



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 892

---

## JUSTICIA E INTERIOR

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

Sesión núm. 119

celebrada el martes, 16 de diciembre de 2003

---

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Aprobación, en su caso, del informe de la subcomisión sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. (Número de expediente 154/000010.) ..... 28292

---

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

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Justicia e Interior con el orden del día prefijado, relativo a la aprobación del informe elaborado por la subcomisión sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. En la última sesión de la subcomisión se aprobó un informe al cual se han presentado votos particulares por diversos grupos parlamentarios. En primer lugar, para la defensa de esos votos particulares tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO:** Voy a defender los votos particulares presentados por el Bloque Nacionalista Galego y supongo que en este turno puedo fijar también la posición respecto del informe.

El señor **PRESIDENTE:** En efecto, señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO:** Los tres votos particulares presentados por el BNG pretenden dar concreción y colmar lagunas que, desde nuestro punto de vista, son observables en el informe de la subcomisión. En primer lugar, pensamos que igual que hay una regulación, incluso una prohibición de la publicidad de determinadas sustancias que se consideran nocivas, como pueden ser el tabaco, las bebidas alcohólicas, etcétera, debe haberla para los automóviles, porque no es que los coches y vehículos automotores deban considerarse nocivos, pero sí cierto uso de los mismos, como estamos comprobando, puede ser incluso letal. Creemos que es necesario regular la publicidad de los vehículos a motor, prohibiendo expresamente que los reclamos incluidos en los anuncios alienten la infracción de las limitaciones establecidas en la legislación de tráfico y seguridad vial, en especial en lo que se refiere a la velocidad, o bien que contengan mensajes o imágenes que inciten a la agresividad en la conducción; todos tenemos en mente las imágenes de conducciones, aunque se nos dice que están realizadas por especialistas y que son grabadas en circuitos cerrados, que no alientan precisamente una conducción responsable y tranquila sino todo lo contrario; incluso hay imágenes que incitan a cierta agresividad, incluso con mensajes claramente machistas.

En segundo lugar, es necesario establecer, como ya sucede en varios países europeos, zonas con velocidad limitada a 30 kilómetros por hora en las proximidades de centros escolares, sanitarios, residenciales, etcétera. Esta es una propuesta realizada por diversas asociaciones, como la asociación Stop Accidentes, y es una experiencia de eficacia demostrada en otros países europeos. Se trata de convertir determinadas zonas en espacios en los que el tráfico rodado y los peatones puedan convivir de forma razonable y tranquila, intro-

duciendo también una nueva cultura del vehículo, una nueva cultura de la conducción en las ciudades.

En tercer lugar, hay que promover el transporte público de viajeros con el fin de convertirlo en una alternativa real al transporte privado y para ello realizamos tres propuestas concretas, la primera de ellas subvencionar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado el transporte público de viajeros, no sólo en el ámbito municipal sino también en niveles supramunicipales, incluso en municipios con población inferior a 50.000 habitantes. Desde hace años el Bloque Nacionalista Galego viene presentando una enmienda a la Ley de Presupuestos Generales del Estado que año tras año es rechazada por el Partido Popular. Lo que pretendemos con esta enmienda es que la previsión que aparece todos los años en los Presupuestos Generales de subvención al transporte público de viajeros en aquellos municipios con población superior a 50.000 habitantes, en los que el transporte público de viajeros es uno de los servicios municipales obligatorios, se extienda también al transporte intermunicipal, bien con fórmulas de consorcio bien de servicios mancomunados o incluso en el ámbito de áreas metropolitanas. Pensamos que esta sería una vía lógica de fomentar no sólo el transporte público, sino también de fomentar algo que creo que es un valor y un bien a proteger y a promover, como es el asociacionismo municipal. En nuestra segunda propuesta decimos que es necesario establecer servicios ferroviarios de cercanías en aquellas conurbaciones de población superior a 300.000 habitantes que aún carecen de los mismos. Las áreas metropolitanas de Vigo y de A Coruña carecen de un servicio ferroviario de cercanías digno de tal nombre; existe prácticamente en todas las demás comunidades autónomas y Renfe, ante las demandas ciudadanas y del Bloque Nacionalista Galego, alega que no hay demanda, que comercialmente no sería rentable. Esta es una pescadilla que se muerde la cola: si el servicio no es eficaz, si los horarios no son atractivos, si la oferta no es buena por tanto, es evidente que no va a haber demanda de utilización de estos servicios, pero estamos seguros de que si, por el contrario, se ofertan en condiciones atractivas para la ciudadanía serán utilizados. La tercera sería promover la extensión de estos servicios, tanto en los de transporte de viajeros por carretera como en los ferroviarios, a horarios nocturnos, incluso pensamos en la posibilidad de establecer una prestación continuada de los mismos, de cero a veinticuatro horas, en especial los fines de semana, para convertirlos en una alternativa al transporte privado, sobre todo de gente joven que utiliza el coche para sus actividades de ocio nocturno. Nos parece que estas propuestas cubren las lagunas del texto. Se nos ha ofrecido una transacción, pero en la medida en que no conocemos su texto no puedo pronunciarme sobre la misma. En cualquier caso, por lo que acabo de comentar con la portavoz del Grupo Popular, si se refiere exclusivamente a instar a

las comunidades autónomas a promover el transporte público, no entenderíamos subsumido nuestro voto particular en esta transacción por una razón fundamental. Las tres propuestas concretas que se realizan aquí se dirigen claramente a la Administración del Estado y se refieren a competencias estatales, y pensamos que no es bueno el escapismo en este punto. En el tema de la publicidad, repito que sin prejuizar cuál pueda ser la transacción que se nos propone, pensamos que tiene que haber un pronunciamiento y un compromiso claro —desde nuestro punto de vista— de regulación y de prohibición de ciertos reclamos publicitarios que abiertamente, ante la tolerancia de los poderes públicos, incitan a la infracción de la normativa vigente sobre tráfico y seguridad vial.

Para fijar brevísimamente la posición del Bloque Nacionalista Galego sobre el informe, diré que el trabajo de la subcomisión no se puede negar que ha sido exhaustivo y concienzudo, pero las conclusiones, desde nuestro punto de vista, son decepcionantes, tanto por lo que contienen, por el lenguaje en el que están redactadas: promover, impulsar, con gran falta de concreción, como también por el hecho de que tanto el Grupo Popular como el Grupo Socialista de alguna manera se hayan desvinculado del mismo, el Grupo Socialista presentando —pensamos que de forma extemporánea— la semana pasada una proposición no de ley sobre esta cuestión y el Grupo Popular introduciendo, también de forma totalmente sorpresiva y seguramente —nosotros lo pensamos así— en fraude de ley, de lo que establecen el Reglamento y el procedimiento legislativo, una enmienda en el Senado en la que ni más ni menos, con clara merma de la seguridad jurídica de los ciudadanos, se apodera a los agentes de Tráfico con potestades tan erosivas de la libertad y de la seguridad jurídica como no la inmovilización del vehículo o la retención temporal del carné de conducir, sino la retirada del permiso de conducir sin procedimiento alguno y por tanto con grave merma de las posibilidades de defensa del conductor afectado. Pensamos por tanto que estas conclusiones nacen debilitadas y con ciertas taras y espero en todo caso que a lo largo de esta sesión y con las aportaciones de los grupos podamos tener unas conclusiones más ricas y sobre todo un compromiso más claro por parte de los grupos mayoritarios, del que apoya al Gobierno y de la oposición, de asumir este trabajo como algo en conjunto y no como un trabajo en el que unos y otros intenten sacar ventajas electorales.

El señor **PRESIDENTE**: Se han presentado votos particulares por parte de Coalición Canaria y Partido Nacionalista Vasco, que no se encuentran presentes en la sala. Me imagino que así lo señalará el señor Jané, había habido una comunicación en cuanto al retraso en la llegada de la representante del Partido Nacionalista Vasco. En todo caso, continuamos con la sesión y procede conceder la palabra al señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en primer lugar quiero pedir que se posponga la intervención del Grupo Vasco, dado que su portavoz, la señora Uría, me ha comunicado que está llegando a la Comisión, para que pueda defender en un turno ulterior sus propuestas.

Paso a defender las propuestas elaboradas junto con la diputada María Mercè Pigem a la hora de plantear el voto particular del Grupo de Convergència i Unió a los trabajos de la subcomisión. Quiero empezar con un agradecimiento expreso a las personas que han comparecido en la subcomisión a petición de los grupos parlamentarios, que nos han hecho aportaciones, que han propiciado que los debates que se han abierto hayan sido útiles y que nos han proporcionado reflexiones y nos han hecho cuestionar a todos los miembros de la subcomisión aspectos relacionados con la seguridad vial, la educación, el tráfico, los ciclistas, los ciclomotores, los peatones, etcétera. Han hecho que nos planteemos dudas y reflexiones y ha sido positivo. Por tanto mis primeras palabras son de gratitud a los miembros de la subcomisión, a todos los diputados y diputadas que la hemos integrado, y además de agradecimiento expreso a los comparecientes. Han sido unas comparencias de las que queda huella en las transcripciones que se realizan a través de los servicios de la Cámara, que quedan en los archivos de la Comisión de Justicia e Interior y que han aportado unos trabajos y unas reflexiones importantes. Lo que mi grupo pretende hoy a través de este voto particular es ampliar la propuesta inicial de conclusiones que se nos dio a los distintos grupos y enriquecerla expresamente con conclusiones que derivan de las comparencias a las cuales hemos asistido. Hemos intentado recapitular sobre las mismas, ver qué propuestas podrían obtener un consenso de los distintos grupos y con ese ánimo hemos presentado un voto particular que ya adelanto que está sujeto a transacciones, si nos las plantean otros grupos parlamentarios, porque el interés del Grupo de Convergència i Unió es que de esta subcomisión quedará un mensaje —aunque fuera un mínimo común— de que los distintos grupos estamos de acuerdo en promover determinadas actuaciones públicas para atajar lo que hemos venido a definir como una lacra. Lamentablemente, en número de accidentes de tráfico España está entre los primeros países de la Unión Europea, después de Grecia y Portugal. No es un buen lugar en el que debemos estar y todos los poderes públicos debemos reaccionar y hacer actuaciones transversales. De ahí que veamos las propuestas de otros grupos con interés y que vayamos a dar apoyo —lo digo ya de entrada— a cualquier propuesta de otro grupo, porque buscamos ese ánimo de transaccionar entre todas unas conclusiones. Desde Convergència i Unió entendemos que es el mejor mensaje que podríamos dar a los comparecientes y a la sociedad en general. Lo hicimos ya cuando en esta legislatura aprobamos la Ley de circulación de vehícu-

los a motor y seguridad vial —conocida como Ley de tráfico—, en cuya votación hubo unanimidad al final. Asimismo, hubo unanimidad en la creación de esta subcomisión que fue una propuesta del Grupo de Convergència i Unió, que recibió el apoyo unánime de todos los grupos. Esperamos que al final también podamos encontrar una fórmula de consenso. Ya adelanto esa posición abierta de mi grupo para consensuar con todos los grupos de la Cámara las distintas propuestas que han presentado.

