



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 115

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI JANÉ I GUASCH

Sesión núm. 4

celebrada el martes, 19 de octubre de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro (Alonso Suárez) para explicar la nueva reforma de la ley de seguridad vial. A petición propia. (Número de expediente 214/000035.).....

2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión de la Comisión de Seguridad Vial, a petición propia, del ministro del Interior para explicar la reforma de la Ley de Seguridad Vial. Saben SS.SS. que fue aprobada inicialmente por el Consejo de Ministros del pasado viernes, y ese mismo día había tenido ya entrada en la Cámara una petición del Gobierno para informar en primer lugar y de manera prioritaria a esta Comisión del Congreso de los Diputados, por lo que desde la presidencia de esta Comisión, señor ministro, le agradecemos la prontitud con que el Gobierno comparece para dar, antes de que se inicie el correspondiente trámite legislativo, realizar en el Congreso y ante esta Comisión la primera exposición sobre el contenido de esta futura norma que ha sido también tratada ya en esta Cámara durante la pasada legislatura en amplios debates. Sin más preámbulos, agradeciendo hoy su presencia aquí, tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Muchísimas gracias, señor presidente y señoras y señores diputados. Ya les he dicho antes de entrar que tengo un fuerte trancazo y que espero que no me impida compartir con ustedes algo que creo que es muy importante, porque conocen de la voluntad política del Gobierno, como el Gobierno conoce la suya, la de todos los grupos parlamentarios, de llegar a soluciones de consenso en una materia que afecta a toda la sociedad española como es la seguridad vial.

La implantación del permiso de conducir por puntos estaba en el programa de todos los partidos. Estamos hablando de salvar vidas, estamos hablando de una ley que interesa a toda la sociedad española y que el Gobierno tiene la firme voluntad de compartir en sede parlamentaria de la sociedad española. Estamos hablando de una realidad que ya la conocen. Son 5.400 muertos al año, más de 100.000 accidentes, más de 20.000 heridos graves, más de 120.000 heridos leves, y por lo tanto de lo que muchas veces se califica de un drama cotidiano que nos afecta a todos los españoles. Y un drama que tiene consecuencias personales y familiares tremendas, pero también tiene consecuencias sociales, políticas y económicas —porque los accidentes de circulación cuestan mucho dinero a la sociedad española y a las instituciones del Estado— que tenemos que corregir a toda costa. Lo que hace el carné o el anteproyecto de ley que quiero presentarles —si no lo tienen, les daré una copia del mismo— es modificar el texto articulado sobre la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, lo llevamos al Consejo de Ministros el pasado viernes 15 y será objeto del natural tratamiento legislativo en esta Cámara y en el Senado, que son las que tienen la legitimación democrática. Pero previamente tiene que pasar, como saben, por exigencias de esta reforma, por exigencias legales, por el llamado Consejo Superior

de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, cuya reunión está prevista para el próximo jueves día 21. En todo caso, antes de ir a ese consejo yo quería, evidentemente, que esto fuera presentado hoy y aquí antes, porque es aquí —insisto de nuevo— donde está depositada la soberanía popular, donde está depositada la representación democrática de los ciudadanos y ciudadanas de este país.

