muñoz-Repiso, aprovecho mi intervención para manifestarle mi bienvenida por su presencia en esta Comisión y formularle una pregunta que tiene su interés, sobre todo teniendo en cuenta el estado de las cosas.

Le hice una pregunta al Gobierno en la cual quería saber los accidentes de tráfico ocurridos en el año 2002 en carreteras y en vías urbanas. El Gobierno solamente me ha querido informar sobre lo que ha ocurrido en las carreteras y los accidentes mortales. Me he encontrado con una contestación muy limitada deliberadamente limitada, que ha originado que haya presentado un recurso de amparo a la Mesa del Congreso de los Diputados, porque entiendo que hay una intención deliberada de ocultar datos. Lo que estoy diciendo tiene mucho que ver con la pregunta. Obviamente yo podría haber formulado la pregunta o no haberla formulado si hubiera recibido una contestación adecuada del Gobierno. Yo pedía información sobre los accidentes de tráfico en carreteras y en vías urbanas, mortales y no mortales, inquiriendo también sobre las causas. Que el Gobierno me diera todos los datos sobre la siniestralidad en las carreteras, es lo que había preguntado, pero me encuentro con que el Gobierno solamente me contesta sobre los accidentes mortales en carreteras. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

Hay algún dato que me permite utilizarlo como punto de arranque de mi reflexión en a la pregunta que formulo. Según la contestación que me da el Gobierno, referida exclusivamente a carreteras, repito una vez más, entre las causas de los accidentes mortales, la velocidad inadecuada son 702 casos y la distracción del conductor son 820. Lo que no sé, señor director general de Tráfico, es cuál es la parte que corresponde a autobuses, a transportes ligeros o pesados. Tampoco sé, porque no me informa el Gobierno de ello, cuáles son las causas concretas y en qué medida puede haber incidido la introducción de limitadores de velocidad, particularmente en autobuses pesados, camiones pesados, y ahora, según la directiva comunitaria del año pasado, también en los ligeros. Esto es muy importante, porque estamos hablando de un tipo de transportes que desgraciadamente ayer fue uno de los episodios conocidos más graves de siniestralidad en nuestras carreteras. No me voy a referir a la escabechina que se ha producido, una vez más, con ocasión de las vacaciones de Semana Santa, donde parece que nos hemos instalado en los 130 accidentes mortales, sin que a la opinión pública ni al Gobierno este asunto le mueva demasiado a actuación.

Es importante ver en qué medida se están produciendo accidentes de este tipo. Hablando de los accidentes de autobuses, quiero recordarle dos que se han produci-

do durante el año 2002 en la N-V en Extremadura, concretamente entre los puntos kilométricos 266 y 268, donde en cuestión de dos meses murieron cinco personas en accidentes de autobuses. Queda por investigar si una de las causas por las cuales tuvieron estos accidentes tiene algo que ver con la limitación de velocidad. Lo que es evidente es que si según la normativa (no quiero juzgar estos casos, lo que quiero es que el señor director general de Tráfico me informe) todos los autobuses que puedan haber tenido accidentes, y los que los tengan, tienen un límite de velocidad en los 100 kilómetros hora según la disposición que está en vigor. Teniendo en cuenta que tengo datos que me hacen pre-juzgar que en algunos supuestos ahí hay un problema de exceso de velocidad me gustaría saber en qué medida esto está incidiendo y cuándo y cómo se aplicará en España la directiva comunitaria que establece limitadores de velocidad para autobuses y camiones ligeros y cómo se va a cumplir, porque me da la impresión de que es una medida que no se está cumpliendo bien. Usted me dirá, señor director general.