Me uno al señor Aymerich en una reflexión crítica sobre el íter de esta subcomisión en relación con los avances del desarrollo reglamentario de la ley que ha realizado el Gobierno. Legítimamente un Gobierno puede y debe presentar propuestas reglamentarias que desarrollen la ley, porque aprobar los reglamentos necesarios es una obligación que la propia ley le impone, pero a nuestro grupo, que propuso la creación de esta subcomisión, le hubiese gustado una mayor complicidad del Gobierno en el momento de presentar ante los miembros de la subcomisión cuáles eran esas normas reglamentarias que se iban a aprobar, poderlas contrastar y ver si iban en la línea de las comparencias realizadas. Ha habido un déficit de complicidad y nosotros queremos unirnos a la reflexión que hacía ahora el señor Aymerich. También el pasado martes en el Pleno le decía al señor Mayoral —con todos los respetos— que un grupo puede plantear legítimamente cualquier proposición no de ley ante el Pleno, pero que entendía que esa proposición no de ley debía enmarcarse dentro de los trabajos de la subcomisión porque nos hemos tomado en serio esos trabajos, hemos asistido a las comparencias y las hemos escuchado con atención, hemos hecho preguntas, hemos sacado conclusiones y a mi grupo le parece que la mejor fórmula para trasladar el acuerdo parlamentario era centrarlo todo en las conclusiones finales de la subcomisión.

Con ese ánimo de consenso mi grupo va a plantear hoy sus 73 propuestas, de las que me voy a detener en algunas concretas que entendemos que tienen una especial significación. De entrada, quiero empezar por la primera porque es una propuesta que mi grupo va a plantear en la próxima legislatura y nos gustaría que ya tuviera un mensaje positivo en esta. Ha existido una subcomisión, pero ya sabemos todos los diputados de esta Cámara que las subcomisiones son siempre un apéndice de las comisiones de la Cámara; cuando se reúne la comisión no se puede reunir la subcomisión y la subcomisión no tiene nunca el mismo rango que una comisión, pero ¿no tienen el mismo rango los problemas de seguridad vial que los de otra comisión de esta Cámara? ¿Nos hemos planteado si, ante un tema tan importante como la seguridad vial, no deberíamos crear en esta Cámara una comisión permanente? Quiero ahondar un poco más en la propuesta para que se entienda. Una comisión permanente de seguridad vial sería una comisión en la cual deberíamos analizar con

el ministro de Fomento cómo están las infraestructuras viarias, repasar anualmente a través de un informe cuáles son los tramos de alta accidentalidad —los llamados puntos negros donde se concentran los accidentes— y ver qué se hace y si se han reparado las insuficiencias que pudieran presentar esa infraestructura concreta. En esa comisión también deberían comparecer las autoridades de Interior y deberían explicar cómo evolucionan los accidentes, qué se está haciendo, cómo podemos llegar a esos objetivos que nos propone la Unión Europea de reducir a la mitad el número de accidentes y cuáles son las causas. En esa comisión también participaría el propio Ministerio de Justicia para estudiar cómo se sanciona, si estas sanciones son adecuadas y si responden a lo que la sociedad espera del régimen sancionador. Por tanto sería una comisión en la que los diputados podríamos realizar un control al Gobierno en materia de seguridad vial, realizar propuestas, solicitar comparencias de expertos —porque han sido muy útiles— y sería positivo que anualmente fuéramos delimitando por qué razón la seguridad vial es una de las causas de mayor preocupación. Entendemos que esa comisión transversal que podría incidir en diversas áreas de Gobierno sería útil en esta Cámara porque podríamos tener competencias legislativas en materia de seguridad vial y también competencias de control al Gobierno en ese ámbito que preocupa a la sociedad y en el que le debemos dar una respuesta. Quiero recordar que existen otras comisiones en la Cámara para tratar problemas específicos como puede ser la Comisión mixta para el estudio del problema de la droga u otras comisiones de ámbito sectorial muy concreto. Entendemos que ha llegado el momento de que plasemos en la composición de comisiones de esta Cámara en la próxima legislatura ese propósito de buscar soluciones en el tema de la seguridad vial a través de un foro parlamentario y político, en el cual podamos interrogar realmente al Gobierno y pedirle, como se hace en otras comisiones, un informe anual y debatirlo y aprobarlo. Mi grupo va a defender esta propuesta de crear esta comisión en la próxima legislatura y si no se llega a una transacción, seguiremos defendiéndolo en el Pleno y —ya lo adelanto— lo propondremos en la próxima legislatura porque nos parece que sería útil para la Cámara.

Otro conjunto de propuestas que presenta el Grupo Catalán atiende al factor humano, a la formación de conductores, de profesores y de examinadores, a las condiciones psicofísicas para acceder al permiso de conducir, a la información, a las infraestructuras, al factor vehículo, a la vigilancia y control, a la planificación e investigación y, por último, al permiso por puntos, en la que quiero detenerme. Pido a todos los grupos de la Cámara que seamos capaces de avanzar en un compromiso acerca del permiso por puntos, que no se sustituya la propuesta final con un: seguir estudiando. Eso ya lo aprobamos hace dos años en un debate de

política general en esta Cámara. Hace dos años que se aprobó que se estudiaría. Yo pido que se concrete de alguna forma que el modelo de futuro que queremos es el del permiso por puntos. Todos los comparecientes se han manifestado a favor del permiso por puntos. Incluso el director general de Tráfico afirmó que estaba de acuerdo con la idea y que quedaba sólo el hecho de coordinar el registro de las distintas administraciones para que pudieran tener unificada la información sobre cualquier infracción que se hubiera producido en el ámbito territorial donde operara otra administración pública, ya sea local o autonómica. ¿Se va por este camino? ¿Se considera que es adecuado? Seamos atrevidos y demos desde la subcomisión un mensaje positivo: Queremos implantar, no sólo analizar, el permiso por puntos. Vamos en esa dirección, como han ido el Reino Unido y Francia, sabiendo —y quiero que conste en el «Diario de Sesiones»— que esto no va a ser una varita mágica, incluso conociendo, como nos han dicho los expertos, que la implantación del permiso por puntos no produce efectos el primer año. Tiene un período de rodaje, que es la propia concienciación del ciudadano y del conductor sobre cómo funciona ese permiso por puntos y las consecuencias que tiene la pérdida de los puntos: que esa persona se queda sin su permiso de conducción. Es importante implantarlo, repitiendo que no es una varita mágica.

Quiero llamar la atención en un aspecto de esta propuesta del permiso por puntos. Un permiso por puntos no incide en la sanción económica, sino que conciencia al conductor de su expediente sancionador. Un permiso por puntos es un crédito y una confianza que los poderes públicos dan al conductor en forma de puntos, pero ese crédito o confianza se puede incrementar o perder. ¿Quién pierde la confianza? El conductor que realiza infracciones, sabiendo que, cuando los haya perdido todos, se le retirará el permiso de conducción. Se implica al conductor, porque cuando empieza a perder puntos no se trata de ir pagando multas —pensando: otra multa más, la pago— ni de incrementar las arcas públicas con dinero de las sanciones, sino de que el conductor sea consciente de que si conduce mal va perdiendo puntos. Con lo cual, ¿cuál es el objetivo del conductor que le quedan pocos puntos? No perder más. ¿Cómo se recuperan los puntos perdidos? Simplemente conduciendo bien. Los puntos se pierden, pero se pueden recuperar; se recuperan conduciendo bien. Con un período de conducción sin infracciones se recuperan los puntos perdidos. Esto provoca en el conductor una mayor concienciación de que su expediente sancionador no se trata de una cuestión que se solucione pagando multas, sino con una actitud distinta. Esto es importante y se ha destacado en los trabajos de la subcomisión. Señor presidente, señorías, no se trata de exigir al conductor que ha perdido los puntos y el permiso de conducir que se vuelva a examinar necesariamente, pues ya sabemos que es apto en cuanto a su conocimiento

del código y a la conducción. Lo que no realiza es una conducción responsable. Por lo tanto, no se trata de que sea apto o no, sino que es la actitud lo que debe cambiar de ese conductor. No se trata de obligarle a examinarse, sino de reeducarle en la conducción, de que conozca sus efectos y se implique en ese cambio de actitud. De ahí que muchas de nuestras propuestas, las relativas a las campañas publicitarias y a la actuación de los poderes públicos, vayan dirigidas también al cambio de actitud. Ya ha pasado el tiempo en que cuando una persona presume —como decía el otro día la diputada Mercè Pigem— de tardar cuatro horas en ir de Madrid a Barcelona, esto se vea como un elemento de lucimiento de una actitud, porque ha de ser deplorado socialmente, pensando que es un mal conductor, por ir tan deprisa, causando un peligro real al resto de ciudadanos que conducen a su lado. Este es el cambio esencial: cambiar las actitudes del conductor. Por lo tanto, hay toda una serie de medidas dirigidas a provocar ese cambio en la actitud, para que nos volvamos conductores responsables.