La ley queremos que tenga un carácter básicamente reeducador, que sea uno de los instrumentos dentro de la batería de instrumentos que prevé el Gobierno para reducir la siniestralidad vial, que tenga un carácter, digo, educador y que pueda modificar el comportamiento de los conductores de este país desde un punto de vista claro: la autoexigencia de responsabilidad en el manejo de vehículos de motor. La ley tiene también un carácter evidentemente sancionador, pero quiero destacar que este carácter sancionador es un carácter derivado de la exigencia lógica del propio carné por puntos. Es decir, si se pierden puntos es evidente que el conductor recibe de alguna manera una sanción, pero no en el sentido técnico, sino en el sentido más abierto, más cultural de la palabra. Lo importante es destacar que queremos que la ley tenga ese carácter educador y que ayude a mejorar el comportamiento vial de los conductores y, por lo tanto, a mejorar la seguridad de las carreteras de nuestro país y, por lo tanto, a reducir ese drama cotidiano de pérdida de vidas y de pérdida de integridad física, valores constitucionales supremos. Tal y como recoge la nueva redacción del artículo, la que queremos que sea nueva redacción del artículo 60 de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, que incorpora básicamente el anteproyecto que nos ocupa, la asignación inicial de puntos a los conductores —como seguramente ya sabrán— será de doce, excepto a dos colectivos, que por suponer un mayor riesgo para la seguridad vial van a recibir un crédito de ocho puntos, en primer lugar, los conductores noveles, los que tienen un permiso de conducción con una antigüedad no superior a tres años, y en segundo lugar los titulares de permisos de conducir que lo han perdido y que lo recuperan, que lo han perdido precisamente como consecuencia de la pérdida de puntos y que lo recuperan según el esquema al que luego me referiré. Este crédito va a ser reducido —siguiendo la puntuación, a la que luego también les aludiré y que viene en el anexo al anteproyecto de ley— por infracciones, por comportamientos antijurídicos constitutivos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad vial. Es importante retener este concepto, porque que tratamos —insisto— de amparar y tutelar más adecuadamente con este anteproyecto y con lo que esperamos que sea la futura ley precisamente la seguridad vial y la reducción del número de accidentes. Sobre este particular me van a permitir un inciso para poner de manifiesto algunas novedades que introduce el anteproyecto de ley.

Hemos introducido, por ejemplo, como infracciones graves hechos hasta ahora considerados leves, porque

consideramos que el reproche social y la peligrosidad objetiva que conlleva no tenían un adecuado reflejo legislativo. Por ejemplo: conducir sin que el conductor o sus ocupantes utilicen el cinturón de seguridad, haciendo responsable al conductor de este deber; no respetar la luz roja de un semáforo; conducir motocicletas sin casco, tanto el conductor como el acompañante; o conducir utilizando manualmente el teléfono móvil. De todas maneras sí tengo que decirles que la ley se enmarca en una idea general de atender a las causas que de un modo prioritario, de un modo principal producen los accidentes de circulación y que, por lo tanto, son las causas que, siguiendo el anexo de la ley, van a provocar una mayor pérdida de puntos. Ya saben, estamos muy preocupados por la conducción etílica o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, y estamos muy preocupados también por la conducción con exceso de velocidad, lo cual tiene un adecuado reflejo en el aspecto de pérdida de puntos que describe la propia ley. La pérdida de puntos, que va a seguir un esquema de puntuación de 2, 3, 4 ó 6 puntos —6 para las infracciones muy graves y de 2 a 4, 2, 3 ó 4, para las infracciones graves en función de la peligrosidad—, de forma pormenorizada, como les digo, esto viene descrito hasta en 46 supuestos en el anexo al anteproyecto de ley, que es la parte de la norma que, junto a la infracción, asigna la pérdida concreta de la puntuación. La pérdida parcial de puntos va a ser automática con cada sanción firme que se cometa, después de anotarse en el Registro de la Dirección General de Tráfico y comunicarse al interesado. Obviamente la pérdida total de puntos va a acarrear la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducir, por acuerdo del correspondiente jefe provincial de Tráfico, notificándose al interesado. En ambos supuestos, tanto pérdida parcial como total de los puntos asignados, el interesado tendrá la oportunidad de recuperar los puntos perdidos en el primer caso, o la licencia o permiso de conducción que ha perdido, en el segundo de los casos. Un elemento común para ambos supuestos es la recuperación de puntos o del permiso mediante la realización voluntaria de cursos de sensibilización de la educación vial, cuyo coste, en todo caso, va a correr a cargo del interesado. Estos cursos constituyen uno de los aspectos más relevantes del sistema, puesto que a través de los mismos se persigue modificar el comportamiento básico del infractor que puede provocar accidentes y las conocidas trágicas consecuencias. Resulta evidente por lo demás —y quiero destacarlo de un modo muy expreso— que la intensidad y contenido de los cursos de sensibilización vial van a garantizar en todo caso que los cursos no sean un trámite. Es decir, los cursos van a servir sin duda alguna para el fin que se pretende. Por tanto, vamos a evitar cualquier situación de fraude o de tolerancia, o cualquier situación que hiciera perder vigor a estos cursos de sensibilización vial que consideramos básicos dentro de la estructura general de la reforma normativa, de tal manera que se podrá optar a una recu-