El señor **PRESIDENTE**: Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Quiero hablarle una vez más de los accidentes y su seguimiento. S.S. le pidió al Gobierno unos datos de accidentes y se le han facilitado los que se disponen. Le puedo adelantar que los accidentes producidos en el año 2002 según intervengan autobuses, camiones, turismos, motocicletas, atropellos, de día, de noche, en carretera y en zona urbana, este director general también los ignora; ya somos dos por lo menos **(El señor Mayoral Cortés: ¡Es más grave en su caso!)**. Como S.S. sabe, en el mes de julio de cada año se publican esos datos, se hace un auténtico libro, un anuario estadístico de accidentes, y ahora mismo se está elaborando. Yo he preguntado y tenemos la recopilación ya de todos los accidentes, porque son partes de accidentes individualizados que envían a la Dirección General de Tráfico la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las policías autónomas catalana y vasca y todos los ayuntamientos de España. Eso tiene un volumen superior a 120.000 partes cada año. Hay un equipo de estadística que lo está trabajando. Poner el objetivo de publicar eso que, como supongo que S.S. recuerda, es un estudio bastante profundo, no se consigue en el mes de marzo. Por mi temperamento, me encantaría que en el mes de febrero estuviera, pero comprendo que hay que trabajar y no me parece una dilación —aunque a S.S. sí le parecerá— que eso aparezca en el mes de julio, entonces lo sabremos. ¿Hasta entonces qué es lo que hacemos? Se lo explico una vez más. Hacemos un seguimiento diario de los accidentes mortales que se producen en carretera con un seguimiento de 24 horas. Desde 1993 la Unión Europea obligó a todos los países miembros a que los accidentes se

hicieran con un seguimiento de treinta días; en ese estudio definitivo que se publicará en el mes de julio se responde que son a treinta días, en carretera y en ciudad, pero es imposible hacerlo en un seguimiento diario, la mayoría de las naciones no lo hacen. Yo invito a S.S. a que pida los datos de Alemania o del Reino Unido, no saben el número de accidentes que han tenido en el mes de febrero o marzo de este año, lo publicarán después de la elaboración. Nosotros vamos más allá, hacemos un seguimiento diario con una aceptable organización, porque todos los días a las cuatro de la madrugada ya hemos cerrado los accidentes del día anterior; podemos decir que es excepcional. Cuando vienen autoridades de Tráfico de países componentes de la Unión Europea se sorprenden de que tengamos ese tipo de organización. Gracias a esa organización podemos decir: ayer hubo seis muertos, tal. Pero sólo los de carretera y sólo los mortales y sólo con un seguimiento de 24 horas.

Respecto del accidente del punto kilométrico 266-268 de la N-V, quizá otro director general más agudo podía haber previsto a través de la pregunta formulada que se trataba de esa cuestión, pero este obtuso no ha sido capaz de conseguirlo y he creído que íbamos a hablar de los dispositivos de limitación. La directiva 92/6, de la Unión Europea, del Consejo, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor fue traspuesta al ordenamiento jurídico español por el Ministerio de Industria —hoy Ciencia y Tecnología—, departamento responsable en dicha materia y a quien corresponde igualmente esta nueva directiva, que requerirá la modificación del Real Decreto 2.484, de 23 de diciembre de 1994, por el que se desarrollaban algunos aspectos de esa directiva quiero manifestar igualmente que el Ministerio de Asuntos Exteriores ha designado como ministerio responsable encargado de los trabajos de trasposición al de Ciencia y Tecnología, y como ministerios competentes para su ejecución al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Transportes por Carretera, y al Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico. La directiva establece, entre otras novedades, lo siguiente. Se añade un nuevo artículo 6 bis por el que la Comisión evaluará, en el marco del programa de acción sobre seguridad vial, referente al periodo 2002-2010, las repercusiones sobre la seguridad y la circulación viales del reglaje, a las velocidades previstas en la directiva, de los dispositivos de limitación de velocidad utilizados por los vehículos destinados al transporte de personas con más de ocho plazas, más el conductor, y cuya masa máxima no supere las cinco toneladas, y por los vehículos destinados al transporte de mercancías que tengan un peso máximo inferior o igual a siete toneladas y media. No dude S.S. de que la Dirección General de Tráfico, en el ejercicio de esa competencia otorgada al Ministerio del Interior, colaborará en el cumplimiento de la directiva a través de la vigilancia