De ahí que cuando todos los grupos coincidimos en la necesidad de implantar las nuevas tecnologías en el ámbito del control y la vigilancia, nuestro grupo propusiera que se anunciara la existencia de un radar. El radar no es para cazar ni multar, sino para advertir que debe ir a una velocidad adecuada. Con lo cual, el anuncio del radar, como se hace en el Reino Unido, es disuasorio, y a lo mejor sí evitaríamos accidentes. Esconder el radar provoca el mal humor del ciudadano que paga una multa sin saber que existía un radar. Vale más anunciarlo y advertir al ciudadano que se está produciendo un control y una vigilancia. El ánimo no es captar dinero o imponer sanciones económicas, sino prevenir. Debemos conducir toda nuestra actuación en este ámbito hacia el objetivo de la prevención.

También hay propuestas en el ámbito de los vehículos. Algunas, como decía el señor Aymerich, no pueden ser imperativas ahora, porque no se pueden implantar de hoy para mañana, pero este es el objetivo que nos hemos fijado. Aquí hubo unanimidad a la hora de cómo regular la telefonía móvil, pues podía suponer un peligro para la conducción. Entre todos aprobamos que la mejor fórmula era un móvil sin manos integrado en el vehículo. Todos, como diputados y representantes de la sociedad, vemos lo que pasa, y es que la mayoría de los ciudadanos no ha instalado un manos libres en el vehículo, sino que va conduciendo y hablando a la vez; si ve un policía municipal o un guardia civil que le pueda multar, coge el móvil y lo tira al asiento de al lado para que no le sancionen. Se está conduciendo sin el manos libres. Como la telefonía móvil es una realidad para la inmensa mayoría de los ciudadanos y de los conductores, debemos fomentar que de serie se instale en los vehículos la telefonía del móvil sin manos, así como limitadores de velocidad o tacógrafos. Quiero destacar especialmente que una de las propuestas, las

nuevas tecnologías y sistemas de conducción, como un sistema GPS de información, pueden ser un peligro si mientras se está conduciendo se está atendiendo a la pantalla que va explicando cuántas gasolineras hay alrededor. Con lo cual, se deben introducir mecanismos que eviten que, mientras se conduce, se utilicen esas nuevas tecnologías, porque más que facilitar estaremos propiciando nuevos supuestos de accidentalidad. Son propuestas que para nosotros tienen importancia.

Todos sabemos que los excesos de velocidad son un factor importante en el elevado número de accidentes de tráfico. Querría incidir en una propuesta: deberíamos poner límites de velocidad que fueran creíbles y que quien los sobrepasara tuviera la adecuada sanción. En ocasiones hay límites de velocidad tan inferiores que nadie se los cree, nadie los cumple y no se sanciona a ningún conductor que los sobrepase. Convergència i Unió pide rigor en las sanciones cuando se sobrepase los límites, pero que esos límites sean adecuados a la vía pública en general. Todos hemos experimentado la conducción en tramos en los que el límite de velocidad no lo cumple nadie, y donde tampoco se sanciona a quien lo incumple. Nos hemos quedado muy descansados poniendo un límite muy bajo, que después no ha servido como medida disuasoria. De ahí que deberíamos conocer de qué forma se señalizan las carreteras y los tramos urbanos en España. ¿Se señala bien? Entendemos que en muchas ocasiones no. Esa es una de las reflexiones que ha hecho mi grupo parlamentario, como la hemos hecho...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, le ruego concluya.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Terminó, ya, señor presidente.

La hemos hecho en lo relativo a la normativa penal. Hay ocasiones en que sobrepasar determinados límites de velocidad pasa de ser una sanción administrativa al ámbito de la sanción penal. Por lo tanto, con el consenso de todos, deberemos fijar las condiciones de una conducción no ya ilegal, sino delictiva. Seguro que en la próxima legislatura, con el esfuerzo de todos, podremos encontrar un punto de consenso. Quiero reiterar, una vez más, en nombre de Mercè Pigem, de nuestro grupo parlamentario y en el mío propio, la gratitud a todos los miembros de esta subcomisión por los trabajos que hemos realizado y la esperanza de que esto no quede en un punto final, sino que sea un punto seguido y que en la próxima legislatura podamos constituir una comisión permanente de seguridad vial. Seguro que la sociedad en su conjunto nos lo agradecería.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque está presente en la sala la representante del Partido Nacionalista Vasco, como se me ha comunicado a través del letrado que no mantiene el voto particular, su intervención tendrá

lugar después en turno de fijación de posiciones. ¿Es así, señora Uría?

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Sí, señor presidente, conocía de antemano que iba a ser objeto de aceptación las sugerencias que había hecho mientras elaboraba el informe, por lo que preferí retirarlas. Efectivamente ya se me ha manifestado que han sido objeto de aceptación, y lo expondré al efectuar mi informe.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista su portavoz, el señor Mayoral, anunciándoles también que en ningún caso las votaciones se llevarán a cabo antes de las once y cuarto de la mañana; a partir de ese momento, acabada la sesión, es cuando se realizarían las mismas.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Buenos días, señor presidente. Efectivamente llegamos al final del funcionamiento de una subcomisión que fue creada a comienzos del año 2002, y es el momento de realizar el balance de su funcionamiento. Lamento ser crítico, bastante crítico en lo que se refiere al alcance y al contenido que ha tenido esta subcomisión, aunque no con los comparecientes, a los que agradezco desde aquí sus aportaciones sinceras, leales, estudiadas y que obviamente han quedado recogidas en el «Diario de Sesiones», así como en los informes que han presentado. Quiero ser absolutamente respetuoso con las opiniones que me han precedido; en parte las comparto, en parte no, desgraciadamente. A la hora de hacer el balance lo primero es medir el resultado en función de los objetivos que se establecieron para esta subcomisión.

Estos objetivos eran los siguientes: en primer lugar, realizar un balance de la aplicación de las distintas normas vigentes en materia de tráfico y seguridad vial. Desde mi punto de vista creo que este balance no se ha alcanzado, este balance no está hecho. En segundo lugar, se planteaba la necesidad de realizar un estudio exhaustivo sobre las causas que provocan que España posea uno de los índices más elevados de siniestralidad en la circulación de vehículos. Creo que en el informe final tampoco podremos aportar este elemento importantísimo de análisis sobre la situación de la siniestralidad vial en nuestro país. También se planteaba como objetivo —y creo que era el objetivo central del funcionamiento de esta subcomisión— proponer las reformas necesarias en la legislación estatal en materia de tráfico y seguridad vial con objeto de adecuarla a las líneas de actuación propuestas a nivel de la Unión Europea y buscando siempre la prevención de los accidentes de tráfico. Estas medidas no las ha hecho esta comisión, estas medidas las ha planteado el Gobierno al margen de esta subcomisión; por tanto, el grado de frustración al que hemos llegado es elevado a la enésima potencia.

Quiero poner asimismo de manifiesto en esta parte de mi intervención que el Grupo Socialista efectiva-

mente presentó para debatir en el Pleno una proposición no de ley, pero lo hizo en las circunstancias que expongo a continuación: lo hizo después de que el Gobierno de este país, de que el señor ministro del Interior del Gobierno de España hubiera dado una rueda de prensa el 19 de octubre en la que expuso un plan de seguridad vial del cual no había tenido conocimiento esta subcomisión, que ni había sido informada ni consultada en ningún momento. Esta subcomisión se enteró de esa propuesta por la prensa. En consecuencia, creo que carece de fundamento achacar al Grupo Socialista actuación unilateral cuando, en definitiva, la parte más importante del trabajo de esta subcomisión había sido ya sustraído precisamente por decisión unilateral del Ministerio del Interior. Por otra parte, estas propuestas de nuestra proposición no de ley las hemos traído a esta subcomisión y forman el contenido sustancial, prácticamente literal, de la propuesta que hace mi grupo parlamentario. Por tanto las hemos traído aquí a debate, cosa que no ha hecho el Gobierno porque este ha tomado multitud de medidas sobre tráfico y seguridad vial en estos últimos cuatro meses y esta subcomisión, esta comisión y este Congreso de los Diputados en ningún momento han sido consultados. Así, por tanto, si aquí hubiese que atribuir a alguien la ruptura de algún consenso con relación al funcionamiento y al espíritu con que se inició el funcionamiento de esta subcomisión, no sería al Grupo Parlamentario Socialista sino obviamente el Gobierno y supongo que al grupo que lo sustenta.

Nosotros iniciamos el trabajo en esta Comisión siguiendo la estela de lo que había sido el consenso logrado en la reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial. Aquí trajo el Gobierno en su día una reforma de esa ley y ofertó negociación a todos los grupos políticos. Todos los grupos entramos lealmente en ese consenso a debatir el contenido de esa propuesta del Gobierno, hicimos nuestras enmiendas, unas fueron aceptadas, otras no; pero conseguimos entre todos que se aprobase en estas Cortes una reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial consensuada entre todos. Esto no es lo que ha pasado recientemente. El Gobierno —ahí tenemos las reformas que se han planteado últimamente en el Senado, sin conocimiento de esta Cámara y además agotando los últimos plazos y haciendo el ejercicio de un sistema de legislación que creo que todos consideramos en la práctica fraudulento porque sustrae el debate—, ha sido desde nuestro punto de vista el responsable de la pérdida de toda posibilidad de consenso dentro de esta subcomisión. No tiene sentido que, habiendo roto en lo fundamental el Gobierno el posible consenso, que habiendo sustraído el Gobierno el debate de los temas fundamentales a legislar por parte de esta subcomisión, entendamos que a esta subcomisión le quedara algo que hacer salvo enviar al Gobierno unas propuestas tímidas como son las que se han planteado, vagas y difusas que en ningún momento van a cons-

tituir ningún tipo de compromiso por parte del Gobierno.