peración parcial de puntos hasta un máximo de 4 cuando se ha perdido parcialmente la puntuación, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento uno de los cursos que he citado de sensibilización de 15 horas de duración, con la única excepción de los conductores cuya actividad laboral —los profesionales— sea la conducción de vehículo de motor dedicado al transporte de mercancías o personas, a quienes se les permitiría realizar estos cursos no cada dos años, sino con una periodicidad anual. Es decir, cada año, dada la incidencia de puntos en su labor cotidiana, en su labor profesional. En cambio, es el segundo de los supuestos, cuando hay una pérdida total de puntos el curso va a tener, por lo tanto del carné, licencia o permiso de conducción, va a tener una duración máxima de 30 horas, y además el conductor que ha perdido el carné, además de estos cursos va a tener que realizar las pruebas, un informe psicofísico de aptitud para la conducción y las pruebas teóricas o el examen teórico para poder volver a obtener el carné de conducir.

Los cursos de sensibilización, como les digo, van a ser cursos que tengan una incidencia decisiva en la recuperación de puntos o en la recuperación del carné de conducir. Y por lo tanto, las entidades que, en definitiva, sean encargadas por orden ministerial de la realización de estos cursos van a ser entidades que estén bajo la tutela o bajo el control o bajo —gráficamente— el ojo de la Administración Pública. Es decir, nos vamos a encargar de que estos cursos, como les decía, sean cursos que realmente sirvan para el fin que pretenden. Según los cálculos que hemos hecho, teniendo en cuenta la población española y la distribución territorial, entendemos que sería necesario un máximo de 400 centros y hemos calculado también, en base a los datos de infracciones graves y muy graves del registro de conductores, que la previsión de conductores que tendrían que utilizarlo sería de unos 6.000 conductores al año que pueden perder el permiso de conducción, y un máximo de 60.000 que pueden estar interesados en realizar los cursos de recuperación parcial de los puntos. Así, 400 centros con estas previsiones nos darían un promedio de 240 alumnos por centro y año que permitiría hacer un curso cada mes con un máximo de 20 alumnos y planificar un calendario de cursos para que el ciudadano estuviera perfecta y plenamente informado. El contenido de los cursos —les describo las líneas básicas— sería el siguiente. En primer lugar, la seguridad vial como problema social grave; en segundo lugar, las consecuencias de los accidentes de tráfico, muertos, heridos, inválidos, paraplégicos, tetraplégicos, etcétera, en tercer lugar, la importancia del cumplimiento de las normas que regulan la circulación y que determinan la responsabilidad administrativa, civil y penal, y en cuarto lugar, el accidente, la física y dinámica de los accidentes y de su impacto en la vida de las personas. Naturalmente las comunidades autónomas con transferencias en materia de tráfico y circulación de vehículos de

motor, País Vasco y Cataluña, tendrían el encargo, dentro del ámbito de sus competencias y dentro de su ámbito territorial, de determinar el modo en el que se imparten los cursos, siempre de acuerdo con las condiciones que para los mismos se establezcan con carácter general para todo el Estado.

Junto a los cursos de sensibilización y educación vial, tanto en la recuperación parcial de puntos como en la obtención de una nueva licencia o permiso de conducir, el conductor va a tener que atender a determinados períodos de tiempos que juegan un papel importante. En el primer supuesto, el de recuperación parcial de puntos, el hecho de que transcurran tres años sin haber sido sancionado en vía firme administrativa con la Comisión de Infracciones que lleven aparejadas la pérdida de puntos —recuerdo, graves o muy graves relacionadas con la seguridad vial—, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados con la pérdida parcial de esos puntos recuperan la totalidad de crédito inicialmente concedido. Es decir, tres años sin ninguna sanción grave o muy grave relacionada con la seguridad vial. Pero para los que han perdido el carné de conducir, el permiso o licencia de conducir de un modo total, tras la primera pérdida total del crédito de puntos será preciso que transcurra un plazo mínimo de seis meses; y si lo han perdido ya y son reincidentes, lo han vuelto a perder otra vez, tendrían que esperar para recuperarlo el transcurso de 12 meses, segunda o sucesivas pérdidas. Somos conscientes, señorías, de que el esquema es un esquema ya conocido en otros sistemas de tráfico de países de nuestro entorno geográfico y político (en Italia, en Francia, en Alemania), y que es un sistema que ha dado buenos resultados y esperamos que dé buenos resultados también en nuestro país. En Francia y en Italia han reducido la siniestralidad en torno a un 20 por ciento, consiguiendo además que un 75 por ciento de los infractores no reincidan en los tres años siguientes. Además esta medida se integra en el conjunto de medidas, en la batería de medidas que el Gobierno está adoptando para reducir los accidentes de circulación, la siniestralidad vial y, por lo tanto —de nuevo lo digo—, ese drama cotidiano que los accidentes de circulación constituyen en nuestro país. Los resultados en el período de tiempo que hemos considerado hasta hoy, enero-septiembre de 2004, son esperanzadores. Hay un 12 por ciento menos de fallecidos en accidentes de circulación y un 20 por ciento menos de heridos graves en ese cómputo global, pero insisto una vez más en que eso no nos debe llamar a ninguna auto-complacencia, en absoluto, no nos debe dejar caer ni muchísimo menos en escenarios de euforia, porque es una tarea cotidiana que tienen que abordar las instituciones, todas las instituciones del Estado como tal, y desde luego todos los ciudadanos de la sociedad civil a los que esta norma apela de un modo fundamental.