en carretera de la instalación de estos dispositivos de limitación de velocidad, cuidando especialmente el control de las alteraciones y manipulaciones intencionadas de los mismos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mayoral, tiene la palabra.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señor director general, le pediría una vez más al Ministerio del Interior que no conteste con trampas. Yo he preguntado y he querido hacer esta referencia aprovechando su estancia aquí para que tome nota de que, cuando he pedido los datos sobre accidentes de tráfico en carreteras y en vías urbanas, el Ministerio del Interior debía haberme contestado con los dos datos, no solamente con uno de ellos, y, si no, haber advertido de que no disponía de él. Porque estamos habituados a otra práctica, señor director general —y es importante que lo digamos aquí, aunque utilicemos un tono un poco más serio y duro—, a que cuando S.S. y otras autoridades del ministerio salen hablando del número de accidentes de tráfico, no dicen a la opinión pública que están dando sólo la cifra de muertos o de accidentes ocurridos en carretera y por eso se producen rebajas artificiales de un problema muy grave que afecta a la sociedad española en el que el Gobierno no acierta a la hora de encontrar las posibles soluciones.

Que ignore el director general de Tráfico los datos, a mí me preocupa realmente. Como ha confesado, S.S. desconoce la situación, al cabo de varios meses transcurridos del año 2003, S.S. no es capaz de decirnos cómo ha evolucionado la siniestralidad en el tráfico durante el año 2002; eso es muy grave, señor director general de Tráfico. Otra cosa es que ustedes publiquen la memoria en el mes de junio o julio de este año, pero es grave que a estas alturas no se sepan, y más grave aún que lo diga aquí cuando estamos habituados a ser declaraciones suyas y de otras autoridades de Tráfico o del ministerio del Interior donde se alardea de bajadas de la incidencia porcentual o absoluta en las cifras de mortalidad en el tráfico. Cada vez que hay un acontecimiento, como pueden ser unas vacaciones (y desgraciadamente se producen incrementos de los accidentes de tráfico), S.S. suele tranquilizar a la opinión pública dando alguna razón por la cual se han producido determinados tipos de accidentes, minimizando el problema, incluso indicando que ha habido disminuciones. Puedo sacarle veinte mil citas suyas. No tiene mucho sentido que haciendo estas manifestaciones públicas, venga a decirnos que el director general de Tráfico también ignora cuál es la evolución de la siniestralidad en el tráfico durante el año 2002. Me parece muy poco de recibo.

En relación con los limitadores de velocidad, ya veo que no es cosa suya, que su papel en el Ministerio del Interior se ciñe a la función de control. Yo creía que la