También quiero que quede muy clara la posición de mi grupo de que dos errores graves cometidos por la acción del Gobierno han hecho prácticamente imposible el espíritu de consenso dentro de esta subcomisión. En primer lugar, tan inconstitucional como la reforma del Código Penal realizada en el Senado, siguiendo un sistema de presentación de enmiendas prácticamente a la finalización del debate del correspondiente texto legal y sin que intervenga el Congreso; de la misma metodología y de la misma factura es la reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial que ha llevado el Gobierno, el Grupo Popular al Senado. Ha utilizado los mismos procedimientos de excepción, por otra parte sin precedentes. Esto constituye una modalidad de legislación que debe ser rechazada por parte de todos. Pues bien, este es el método que se ha seguido también para la última reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial. Además creada por el Pleno del Congreso una subcomisión encargada de estudiar y proponer medidas para mejorar la seguridad vial, dicha subcomisión, repito, no ha sido jamás informada ni consultada por el Gobierno, quien ha adoptado diversas medidas de reforma bastante profundas con desconocimiento absoluto por esta subcomisión. Así se ha procedido a la aprobación por el Gobierno a propuesta del Ministerio del Interior de un plan de seguridad vial para el año 2004, que fue realizado en octubre sin informar y ninguneando la existencia de esta subcomisión. Se han realizado y planteado dos reformas de la Ley de tráfico y seguridad vial en la Ley de acompañamiento en el Senado. La primera modificación de algunos artículos de la Ley de tráfico y seguridad vial sí fue conocida, incluso estuvo en el Congreso de los Diputados, pero la segunda tacada de modificaciones, la que se ha hecho recientemente en el Senado y que tanto debate está originando en la sociedad española y que tantos disgustos está generando en determinados sectores por las medidas que allí se contienen, ha sido adoptada por el Gobierno, repito, sin informar a esta subcomisión, sin pasar por ella. También se ha reformado el Código Penal sin pasar por esta Comisión; se ha hecho la reforma de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado sin pasar ni informar a esta Comisión. Finalmente tenemos el artículo 71 bis de la última reforma planteada por el Gobierno en el Senado. No voy a entrar en disquisiciones sobre la cuestión porque son de todos conocidas las consecuencias y el disgusto que está acarreado a la sociedad española la posibilidad de que se pueda intervenir el carné en las condiciones de falta de previsión, de falta de garantías con que ha sido planteada la reforma, así como las explicaciones que se vienen dando al objeto de incluir a posteriori las reformas que el Gobierno al parecer quiere introducir, como consecuencia de haberse dado cuenta del rechazo que esta medida está provocando en la sociedad.

En estas condiciones, nosotros creemos que la subcomisión ha sido gravemente desautorizada por el Gobierno, que la ha declarado prácticamente inexistente; no voy a repetir las medidas que se han tomado al margen de ella. Desde nuestro punto de vista, la subcomisión y los señores comparecientes han experimentado una grave frustración como consecuencia de este comportamiento. Además quiero subrayar que en ningún momento, ni siquiera con ocasión de la comparencia ante esta Comisión del señor ministro del Interior —compareció, a propuesta de mi grupo, para informar sobre accidentes de tráfico en distintos puentes— ni la del señor director general de Tráfico ante la subcomisión, se han explicado las medidas que el Gobierno tenía previsto tomar, medidas que ha sido llevadas al Senado, este Plan de seguridad vial para el año 2004. El señor ministro aquí no dijo prácticamente nada, y lo del señor director general de Tráfico es todavía más escandaloso porque, siendo llamado como compareciente por esta subcomisión y habiéndose adoptado ya medidas importantísimas por parte del Gobierno que concernían al trabajo de esta subcomisión, informó de que no conocía que se estuvieran haciendo tales trabajos.

Voy a referirme al documento que se nos ha pasado como hipotético documento de conclusiones, que supongo que está fundamentalmente avalado por el Grupo Parlamentario Popular. Se trata de conclusiones inconcretas y difusas. Por otra parte, nos preocupa que estemos ante otra serie de medidas improvisadas, como las últimas que el propio Gobierno ha llevado ante el Senado. Por otra parte, la situación de inseguridad vial requiere desde nuestro punto de vista medidas más enérgicas, más claras, más efectivas, que sean capaces de alterar la situación de riesgo, de peligrosidad que tiene el tráfico en nuestro país, como avalan los datos. Analizo algunos de los elementos, de las medidas que contiene ese documento, porque no me gustaría que se considerase que las rechazamos sin decir en qué nos fundamentamos. El primer punto es el relativo a la educación; el impulso de la educación vial en el ámbito escolar. Nosotros proponemos que ese impulso se concrete mediante la introducción de una materia común y obligatoria en la enseñanza obligatoria. Esa es nuestra propuesta y lo que se contiene aquí es difuso, inconcreto y carente de compromisos. El siguiente punto es la información. Aquí se hace un canto a la eficacia de las campañas. Nosotros no compartimos el criterio de que las campañas que se están haciendo sean eficaces porque, desgraciadamente, los datos demuestran que no lo son. Por otra parte, no entendemos esto de introducir aquí una propuesta relativa a la influencia en la producción de telefilmes españoles para que se dicten actuaciones en las que se pondere la inseguridad. Me gustaría que le diéramos la vuelta y lo transformásemos en propuestas concretas para que Televisión Española pro-

duzca telefilmes, porque, si no, nos da la impresión de que una auténtica carta a los Reyes Magos.

Conseguir la repulsa social de los conductores. ¿Quién no va a estar de acuerdo con esto? Pero aquí nos encontramos con algo como aquello de las Cortes de Cádiz —y creo que el señor Fraga lo repetía muchas veces— de que todos los españoles debían ser justos y benéficos. Naturalmente; estamos de acuerdo, pero esto no dice nada, no aporta nada. Endurecimiento de las sanciones por publicidad. A nosotros nos gustaría ver un esquema completo, articulado, coherente, de los aspectos sancionables para que el Gobierno, la oposición, todos nos pusiéramos de acuerdo en algo coherente, estructurado, y no unas sanciones que se incorporan en el Senado en la primera tacada, otras que se incorporan, también en el Senado, en la segunda tacada y, finalmente, otras que se proponen aquí. Esta manera de legislar no es correcta, que introduce mayor confusión. Formación de conductores. Aquí se habla de los titulares de licencia de conducción y de que a los conductores que cometan dos infracciones se les retire la licencia, pero luego se dice: sin perjuicio, no obstante, de que puedan obtener un permiso de conducción. Es decir, se les quita una cosa por un lado y se les concede otra cosa por otro. A la hora de sancionar, no me parece bien eso de dar inmediatamente la salida a aquella persona que ha cometido una infracción. La transposición de una directiva comunitaria sobre certificado de conducción profesional. Esto debería hacerlo el Gobierno; debería estar hecho. Si se trata de una directiva comunitaria, no tiene sentido que las Cortes insten al Gobierno a que la cumpla; no tiene sentido instar al Gobierno a cumplir si es un mandato, si es legislación comunitaria. Por otra parte, por lo que se refiere a la formación de conductores, aquí se habla de una escuela de examinadores. A nosotros no nos parece mala esta idea, pero en relación a los examinadores lo que debería existir es una escala técnica de seguridad vial, como ya hemos propuesto: una escala técnica de especialistas en seguridad vial, medida que propone Convergència i Unió. Nosotros también la proponemos.

Condiciones psicofísicas para acceder al permiso de conducir. Aquí se habla de aumentar las inspecciones y controles, pero primero habrá que dotar de medios, porque ahora mismo en Madrid no se pueden realizar las inspecciones porque no hay funcionarios para hacerlas. Por tanto, primero deberíamos decir que habrá que crear y ampliar la plantilla de determinadas jefaturas de tráfico; supongo que de casi todas. Así podríamos ir desgranando estas propuestas, propuestas que desde nuestro punto de vista no aportan mucho. Se habla también de realizar un seguimiento de las nuevas medidas previstas en relación con el actual Plan Prever. El Gobierno ha decidido prorrogarlo; lo ha decidido al margen de esta subcomisión. Nos parece bien, pero tenemos dudas respecto a realizar un seguimiento del funcionamiento del Plan Prever. ¿Cómo se van a ente-

rar estas Cortes de que eso se ha cumplido? Seguir apoyando actuaciones de seguridad en los automóviles. Esto es una vaguedad. Se pide que los teléfonos móviles sin manos se instalen en los vehículos de serie y que se desconecten tras un minuto de conversación. Habrá que ver por qué. Si se permite el uso del móvil, ¿por qué se tiene que parar en un minuto? ¿Por qué no en medio minuto o en dos minutos? Es una medida más, descontextualizada en una especie de batiburrillo de medidas que no dicen mucho sobre la coherencia del planteamiento. Vigilancia. Sobre este capítulo hay que decir que el primer problema que tiene la vigilancia de las carreteras en este país es que no hay agentes en número suficiente. Nosotros propusimos que hubiera 3.000 más en los próximos tres años, porque, si no, no va a haber ningún tipo de vigilancia. Decir luego que hay que seguir impulsando una mayor presencia policial, cuando es clamoroso que en las carreteras españolas hay una ausencia evidente de agentes porque no los hay en número suficiente, es absurdo.