Por último quiero destacarles que el anteproyecto regula algunas cuestiones no relacionadas estrictamente con el carné por puntos, por ejemplo, el abono volun-

tario del importe de la multa cuando se notifica la denuncia, lo que implicará la conformidad con los hechos y la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa. Con ello tratamos de evitar un trámite innecesario que obliga a realizar unas 900.000 resoluciones al año, puesto que el conductor ya ha reconocido explícitamente con el pago de la sanción correspondiente a la infracción, explícitamente su culpabilidad y conformidad. El anteproyecto no requiere para su puesta en práctica mayores recursos humanos, pero sí requiere una inversión de 1,6 millones de euros, que tenemos presupuestada, para desarrollar material informático y de comunicación necesario para poner en funcionamiento real esta reforma de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial. La dotación presupuestaria naturalmente irá con cargo al presupuesto del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que, como muy bien saben, depende del Ministerio del Interior. El desarrollo —que es lo último que les quiero decir a salvo de lo que me quieran indicar, que me interesa mucho—, el desarrollo a diferentes niveles, tanto el administrativo y burocrático como el desarrollo reglamentario, naturalmente depende del marco normativo. Es decir, que necesitamos esta ley con urgencia porque nos enfrentamos a un problema cotidiano, a un problema urgente que tenemos desde hace muchos años encima de las preocupaciones políticas de todos los representantes políticos de este país y, por tanto, apelo —si me lo permiten— a su colaboración para que este anteproyecto salga adelante en las mejores condiciones posibles.

Agradezco al presidente de la Comisión de nuevo y a todos ustedes que hayan tenido la amabilidad de aceptar esta comparecencia y oírme en el día de hoy. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre el turno de portavoces de grupos parlamentarios. Esta Presidencia quiere poner especial énfasis en que la urgencia en la convocatoria de esta Comisión y la simultaneidad que tenemos en esta mañana de martes con diversas comisiones provocan que hay portavoces que me han pedido expresamente que van a querer intervenir, aunque van a complementar su intervención con otras comisiones. Es el caso, por ejemplo, del señor Olabarriá que está interrogando en la Comisión del 11-M. Con esa flexibilidad de los grupos aquí presentes, ¿grupos que desean intervenir? En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor ministro, comparece usted para exponernos el contenido del anteproyecto de reforma de la Ley de Seguridad Vial que se aprobó el pasado viernes en el Consejo de Ministros; lo hace usted hoy martes y desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que es una buena práctica parlamentaria y la valoramos como tal.