dirección general de Tráfico tenía como una de las misiones fundamentales la promoción de la seguridad vial, porque una cosa es controlar las medidas que se dicten y otra cosa es promover medidas para incrementar la seguridad vial. Yo creía que una de las funciones de su dirección general y de su ministerio precisamente la de promover medidas para garantizar y ampliar y mejorar la seguridad vial. Pero ahora me entero esta mañana de que solamente es una función de control la que tiene que realizar el Ministerio del Interior. Si cabe alguna responsabilidad al dictar normas sobre limitadores de velocidad, le corresponden al Ministerio de Ciencia y Tecnología y al Ministerio de Fomento. Me parece un despeje de la pelota hacia otras áreas donde se ubican las responsabilidades. Eso he entendido de lo que ha dicho aquí S.S., así que no puedo tomar esta contestación tampoco en un sentido satisfactorio. La incorporación de los limitadores de velocidad tiene mucho que ver con el incremento de la seguridad vial. Tampoco me ha dicho S.S. cuándo van a incorporar la directiva del año 2002. Hay dos directivas, una es del año 1992 y se incorporó a través de un decreto, y otra directiva es la del año pasado, la que amplía estas medidas a los vehículos de transporte de viajeros y de transporte de mercancías ligeros. Eso es lo que yo quería saber también de una manera concreta, considerando que la incorporación de estos limitadores debe contribuir, porque ese ha sido el propósito de la Unión Europea a la hora de aprobar estas medidas y de generalizarlas, a la reducción de la siniestralidad vial que afecta a los autobuses y a todo tipo de transporte, que es muy abundante, particularmente en nuestras carreteras, habida cuenta de que la opción del transporte de viajeros y de mercancías en España fundamentalmente pivota sobre la opción de la carretera más que sobre el ferrocarril. Teniendo en cuenta esto, es un tema de extraordinaria importancia. Según la Unión Europea y cualquier persona que tenga sentido de la responsabilidad, la introducción de limitadores es un factor de mejora de la seguridad vial y por lo tanto me gustaría ver un pronunciamiento claro, contundente, de la dirección general de Tráfico a favor de estas medidas, su promoción y no solamente su control. A su ministro le tenemos pedidas tres comparencias sobre las tres últimas operaciones de tráfico importantes, la del puente de la Constitución, la de las vacaciones de Navidad y la de las vacaciones de Semana Santa; tres peticiones de comparencia hechas al ministro de Interior, porque ahí es donde nosotros ubicamos la responsabilidad política. Yo sé que S.S., señor director general de Tráfico, se siente muy solo en su ministerio y diría incluso en la Administración, S.S. tiene una capacidad limitada porque su cargo es fundamentalmente ejecutivo, no decisorio, y por lo tanto sé las limitaciones a que S.S. se ve sometido y el alcance, como decía anteriormente a mi compañero cuando aludía a que usted no habla con el ministro de Fomento. Naturalmente, los directores

generales hablan con el ministro correspondiente, su ministro es el ministro del Interior y a éste le tenemos pedidas tres comparencias para que hablemos de todas estas cuestiones, de los graves problemas de la siniestralidad, que es verdad que a veces tiene oscilaciones de un menos 1, un menos 2, un más 3, lo que sea, el problema fundamental en su diseño, en su estructura, en su sintomatología fundamental, es el mismo, no ha variado con la aplicación de la Ley de tráfico y seguridad vial, cuya incidencia ha sido prácticamente nula en lo que se refiere a la mejora de la seguridad vial. Por eso le pedimos que transmita a su ministro que tiene estas tres peticiones de comparencia aquí solicitadas para que comparezca lo antes posible. Le ruego que, en lo que se refiere a medidas de incorporación de estos limitadores de velocidad, haga las gestiones que tenga a su alcance para que de verdad se generalice y se aplique.

El señor **PRESIDENTE**: Señor director general.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Popular desearía manifestar simplemente un malestar y creo que se me puede permitir la palabra durante treinta segundos para dejar constancia...

El señor **MAYORAL CORTÉS**: ¿Pero esto qué es?

El señor **PRESIDENTE**: No, señor González. Comprendo que las manifestaciones que ha realizado el portavoz interviniente pueden no haber agradado, pero estamos en trámite de pregunta.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: No voy a entrar en el término de la pregunta, señor presidente, lo que quiero manifestar simplemente, sin negar al presidente la autoridad que tiene para ordenar los debates, faltar a la verdad es no atenerse a la pregunta contenida en el orden del día. Y el Partido Parlamentario Popular quiere dejar constancia de su malestar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, no está en el uso de palabra. Es un trámite de pregunta, en el cual únicamente interviene el grupo que formula la pregunta y el señor compareciente. Señor director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Muñoz-Repiso Izaguirre): Siento mucho que no haya entendido nada de mi breve intervención.

Se lo voy a volver a explicar con otras palabras, no hay ningún problema.