Planificación e investigación. Se habla de un órgano, el Consejo Superior de Tráfico, como órgano coordinador. Nosotros proponemos que exista otro órgano coordinador. Hemos dicho que consideramos conveniente la existencia de una agencia nacional, estatal o como quiera denominarse, de seguridad vial. Un consejo que fundamentalmente tiene una dimensión consultiva no nos parece que sea el órgano adecuado para la coordinación viaria, permanente, efectiva y participativa por parte de todas las administraciones públicas que son competentes en esta materia. Nosotros estamos hablando de agencia desde la perspectiva de un Estado autonómico, donde sea posible conjugar, articular las competencias que tienen las comunidades autónomas, los municipios y el Estado, y que eso se traduzca en directrices, en programaciones, en apoyo del Estado a las comunidades autónomas y de las comunidades autónomas al Estado, haciendo que realmente funcione el Estado de las autonomías, por eso hemos hablado de una agencia de seguridad vial. El carné por puntos. A estas alturas ya no es cuestión de seguir estudiando la conveniencia de implantar el carné por puntos, consideramos que es posible implantarlo. En el plazo de cuatro años —ese es el contenido de nuestra propuesta— se debería implantar el carné por puntos. Sabemos que existe en Francia, en Alemania, en Italia, en Luxemburgo, en el Reino Unido, en casi todos los países de nuestra área, que además han conseguido resultados importantísimos en la reducción de los accidentes de tráfico. Por eso, nosotros planteamos el carné por puntos como una medida adecuada para la reducción de la siniestralidad.

Finalmente, nosotros queremos medidas que sean más de carácter estratégico, que sean capaces de generar la existencia de una nueva política, de una política distinta capaz de abordar a fondo la siniestralidad en el tráfico, más que medidas concretas, particularizadas,

singularizadas y a veces, como hemos visto, de difícil entendimiento y de difícil encaje en una estrategia global. Nuestra propuesta es también una propuesta de alcanzar compromisos y nuestro mensaje es que el grave problema que padecen nuestras carreteras requiere una política diferente de seguridad vial. No voy a reiterar aquí el contenido de nuestras propuestas, pero sí voy a enumerarlas: elaboración de un plan estratégico de seguridad vial con objetivos y prioridades definidos donde se deben recoger medidas en las que se prevea las inversiones, y el plan tiene que ser elaborado desde nuestro punto de vista con la participación de las administraciones públicas competentes; las comunidades autónomas tienen que participar en esto y los municipios también porque, si no es así, no se va a resolver nada. Sigo con el enunciado de nuestras medidas: agencia nacional de seguridad vial, o agencia general o agencia estatal, nos da igual el calificativo que se le quiera poner, pero que sea un órgano integrador de políticas de seguridad vial y articulador de programas y de actuaciones que permitan trabajar a escala del Estado para resolver este grave problema; incrementar créditos destinados a la conservación de carreteras; incorporar tecnologías ITS —aquí hacemos una serie de planteamientos—; reforzar la educación vial —ya he dicho anteriormente que nosotros no entendemos la educación vial como seguir incrementando una educación vial que está siendo prácticamente inexistente, al menos en los centros públicos, no así en los centros concertados o en los centros privados; que se generalice, que lo que disfrutaban los chicos de los centros privados concertados lo puedan tener los chicos de los centros públicos, que no lo tienen en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mayoral, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Sí, ya termino.

Proponemos el incremento durante tres años consecutivos del número de efectivos de la Agrupación de Tráfico en 1.000 plazas; cumplimiento efectivo de las normas; —nosotros también pensamos que los conductores peligrosos y las conductas que terminen en muertes y graves mutilaciones para las personas deben ser objeto de un tratamiento más severo que el que actualmente tienen y más eficaz por parte de los tribunales—; que se dote a Tráfico de la escala técnica que he dicho anteriormente de especialistas en seguridad vial; crear equipos multidisciplinares de ayuda y asistencia, tanto psicológica como legal a las víctimas —no hay que olvidar a las víctimas—; mejorar la eficacia y coordinación de los servicios de urgencia y emergencias; crear equipos multidisciplinares para la investigación de los accidentes; plan especial de prevención durante los fines de semana que es cuando se produce la mayor parte de la catástrofe que padece este país; finalmente, como he dicho anteriormente, establecimiento en el plazo de cuatro años de un sistema de carnet por pun-

tos. Estas son las propuestas que mi grupo está dispuesto a debatir, a compartir con el resto de los grupos al objeto de que consigamos que esta Comisión logre efectivamente ser tenida en cuenta y consiga incidir de verdad en lo que se refiere a un cambio de política en materia de seguridad vial respecto a la política del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Para la fijación de posición tiene la palabra en primer lugar el Grupo Parlamentario Vasco. Tiene la palabra la señora Uría.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA:** Gracias, señor presidente, por haber comprendido las alteraciones que en el orden normal de las comparencias producen siempre las intervenciones de esta diputada que está en varios sitios a la vez.

Quería dejar patente que mi formación política y yo misma llegamos al final de los trabajos de la subcomisión con una sensación quizá de bastante frustración. Se presentan sus conclusiones, por ser el final de la legislatura, de una forma precipitada, como ya ha pasado en ocasiones anteriores con aquella de tan largos trabajos que fue la del modelo policial o como nos ha pasado también la semana pasada con la de víctimas del terrorismo. Creemos que es una Comisión en la que ha habido excelentes trabajos, excelentes aportaciones, un material de estudio abundantísimo y, sin embargo, lo recogido como conclusiones no se coherencia con el volumen de todo lo habido, trabajado y debatido en el seno de la subcomisión, y no por culpa de nadie sino por el tiempo que apremiaba. Nos parece que las conclusiones, siendo todas ellas aceptables, debieran ser de mucha mayor concreción, pero también hay que tener en cuenta —y somos conscientes de ello— a quién estamos instando a que haga algo. Efectivamente, los acuerdos de esta Cámara no tienen la capacidad de obligar, más allá de lo meramente moral, para la legislatura que viene, y además gobernará quien gobierne; al Gobierno actual, en el tiempo que queda hasta que la legislatura se disuelva, poca tarea concreta se le puede exigir o encomendar. Por eso la actitud en la presentación de enmiendas o de sugerencias al informe ha sido también en parecidos términos a lo que creemos que es posible conseguir en este momento y nos hemos centrado en lo que nos parece que es importantísimo obtener, que es la eficacia en los procesos sancionadores o procesos penales y también todo lo que hace referencia a lo educativo y reeducativo, aspecto que habría quedado sin mencionarse en el informe de la ponencia y que, sin embargo, hay jueces concretos que, con buen criterio, están pidiendo que se pongan en marcha y se apliquen por parte de las administraciones correspondientes este tipo de medidas en caso de comisión de delitos con vehículos de motor.

La viceconsejera del Gobierno vasco en su comparencia tuvo ocasión de manifestar que hay un juez de Bilbao, en concreto, que exige de la Administración

vasca que le den esta facilidad de poder imponer como pena alternativa las medidas reeducativas. Es necesario, por tanto, que haya unos parámetros o unos mínimos respecto de lo que sea posible hacer o explorar en esta interesante medida, como sustitución de las penas tradicionales. Ocurre además que estamos en un momento de especial virulencia, si se me permite decirlo —oportuno habría que decir, entre comillas—, para concluir en esta materia, puesto que basta echar un vistazo a los medios de comunicación para ver que existe una sensibilidad especial en estos días respecto de estas cuestiones, tras un trágico fin de semana que es el de las fiestas habidas durante los primeros días de diciembre. Nos parece, por tanto, que hay que ser cuidadoso respecto a qué le pedimos a las conclusiones y, dejando manifestado ya que nos hubiese gustado una mayor concreción, no tenemos inconveniente en votar favorablemente a las que se proponían como texto por el grupo mayoritario, a la vez que agradecemos la deferencia tenida al aceptar, aunque no literalmente como proponíamos, dos aspectos de las sugerencias que desde mi formación política se hacían y que efectivamente serán objeto de nuestro voto favorable. No por ello vamos a dejar de votar sugerencias de otras formaciones políticas; en concreto, las introducidas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) nos parecen especialmente interesantes y pormenorizadas, no en vano es este grupo el que trajo por primera vez a la Cámara la idea de la constitución de esta subcomisión tras haber modificado la normativa en la legislatura pasada. Por cierto, dicho sea entre paréntesis, esto nos lleva a tener quizás una cierta esperanza de que haya alguna continuidad en los trabajos en la legislatura que viene. De la misma manera nos han parecido sugerentes e interesantes, aunque no estrictamente vinculadas a Tráfico pero sí a lo educativo, las que sugiere el Grupo Mixto cuando propone que haya una reducción, un control de la publicidad referida a vehículos de motor no fomentando determinados valores en relación con la potencia y también que se fomente la utilización del transporte público. Todo lo educativo y lo preventivo le parece de extraordinario interés a la formación política a la que represento.