Yendo al asunto que nos trae, quiero manifestarle lo que desde el Grupo Parlamentario Popular esperamos de esta reforma. Esperamos que sea útil, que sea eficaz, que sea un paso adelante en el camino emprendido con la aprobación en la pasada legislatura de la nueva ley de seguridad vial con el voto unánime de todos los grupos parlamentarios. En aquella ocasión sí hubo diálogo, hubo diálogo del bueno, del que da frutos y el que sin duda es útil para la sociedad española. No hemos tenido ocasión de conocer el anteproyecto hasta el día de hoy, no ha habido un diálogo previo, no hemos tenido ocasión de conocer y aportar nuestras ideas a través de algún tipo de documento o de papel, y sí, usted se compromete a que en el futuro, en la tramitación parlamentaria estarán abiertos al acuerdo y el consenso y nosotros, desde luego, reivindicamos que ese diálogo siga existiendo, porque también esperamos que se mantenga el espíritu con el que se aprobó la Ley de Seguridad Vial. Nos parece que inaugura una nueva cultura de la seguridad vial en España en cuanto afronta el asunto como un derecho de los ciudadanos con sus correlativos deberes de respeto a la norma, de sanción por la norma, pero también con el criterio de sensibilización, de reeducación para aquellas conductas que son claramente mejorables y que, sin ninguna duda, atentan contra la vida y contra la integridad física de los ciudadanos. Nos parece que ese carácter reeducador no debe estar sólo en la exposición de motivos de la futura ley, que es donde, como usted sabe, se contienen las buenas intenciones, sino que debe estar expreso en su articulado y además de forma que pueda estar también en la realidad de una manera clara y de una manera terminante y eficaz. Nos parece, y tengo que decírselo, que el anteproyecto que nos presenta es un anteproyecto que peca de algunas inconcreciones y que es precipitado. Tuvimos ocasión de conocerlo por una filtración que se produjo al diario *El País* precisamente al día siguiente, en el que se hicieron públicos los datos de siniestralidad del último puente de El Pilar, que no fueron los deseados por ninguno, y además en pleno debate de los presupuestos, en los que vemos que las inversiones reales de la Dirección General de Tráfico para el próximo ejercicio tampoco están a la altura de lo que podíamos esperar. Por tanto, no queremos pensar que la presentación en este momento de este anteproyecto sea precisamente para dar un paso al frente y tapar de alguna forma esas realidades que son las que son.

Desde nuestro punto de vista el proyecto no ha despejado la mayor parte de las dudas que se cernían sobre él y que nos parecen clave para la eficacia del mismo. Hay poca concreción sobre los cursos de rehabilitación y sensibilización, y me referiré más ampliamente al final a ello. Vemos lagunas en cuanto a la organización del Registro Central de Puntos, la notificación de la pérdida de los mismos, la constatación de su recuperación, y una cosa que nos parece fundamental para su eficacia, la coordinación entre los diferentes cuerpos policiales y las administraciones locales, autónomas y

central. Además queremos resaltar determinadas situaciones que a nuestro juicio, y apoyados en la experiencia de otros países, como Francia e Italia, deberían tenerse muy en cuenta a la hora de presentar un anteproyecto como el analizado en estas líneas. Así por ejemplo, en Francia existe una pérdida máxima de puntos por acumulación simultánea de infracciones, que en ningún caso puede suponer la retirada de los 12 que componen el carné. De tal forma que, independientemente del número de infracciones simultáneas que el conductor pueda cometer, el máximo de puntos que le serán retirados será ocho. En cambio, en este anteproyecto no se especifica cuál sería la pérdida máxima por acumulación simultánea de infracciones, lo cual supondrá, por ejemplo, que aquel conductor que circule a más del 50 por ciento de la velocidad máxima permitida y con una tasa de alcoholemia superior a los 0,75 miligramos perderá automáticamente su carné de conducir por un mínimo de seis meses. Esta visión puramente sancionadora, tal como se contiene en este momento en el anteproyecto, contrasta con la supuesta filosofía reeducadora, al no otorgar al conductor la posibilidad de aprender de sus errores y poder recuperar sus puntos de las dos formas previstas: a través de cursos de reeducación y/o mediante un cambio radical en su conducción que le lleve a estar tres años sin cometer infracción alguna. Esta filosofía reeducadora, que en algunos casos como en el anteriormente citado pasa a segundo plano, en otros alcanza tal protagonismo que prevalece el derecho del conductor reincidente a acceder a su permiso —aunque éste le haya sido retirado en variadas y múltiples ocasiones— sobre el resto de los ciudadanos a circular por las vías del país sin el peligro potencial de un conductor que ha defraudado en diferentes ocasiones el crédito de confianza que la propia sociedad le ha otorgado con la licencia. En este anteproyecto no se especifica cuál es el máximo de ocasiones en las que un conductor puede volver a presentarse al examen de conducir después de que el carné le haya sido retirado de forma reiterada, pero ¿puede permitirse nuestra sociedad poner su confianza en una persona que ha perdido todos sus puntos en cuatro o más ocasiones? Lo lógico sería que, tras haber defraudado el crédito que le otorga la sociedad, esa persona no volviera a poder conducir un vehículo, dada su falta de responsabilidad, más que en casos que, con la flexibilidad natural, no sea indefinida, no indefinidamente se pueda estar perdiendo los puntos y sometiéndose a la recuperación. Por otro lado, en este anteproyecto de ley se especifica que los conductores cuyo permiso tenga una antigüedad menor de 3 años tendrían un capital de 8 puntos, que alcanzará los 12 al conservar durante 3 años el número inicial. También esto, desde nuestro punto de vista, produce algunas distorsiones. En primer lugar, el plazo que se fija de 3 años no responde a ningún tipo de estudio que demuestre una reducción de la siniestralidad a partir de esa antigüedad del carné. Por el contrario, según los datos de la Dirección General de