Estamos ante dos directivas: la de 1992 y la de 2002. Se lo voy a explicar con palabras más sencillas a ver si S.S. lo puede comprender. Fueron traspuestas porque así lo dispuso el Ministerio de Asuntos Exteriores, competente para atribuir dentro de la Administración del Estado quién debe tener la responsabilidad de tras-

posición de las directivas, por el Ministerio de Industria en 1992 que actualmente se denomina, como supongo conoce S.S., de Ciencia y Tecnología. Esa atribución de trasposición otorga por igual competencia, no de trasposición sino de vigilancia de ejecución, a los ministerios de Fomento y de Interior a través de la Dirección General de Transportes por Carretera, que depende del Ministerio de Fomento (no sé si S.S. utiliza la terminología antigua y le llama Obras Públicas, pero ahora ya se llama Fomento) y de Interior, que también en tiempos se llamó de la Gobernación, del que depende la Dirección General de Tráfico. Por lo tanto, yo no he dicho que esto sea de Fomento y de Ciencia y Tecnología; yo he dicho que la trasposición, por decisión del Ministerio de Asuntos Exteriores, corresponde al Ministerio de Ciencia y Tecnología. Cada uno de los demás haremos lo que podemos hacer. Esa promoción de la seguridad vial que usted atribuye a la dirección general de Tráfico y que, aunque no está así expresado en la ley, está como en el contexto de sus atribuciones, no llega hasta el Ministerio de Ciencia y Tecnología y decir que hay que trasponer. Ya lo sabe y supongo que estará haciendo sus trabajos correspondientes.

Ha dicho S.S. que están acostumbrados a oír la elusión de datos y que yo acabo de decir que desconozco los datos —ya somos dos— pormenorizados de día, de noche, de ciudad, de camión, de autobús, de etcétera. Eso no lo sé yo, no lo sabe nadie, quizás alguno de los funciones que esté trabajando en ello. Yo no he dicho, en absoluto, que ignore la evolución de la siniestralidad, lo conozco porque la siniestralidad a 24 horas y en carretera, año tras año, tiene un paralelismo con la otra siniestralidad, con la del detalle, con la de treinta días, con la de en ciudad y en carretera. Podemos afirmar luego me equivocaré en un cero, algo como que el año pasado la siniestralidad descendió en España un 3 por ciento, que finalmente será un 2,8 o un 3,2, porque año tras año tiene un paralelismo, aunque yo no pueda decir cuántos accidentes se produjeron en Vitoria o en Naval-

moral de la Mata; año tras año hay un paralelismo y por lo tanto sí conozco la evolución. Digo que no lo conozco porque siempre digo la verdad, no intento eludir ningún dato, ni maquillarlos. Cuando hay un repunte de la siniestralidad más de una vez he pedido salir a los medios para hacer un aviso general en el que he intentado decir: atención, esto no lo puede resolver ningún ángel de la guarda haciendo horas extraordinarias, lo tenemos que resolver cada uno por autoprotección. Esa ha sido la idea de la Dirección General de Tráfico y lejos de maquillar, lo que hemos querido es exaltar las cifras para promover una situación de mayor tranquilidad en la conducción y evitar los riesgos de la circulación.

Por último, quiero decirle que este director general desmiente su afirmación de que me encuentro solo, porque me encuentro en el Ministerio del Interior perfectamente arropado por el resto de los directores, por la subsecretaria y por el ministro, incluso más allá del Ministerio del Interior tengo unas magníficas relaciones de apoyo en el Ministerio de Administraciones Públicas, en Fomento, en Ciencia y Tecnología y en los demás ministerios relacionados con el mundo de la circulación.

El señor **PRESIDENTE**: Habiendo sido retirada la siguiente la siguiente pregunta y habiéndose sustanciado con la primera comparecencia la última figura, agradecemos sin más la presencia del director general de Tráfico en esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las doce horas y treinta minutos del mediodía.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Justicia e Interior, del martes 29 de abril de 2003, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