Me quiero centrar en otra cuestión que fue objeto de comentario por parte de nuestra formación política y en la que siempre queremos que se tenga especial cuidado, y es en la respuesta punitiva a las conductas que se estime que deban ser consideradas delito o bien en los casos en los que la conducta sea merecedora de la calificación de falta. Siempre se tienen dudas sobre la legalidad de los nuevos procesos punitivos y creíamos que en este campo es donde debían hacerse más importantes reformas del Código con un estudio previo y pausado. Es aquí también donde a mi formación política más le desmoraliza lo que ha sido la conducta del Gobierno en esta materia. Aludía el señor Mayoral a que ha habido nuevos tipos penales introducidos en la

reforma del Código Penal correspondiente que lo han sido sin el debate en esta subcomisión y también sin debate en el Congreso de los Diputados y que simplemente pasaron por el Senado mediante la presentación sorpresiva de enmiendas en este último trámite. Estos tipos infractores fueron objeto de especial tratamiento por esta diputada en la comparecencia del director general de la unidad de Tráfico de la Guardia Civil, general cuyo nombre —me perdonarán— no recuerdo en este momento, y él mismo consideraba que con tales tipificaciones iba a ser muy difícil e iba a pasar mucho tiempo hasta que se consiguiese que los tribunales asentasen el criterio jurídico respecto a qué es lo que debe llevar aparejado o no una respuesta punitiva. Nos parece, señorías, un tiempo perdido. Podíamos haber hecho el esfuerzo de una mejor tipificación, de un estudio con quienes son los operadores jurídicos en esta materia, haber consultado al propio estamento de la carrera judicial o a las fiscalías y haber hecho unos tipos que, repito, recién entrada en vigor la reforma del Código Penal no tuvieran nuevamente agujeros por los que es posible que se escurra la impunidad, por haber recurrido con excesiva frecuencia a conciertos jurídicos indeterminados; me estoy refiriendo a las tipificaciones de los artículos 379, 380 y 381 tal como han quedado en la última reforma. Igual desconuelo producen en dos aspectos las modificaciones que se han introducido y que se aprobarán definitivamente —dado el juego de mayoría absoluta que existe en esta Cámara— la semana que viene cuando vuelva junto con los presupuestos la Ley de acompañamiento. Respecto de esta cuestión, nos parece sorprendente que habiéndose publicado en el boletín del Senado, el día 11 de diciembre del año 3003 lo que son estas modificaciones, el señor director general de Tráfico, cuando compareció en esta subcomisión el día 3 (y sabe que siempre le hago objeto de especial elogio, pero en este caso no puedo estar conforme con lo que ha sido su proceder, el suyo o el del grupo que apoya al Gobierno), no hizo mención alguna a que se fuesen a presentar estas enmiendas en el Senado, ni a que estuviesen en estudio las mismas. Hay una exposición larga de cuál ha sido el iter legislativo en materia de tráfico... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora Uría, por favor.

Ruego a SS.SS. que dejen intervenir a la persona que está en el uso de la palabra.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Su comparecencia en la subcomisión empieza con un relato pormenorizado de las modificaciones normativas, de dónde venimos y hacia dónde vamos, y parece sorprendente que el 3 de diciembre no diga que el 11 de diciembre van a introducir en el Senado modificaciones, algunas de las cuales han suscitado tanto pasmo en la opinión pública como la del artículo 71 bis, en cuan-

to a la posibilidad existente cuando la autoridad pueda comprobar que un infractor o implicado en un accidente presente síntomas evidentes de haber perdido las condiciones necesarias para conducir, respecto de la cual por cierto, el Gobierno, a pesar de ser hábil propagandista de sus propias actuaciones, no nos ha dado una respuesta clara y suficiente. Quiero pensar que no dice lo que indiciariamente ha parecido que dice y que quizá con alguna corrección de tipo técnico sea posible adecuarlo a lo que sería más razonable, a una medida de cautela, cuando es evidente que a alguien se le sorprende sin tener las condiciones físicas. Hoy el señor ministro ha hablado de escayolas o de tener incapacidades físicas. No lo sé, porque me sorprende que habiendo surgido la noticia el jueves haya habido tan torpe comunicación por parte del Gobierno, cuando suele ser tan hábil en hacer propaganda de sus propias actuaciones, para explicarnos exactamente qué supuestos quiere comprender este artículo 71 bis.

Conocen además SS.SS. que una inquietud especial del grupo al que pertenezco, así como del Grupo Catalán (Convergència i Unió), ha sido la dualidad de procedimientos sancionadores y por qué no se permiten actuaciones en relación con el permiso de conducir, por más que se quiera reservar la competencia para el Estado, que nosotros tampoco vemos justificada, a los agentes o a las administraciones que tienen competencia plena en materia de tráfico y seguridad vial, como son la Administración de la Generalitat y la Administración vasca.

En este caso, nos encontraríamos con una pintoresca situación. Si resulta que el agente de la autoridad que comprueba que el infractor o implicado en un accidente tiene síntomas evidentes de que ha perdido las condiciones necesarias para conducir es un policía local, un mosso d'esquadra o un ertzaina; tampoco le podría retirar el permiso porque estaríamos ante una competencia estatal. Sería absurdo que en función de quién sea el agente que aprecia una de estas evidencias de imposibilidad de seguir conduciendo un vehículo sin peligro, dependa que pueda retirar el carné o no, repito, en el supuesto de que se trate de una cautela para quien en el momento concreto, con toda evidencia, va poniendo ya en peligro la seguridad del tráfico. Si se trata de un nuevo tipo de infractor, con la posibilidad de ser interpuesto de plano, mi formación política consideraría que es intolerable porque toda respuesta sancionadora debe tener al menos un mínimo de procedimiento que permita la respuesta de la persona implicada. Poniéndome en la posición más benévola, entendiéndome que tiene algún sentido la cautela que se establece respecto de quien ya está poniendo en peligro la seguridad del tráfico, me gustaría mucho que me contesten respecto a que si es un policía local el que lo advierte, un policía autonómico, bien sea mosso d'esquadra o ertzaina, no podría obtener esta respuesta de retirar el carné a quien evidentemente está en condiciones de no seguir con él.

También hacíamos referencia, y siempre hemos insistido en ello, a que nos parecía nefasto que desde determinadas compañías, bien aseguradoras bien de tutela de los automovilistas, se hiciese incluso publicidad explícita de que les iban a ayudar y de que estaba incluido dentro de las pólizas o dentro de la pertenencia a determinada asociación que les ayudasen a retirar las multas de tráfico: no importa que a ustedes les pongan multas, nosotros se las recurriremos; cláusula expresa de algunas pólizas. Lo hemos mencionado en distintas comparencias de los representantes de estas entidades y nos manifestaban que ya no se establece como tal, pero nos hubiera gustado que se recogiera de manera fuerte puesto que nos parece una de las cuestiones más llamativas en relación con que la sanción en materia administrativa pueda resultar eficaz y concreta. Quisiera hacer referencia a esta necesidad ineludible de estudiar procedimientos sancionadores, porque cuando se habla de modificaciones normativas y de tipos más expeditivos, siempre se hace referencia a los países de nuestro entorno, y en estos días se citaba en los medios de comunicación la respuesta que a partir del año 1987 se ha dado en el Reino Unido, de la misma manera que se pone el ejemplo de Francia, que ha logrado una espectacular reducción de las infracciones, o en Italia, con el carné por puntos, además de otras cuestiones. Eso parece ejemplar y se dice. En Francia te ponen una multa y si no la pagas en dos días se triplica. Sin embargo, en cuanto se intenta aplicar una medida de parecido sesgo en nuestro ordenamiento, siempre ocurre que hay alguien que está dispuesto a esgrimir o a poder defender con certeza que es un atropello hacia el infractor. Existe siempre esa conciencia social de que el infractor es una persona no todo lo indeseable que debiera ser para la sociedad. Quien pone en peligro su propia vida y la de sus conciudadanos utilizando en conjunto vías de comunicación, creemos que de una vez debiera tener ese consenso social respecto de que no es una persona que merezca reproche.

Con todo ello, ya he indicado que mi grupo no presentó votos particulares, entendiendo que lo que pretendía la mayor precisión y la necesidad de estudio serio y ponderado de los tipos infractores y de los procedimientos sancionadores para evitar agujeros, y lo que hace referencia a la reeducación y evitar la dualidad en las respuestas infractoras iba a ser objeto de alguna atención en el informe o propuestas que nos va a ofrecer el grupo mayoritario, que es lo más que nos parece podíamos esperar en esta situación de juegos de mayorías dentro de la Comisión.

Sí nos gustaría, al igual que han hecho otras formaciones políticas, hacer votos para que en una legislatura próxima, con nosotros o con otros actores, sea posible que exista algún instrumento permanente, que sea posible seguir avanzando en la conciencia social en relación con las condiciones de la circulación, que sea posible llevar a efecto, cumplir por lo menos, lo que todos

nosotros y en eso sí hubo unanimidad, firmamos el otro día en un acto dentro de la subcomisión, cuyo informe ya aprobamos, sobre la Carta europea de seguridad vial, pero sobre todo nos gustaría que lo que son las actuaciones de las administraciones públicas y las que proceden del Gobierno tuviesen en cuenta los consensos que hubo para otras modificaciones, como las de la última normativa de tráfico en esta misma legislatura, y que al hacer lo más grave, que es incluir tipos en el Código Penal o conductas infractoras en la Ley de acompañamiento, hubiesen tenido no sólo la deferencia sino la conducta correcta, desde el punto de vista de lo que es el funcionamiento parlamentario o el de un Gobierno que se apoya en un parlamento, y haber buscado el consenso de la Cámara. Insisto, algunas de las conclusiones que se van a aprobar hoy han quedado ya en alguna medida inutilizadas por la publicación de un Código Penal reciente sin consenso, y por la aprobación que se hará la semana que viene de este artículo 71 bis misterioso, cuyo alcance no podemos precisar.

Concluyo tal y como he empezado: nos parece bien, nos ha gustado trabajar en esta subcomisión, creemos que hay un material más que bueno que podrá ser usado en tiempos futuros respecto de todo lo acumulado, lo estudiado y lo debatido en los largos tiempos que han durado las sesiones, pero en todo caso nos parece que como conclusiones no son excesivas las que hemos acordado y que nos acaba pasando siempre en las subcomisiones que se constituyen en el seno de esta Comisión: demasiado material para tan poco resultado.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para fijar posición y en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: Con carácter previo, quiero trasladar a la Mesa que se ha detectado un error en el informe del punto 13, como ya he comunicado con anterioridad al inicio de esta sesión, punto que no estaba incluido en el informe que fue presentado en el registro por el Grupo Parlamentario Popular. Por tanto, ese punto que contiene el error debería ser suprimido.