Tráfico el número de accidentes desciende a partir de los dos años de vigencia del carné, mientras que según un estudio del Real Automóvil Club de Cataluña es a partir de los cinco años cuando los conductores encuentran su punto crítico de madurez. En consecuencia, entendemos que el establecimiento de ese período se ha realizado de una forma un tanto aleatoria y, por tanto, convendría revisarlo y tratar de darle un mayor rigor científico o estadístico. Por otro lado, si a los titulares de un permiso con una antigüedad no superior a tres años se les otorga un crédito de ocho puntos, que se convertirá en doce si no cometen ninguna infracción, tal y como se recoge en el anteproyecto, puede darse el caso de que determinados conductores tengan que estar casi seis años sin cometer una infracción para obtener los doce puntos, mientras que los que obtengan el carné una vez aprobada la ley, únicamente deberán estar tres años sin cometer ninguna infracción. Así, si cuando entre en vigor la ley un conductor cuyo carné tenga una antigüedad, por ejemplo, de dos años y medio y en el citado período no haya cometido ninguna infracción, lo lógico sería que cuando alcanzara los 3 años de antigüedad sin haber cometido ninguna de las infracciones, automáticamente dispusiera de un capital de 12 puntos. Sin embargo, según el anteproyecto, debería estar otros tres años, además de los dos y medio que ya estuvo previamente.

Respecto al baremo establecido para la reducción de puntos, conviene destacar en primer lugar que aparentemente no se ha fijado ningún criterio de puntuación que tenga en cuenta el nivel de riesgo que supone una determinada infracción para los usuarios de la vía. Como muestra es reseñable que alguna de las principales causas de fallecimiento como consecuencia de los accidentes de tráfico, como el de no llevar abrochado el cinturón de seguridad, se sanciona con la pérdida de 2 puntos, es decir, se sitúa al mismo nivel que tener instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de Tráfico, conducta que por sí sola no incrementa el riesgo de perder la vida de los usuarios de la carretera. Además de no establecer un criterio basado en los riesgos que la infracción lleva aparejada para la vida de los usuarios de la vía, tampoco se muestra coherencia, desde nuestro punto de vista, a la hora de sancionar con el mismo número de puntos todas las infracciones clasificadas en un mismo nivel de gravedad. Algunas infracciones muy graves se penalizan con la retirada de seis puntos, mientras que otras se sancionan con cuatro. Otra de las cuestiones manifiestamente mejorable es la relativa a la baremación de los excesos de velocidad. A nuestro juicio no basta con fijar una serie de intervalos de velocidad en función de los cuales se sanciona con más o menos puntos. Entendemos que a la hora de sancionar los excesos de velocidad es fundamental tener en cuenta el tipo de vía donde éstos se producen, ya que, por ejemplo, un exceso de 20 kilómetros en una zona donde sólo se pueda circular a una velocidad máxima de 30 kilómetros, una zona resi-

dencial, convertiría un atropello en mortal. En definitiva, nos parece que hay cosas que hay que seguir perfilando en esta ley; que es una ley apoyada por todos los grupos parlamentarios, por todas las asociaciones relacionadas con la circulación y con la carretera, y que no se puede perder una ocasión como ésta donde la unanimidad es tan absoluta.