También quiero, como ha hecho el resto de los portavoces, destacar y agradecer todas las aportaciones que aquí se han producido por parte de los distintos comparecientes, sobre las que precisamente estamos elaborando estas propuestas, sobre sus opiniones, sus criterios, sus estudios, sus informes. También quiero destacar el trabajo que hemos realizado todos los miembros de esta subcomisión.

Pasando a hacer alguna valoración sobre las propuestas que han presentado otros grupos parlamentarios, en concreto el Grupo Parlamentario Mixto que presenta tres propuestas, como ya he indicado a su portavoz, entre el informe y alguna enmienda que vamos a proponer al Grupo de CiU se recogerían sus iniciativas en cuanto al tratamiento más severo de la publicidad, así como al fomento del transporte público. Señalaban

que las conclusiones son poco concretas y creo que también hacía referencia a esto mismo la señora Uría. Aquí comparto con el señor Jané que hay algunas medidas que no se pueden implantar de forma inmediata, y que en cambio sí es bueno que se recojan y se impulse su desarrollo e implantación. Por tanto, hay medidas que sí son concretas, que son firmes y claras y otras que aunque no estén tan definidas, como digo, es importante ese paso adelante.

En cuanto a lo que señalaba el portavoz del Grupo Mixto, sobre la desvinculación del Grupo Socialista en relación con la presentación de sus conclusiones por adelantado, tampoco voy a mencionar ahora este asunto. Señalaba la desvinculación del Grupo Popular por alguna de las enmiendas que se han presentado en el Senado y también hacía referencia a esta cuestión el señor Mayoral. Se ha mencionado concretamente la enmienda por la que se atribuyen potestades a los agentes de la Agrupación de Tráfico para poder proceder a la intervención del permiso de conducir. Aquí quiero destacar que se trata de una intervención cautelar, y está unida a varios supuestos: que se haya visto un conductor implicado en un accidente o que haya cometido una infracción y que además presente síntomas evidentes de que ha perdido las condiciones físicas. El término físicas no aparecía por un error que creo se está subsanando en el Senado. Es una medida que todos podemos compartir porque va directamente ligada a garantizar la seguridad vial. Si se comprueba que un conductor no reúne las condiciones físicas y ha estado involucrado en una infracción, en un accidente, porque por ejemplo ha perdido la visibilidad o algún otro caso que han señalado de los que han ocurrido en la realidad, que se ha visto implicado en un accidente por ir con una pierna escayolada, es importante que el agente de seguridad que lo detecta intervenga el permiso de conducir en ese momento. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora Torme.

Por favor, señorías, les ruego guarden silencio.  
Puede continuar.

La señora **TORME PARDO**: Gracias, señor presidente.

Es la forma de evitar o de velar por la seguridad vial de esa persona, así como de aquellas otras personas que utilicen las vías públicas y se puedan cruzar con él.

Pasando a la intervención del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), comparto con el portavoz, el señor Jané, el ánimo de consenso que ha tenido en el planteamiento de las propuestas. Estas propuestas que podamos elevar en ningún caso serán un punto y final, sino más bien, como él también decía, un punto y seguido y servirán para que se siga trabajando en seguridad vial y que siga siendo una cuestión prioritaria, como ha sido en esta legislatura por parte de los grupos

parlamentarios y como también lo está siendo por parte del Gobierno.

Respecto a sus propuestas, sólo voy a hacer mención a dos de las que él ha señalado y posteriormente, una vez que haya hecho referencia a las propuestas de Grupo Socialista, haré un repaso de las distintas medidas en función de los distintos epígrafes en que se estructura el informe. Señalaba el portavoz de CiU, lo quería resaltar, la propuesta de crear una comisión permanente. Me puedo sumar aquí a la necesidad de que reflexionemos sobre su creación, pero como él ha indicado es una cuestión que habría que abordar en la próxima legislatura. La creación de una comisión permanente exige la modificación del Reglamento de la Cámara a la hora además de atribuir las competencias que él señalaba, legislativas o de control. No creo que caiga en saco roto esa reflexión que él demanda. Habrá que verlo, pero como digo es una cuestión que se deberá abordar en la próxima legislatura. Ha hecho especial referencia a otra cuestión que es la del permiso por puntos, propuesta que también incluye entre las suyas el Grupo Parlamentario Socialista, y reivindica que no se apruebe una propuesta en los términos de estudiar el establecimiento de este tipo de modelo de permiso de conducir, sino que apostemos claramente por el mismo. Es bueno que redactemos esta propuesta en los términos de estudiar, porque es importantísimo que a la hora de establecer u optar por un nuevo modelo de permiso de conducir tengamos muy clara también cuál es la posición de las comunidades autónomas que tienen competencia en materia de tráfico, así como de las distintas corporaciones locales que también tienen competencias en determinadas infracciones de tráfico, para en su caso y teniendo en cuenta la opinión y la colaboración de todas estas administraciones públicas implicadas, establecer el modelo que sea más adecuado a la organización territorial del poder del Estado aquí en España, porque está claro que no todos los países que han optado por un modelo como es el sistema por puntos tienen el mismo régimen tan descentralizado que tenemos aquí. Hay que tener en cuenta estas cuestiones, así como el vigente reparto competencial. Es importante que tengamos presente el papel que juega cada una de las administraciones competentes, de manera que cuando nos planteamos esta cuestión y optamos en nuestra propuesta por estudiar el modelo del permiso por puntos, queremos destacar un respeto a este marco de reparto competencial entre las distintas administraciones públicas y tratar también de garantizar la búsqueda de la mayor eficacia del modelo. Es importante que no nos precipitemos aquí. El Grupo Socialista hablaba de un plazo de cuatro años; lo importante es que entre todas las administraciones competentes se sea capaz de sentarse, de estudiar ventajas e inconvenientes o cuáles serían las peculiaridades a adaptar en el caso español a la hora de adoptar un modelo de permiso por puntos.

Pasando a las consideraciones efectuadas por parte del Grupo Socialista, hacía un balance crítico señalando que no hemos hecho un cálculo de la eficacia de la legislación de tráfico. En parte sí se ha ido haciendo un balance y lo han hecho también los distintos comparecientes. De todas formas, hay medidas de las que introdujimos en la última modificación de la Ley de tráfico, la ley que aprobamos aquí todos con consenso, que no han podido desplegar todavía su eficacia puesto que los reglamentos están siendo aprobados en este momento por parte del Gobierno, de manera que muchas medidas van a ser puestas ahora en práctica y será con más tiempo cuando se pueda hacer ese balance completo de la legislación de tráfico. En cuanto a las causas, señalaba que tampoco se ha hecho un análisis de cuáles son las causas que influyen en la siniestralidad vial. Sí se han analizado las causas; lo han hecho los expertos, los comparecientes que han venido aquí a la subcomisión sobre Seguridad Vial, y además entre las propuestas se incluye una transacción que ofreceríamos también al Grupo de Convergència i Unió, así como al Grupo Socialista, que incluye una propuesta de rediseñar el cuestionario sobre los accidentes de tráfico de forma que se pueda obtener una información más adecuada sobre las causas, las circunstancias y las consecuencias de los accidentes; todo ello en relación con las posteriores estrategias de prevención. Señalaba que aquí no se proponen medidas para mejorar la seguridad vial, que lo ha hecho el Gobierno y que no lo hace la subcomisión. El Gobierno, como es lógico, ejecuta sus competencias, y en un asunto tan prioritario como es la seguridad vial no puede quedarse de brazos parados, no actuar y no seguir mejorando la seguridad vial, pero no hay que minusvalorar el papel de la subcomisión. De aquí que con el informe previo que hoy debatimos, más todos los textos transaccionales que ofrecemos, podemos sacar y elevar al Gobierno medidas que sin duda tendrán importancia y repercusión en la mejora de la seguridad vial.

Señalaba el Grupo Socialista también cuáles eran sus conclusiones, que eran las que debatió la semana pasada. Lo que yo no entendía es que cuando el mismo Grupo Socialista demandaba una ampliación del plazo para que todos las presentáramos con posterioridad, las presentara por adelantado en el Pleno, pero es una cuestión en la que tampoco es necesario profundizar. Sin embargo, querría hacer una mención a lo que señalaba también el portavoz socialista al decir que estas propuestas no tienen sentido calificándolas de tímidas. Como decía ya antes, claro que tienen sentido porque se avanza en cuestiones que el Gobierno no ha abordado. De todas formas, que el Gobierno, siguiendo los trabajos de esta subcomisión que han ido teniendo repercusión en prensa, ha adoptado medidas que era necesario adoptar y el hecho de que ahora mismo estaban los mecanismos legislativos adecuados para ponerlas en marcha, como era esa reforma del Código Penal

u otras cuestiones, por ejemplo, ha señalado el plan Prever que es muy relevante. Era una reivindicación con la que pudiéramos contribuir a modernizar el parque automovilístico porque tiene una clara consecuencia en la mejora de la seguridad vial. En lugar de expresar una frustración, el señor Mayoral debería demostrar su satisfacción y sentirse también vinculado en esa propuesta de que hagamos un seguimiento sobre qué eficacia va a tener el plan Prever.

En cuanto a las conclusiones, ya he señalado lo que decía sobre que son difusas o que le preocupa que sean improvisadas. No son difusas y aquí vuelvo a repetir lo que decía el señor Jané, a veces hay medidas que no se pueden implantar de la noche a la mañana, pero es importante que aparezcan en el dictamen. En cuanto a que sean improvisadas, si el señor Mayoral ha seguido, como ha hecho, todas las comparecencias que se han producido en la subcomisión verá cómo esas conclusiones no son improvisadas, sino que recogen ese gran esfuerzo y ese gran trabajo que han hecho todos los comparecientes que han ido pasando por la subcomisión.

Siguiendo el orden del dictamen, voy a pronunciarme sobre las distintas propuestas que vamos a aceptar. En primer lugar, estamos de acuerdo en introducir un primer apartado bajo el epígrafe: movilidad y seguridad vial, tal y como aparece en las propuestas de Convergència i Unió. En este caso no aceptaríamos la propuesta número 1, del Grupo de CiU, relativa a la comisión permanente, e incluiríamos en este apartado las propuestas números 2, 3, 4 y 5.

Pasando al epígrafe factor humano hemos repartido un texto transaccional a las propuestas 6, 7 y 8, de CiU, y a la número 5, del Grupo Socialista, que está numerada como 83 en los votos particulares. Como tienen los textos y también los tiene la Mesa, no es necesario que proceda a la lectura de los mismos. En todo caso quiero destacar que la educación ha sido una de las piezas fundamentales en los trabajos de la subcomisión y una de las reivindicaciones compartida por todos los comparecientes y todos los portavoces. Por tanto, hemos introducido más medidas para que quede claro el papel que queremos dar a la educación y aparecen tres propuestas relativas a esta materia. Dentro del factor humano, con el epígrafe relativo a información, hemos propuesto también transacciones a las propuestas 28 a 36, de CiU, y a la 1, del BNG. Los textos también se han entregado a los grupos y a la Mesa y tampoco voy a proceder a la lectura de los mismos. Siguiendo en el tema factor humano, con el epígrafe relativo a formación de conductores, sólo había propuestas por parte de CiU, Coalición Canaria y PNV y se hacen transacciones a las mismas. En primer lugar, se aceptaría el texto presentado por Coalición Canaria numerado como propuesta 77, que dice: actualizar y adecuar los planes de enseñanza; luego iría la propuesta número 10 del informe, la propuesta número 11 del informe; una transacción

con la propuesta número 9 de CiU, transacción entre el texto número 12 del informe y esta propuesta número 9 de CiU; aceptaríamos la propuesta 11 de CiU; la propuesta 15 del informe, como aparece en esa relación; la propuesta 16 del informe, la propuesta 14 de CiU con una corrección en la redacción, que aparece en el texto que hemos entregado; la propuesta 15 de CiU y un texto transaccional a las propuestas 17, de CiU, y número 1, del PNV, en estos términos: Desarrollar la regulación de las medidas reeducadoras y la previsión de cursos de reciclaje contempladas en la legislación de tráfico como medio efectivo para la modificación de aptitudes y comportamientos de los conductores e infractores. A continuación vendría la propuesta 18, que aceptamos, y la 22, de CiU; la propuesta 17 del informe, las propuestas 21 y 22 de CiU, y pasaríamos, también dentro de factor humano, a las condiciones psicofísicas para acceder al permiso de conducir, empezando por las propuestas 19 y 20 del informe, la 24 de CiU, la 22 del informe y 26 de CiU.

En el apartado relativo al factor vehículos el texto quedaría de la siguiente manera: En primer lugar, las propuestas 30 y 31 del informe; un texto transaccional que se ofrece a CiU que diría: Apoyar las medidas tendientes a garantizar la inspección técnica de vehículos y establecer su obligatoriedad en ciclomotores y motocicletas; otro texto transaccional también a una propuesta de CiU que diría: Fomentar la instalación de cinturones de seguridad en los camiones y en los autocares; la número 34 del informe, la 50 y la 53 de CiU.

En cuanto a vigilancia y control se incluye, en primer lugar la propuesta 57 de CiU; a continuación la 38 del informe con una transacción que hacemos sobre la propuesta número 2, de Coalición Canaria que diría: Continuar el esfuerzo para dotar de más recursos humanos y materiales a las fuerzas de vigilancia de tráfico; la 39, 40 y 41 del informe, en este caso con las correcciones técnicas que obran en poder del texto que se ha entregado a los portavoces y a la Mesa; la 42 y 43 que figuran en el informe, la 61, 62 y 63 de CiU, y un texto transaccional que ofrecemos a la propuesta 71 de CiU, junto con la propuesta 2, del PNV, que obra también en poder de los grupos y que diría: Buscar fórmulas de coordinación y colaboración entre las distintas administraciones competentes en materia de tráfico en orden a conseguir una mayor eficacia en los correspondientes procedimientos, entre otros en el sancionador, teniendo en cuenta la importancia que tiene el carácter ejemplarizante de la sanción. Finalizaría el apartado de vigilancia y control con un texto transaccional a la propuesta número 12, del Grupo Parlamentario Socialista, en los siguientes términos: Continuar impulsando el desarrollo de medidas especiales de prevención de accidentes durante los fines de semana y de prevención de conductas de riesgo por parte de jóvenes.

El último apartado es el relativo a planificación e investigación. En este caso y como primer epígrafe del

mismo, ofrecemos un texto transaccional a la propuesta primera del Grupo Socialista y a las propuestas números 64 y 69 de CiU, en el sentido de elaborar planes nacionales de seguridad vial en los que se recojan objetivos a largo plazo, incluyendo la cuantificación de los mismos para su posterior seguimiento y evaluación en coherencia con el compromiso de la Unión Europea de reducir al 50 por ciento el número de muertos hasta el año 2010. A continuación se mantendrían en los términos del informe las números 45, 46 y 47; un texto transaccional a la propuesta 70, de CiU, y a la propuesta 11, del Grupo Socialista, numerada en votos particulares como la 89, en los siguientes términos: Rediseñar el cuestionario de recogida de información de los accidentes para obtener en la medida de lo posible un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a tener en cuenta en el desarrollo de estrategias preventivas. Concluiríamos este punto y el informe con las propuestas 49 y 50 que figuran en el mismo.

Quiero concluir esta intervención señalando que en el informe que hoy presentábamos a debate de esta Comisión había medidas que los expertos han destacado como importantes, y creo que hemos asumido en esos términos los distintos portavoces. Junto con estos textos transaccionales que hoy ofrecemos a todos los grupos parlamentarios el informe se enriquece y pueden salir propuestas a elevar al Gobierno que sin duda nos van a permitir que entre todos contribuyamos a ese gran objetivo que es mejorar en seguridad vial y reducir los accidentes de tráfico y las consecuencias de los mismos en las carreteras españolas.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de proceder a la votación, quiero anunciar a SS.SS. que el plazo de presentación de votos particulares, en su caso, para el Pleno es de 24 horas, a fin de que al informe que hoy se apruebe se decida algún grupo presentar votos particulares. También quiero manifestar a SS.SS. que en principio, de acuerdo con las normas que rige el funcionamiento de la subcomisión, los trabajos concluyen en el seno de la Comisión, a menos que si se deseara fuera elevado a Pleno, se ha de designar una representación para que lo haga y presente el informe en nombre de la Comisión.

El señor **JANÉ I GUASCH**: ¿Qué plazo hay?

El señor **PRESIDENTE**: El plazo para la presentación de los votos particulares es de 24 horas. **(Pausa. El señor vicepresidente, Souvirón García, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Comenzamos las votaciones.

Previamente al comienzo de las mismas, de acuerdo con el procedimiento habitual, entendemos que será el

presidente de la Comisión quien presente ante el Pleno el informe de la subcomisión.

¿Algún grupo quiere hacer alguna precisión al respecto? (**Pausa.**)

Señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Por mi parte no hay inconveniente en que lo presente al Pleno, lo que sí nos gustaría es presentar nuestro voto particular a continuación, pero no hay inconveniente de ningún tipo.

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

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, en el mismo sentido del señor Mayoral. Nosotros vamos a mantener una serie de votos particulares para el Pleno con propuestas que hoy no entendemos aceptadas, en concreto 13, que plantearé como voto particular, y también nos reservamos, al igual que decía el portavoz del Grupo Socialista, la posibilidad de hacer nuestro planteamiento en la defensa del mismo que contiene esas 13 propuestas.

Sí entendemos aceptadas las 60 restantes de manera literal o transaccional, pero hay 13 muy sustantivas, entre ellas el permiso por puntos o la creación de una comisión permanente, que queremos defender en Pleno porque las consideramos de gran importancia política y social.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Comenzamos las votaciones.

En primer lugar los votos particulares del Grupo Catalán (Convergència i Unió), salvo aquellas propuestas que se consideran subsumidas en las transaccionales y que votaremos a continuación. En consecuencia, votación de los votos del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que se corresponderían con los números 1, 16, 20, 23, 27, 41, 44, 45, 54, 55, 56, 72 y 73. Los restantes, como ya digo, se consideran subsumidos en las transaccionales.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 21; abstenciones, 13.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Quedan rechazados.

Votos particulares del Grupo Mixto, que son los números 74 y 76, con las transaccionales.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 21; abstenciones, 13.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Quedan rechazados.

Los votos particulares 77 y 78, del Grupo de Coalición Canaria, se entienden subsumidos en las transaccionales.

Votos particulares del Grupo Socialista, números 79 a 92.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Quedan rechazados.

Pasamos a votar las transaccionales.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Quería hacer constar que aquí se votan todas nuestras propuestas, excepto las 13, que hemos votado anteriormente; es decir se votan las 60 restantes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Efectivamente, señor Jané, así lo he expresado anteriormente.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Quedan aprobadas.

Votamos a continuación el informe de la subcomisión.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Souvirón García): Queda aprobado.

Quiero recordar que para el mantenimiento de los votos particulares hay un plazo de 24 horas.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y diez minutos del mediodía.**

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**