Señor presidente, voy a entrar brevemente en lo que se refiere a la clasificación y al tratamiento de los cursos de sensibilización. Nos parece que su objetivo básico debe ser que el conductor acepte las normas, entienda su utilidad y finalmente las respete, para así integrarse solidariamente en el complejo sistema del tráfico. A ese fin, y en lo que se refiere a la clasificación de los grupos que nos ofrece el anteproyecto, se especifican en dos, el que llamaremos tipo A dirigido a los conductores que han perdido los puntos que tenían asignados y desean recuperarlos parcialmente, y el de tipo B dirigido a conductores que han perdido la totalidad de los puntos asignados y pretenden obtener nuevamente el permiso o licencia de conducción. En definitiva, se hace una clasificación por situaciones administrativas. Desde nuestro punto de vista, y teniendo en cuenta la intención reeducadora del sistema, la estructura más correcta sería la clasificación por tipos de infracción. Así, para cada tipo de infracción grave o muy grave deberá diseñarse el correspondiente curso con independencia de que la infracción haya llevado al poseedor del permiso a su pérdida total o parcial. Además, y puesto que se trata textualmente de modificar los comportamientos más peligrosos y aumentar la sensibilización, la reeducación del conductor deberá incorporar una formación en seguridad vial general. En definitiva, el contenido de los cursos de reeducación para conseguir los fines perseguidos constaría de un curso de reeducación especialmente diseñado por tipo de infracción; en todos los casos añadir un módulo específico de formación en seguridad vial general, porque sólo comprendiendo las interfases y las complejidades del sistema el conductor podrá aceptar las normas y, consecuentemente, respetarlas, y en el caso —proponemos— de infracciones muy graves, así como para aquellas conductas que son especialmente peligrosas, como las derivadas del exceso de consumo de alcohol, conducción agresiva o velocidad, y siempre que haya pérdida completa de los puntos, sería conveniente —digo, desde nuestro punto de vista— que el infractor tuviera ocasión de estar en contacto con la realidad, con las consecuencias que se desprenden de las imprudencias en carretera; que tuviera ocasión de conocer cuál es el resultado de los accidentes en los hospitales, en ambulancias, en el servicio de bomberos, que pudiera enfrentarse verdaderamente de una forma gráfica a las consecuencias de conductas de ese tipo.

Con respecto a los efectos, es decir, a la certificación por parte del director del centro sobre la asistencia y el aprovechamiento de los cursos por parte del conductor

sancionado, el texto no incluye la metodología para valorar precisamente el citado aprovechamiento, siendo ésta la clave para verificar si finalmente el conductor sancionado ha completado con éxito su período de reeducación; y por lo tanto está en disposición de recuperar los puntos perdidos hasta un máximo de cuatro, o de someterse nuevamente a las pruebas para la obtención del permiso de conducción. En su redacción actual —ya nos ha dicho que se evitará como sea el fraude, y nos parece que es una buena noticia— nos parece que el director del centro tiene una discrecionalidad contraria a la seriedad que debe presidir este asunto.

En relación a los centros encargados de la actividad reeducadora que pretende el sistema del carné por puntos, el texto actual del anteproyecto no define característica alguna ni perfil de los mismos, por lo que la aplicación efectiva de la actividad reeducadora nos parece inviable. Según se especifica en la exposición de motivos del presente anteproyecto, la competencia en esta materia corresponde al Ministerio del Interior, si bien podrá desarrollarla a través de entidades públicas o privadas. Por ello, lo primero y más urgente será definir las características que deberán reunir los centros (centros públicos o privados) encargados de la tarea reeducadora, características que no se recogen en el anteproyecto. En el establecimiento de estos requisitos, para nosotros se la juega el sistema reeducador, ya que su eficacia y seriedad depende de la validez de todo el sistema.

Respecto al contenido de los cursos, según se especifica en el anteproyecto, existe una total incongruencia entre la definición de los cursos y el temario expuesto, que se refiere a una formación vial de tipo general. En este sentido, el contenido que fija el anteproyecto no da respuesta al concepto que se define en el mismo: una educación de tipo general seguida de una específica adaptada a las deficiencias detectadas en el conductor sancionado. Así, las 10 áreas temáticas a las que hace referencia el anteproyecto se refieren a lo que nosotros hemos denominado formación vial imprescindible, quedando toda la formación vial específica por definir. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

Finalmente, el coste de los cursos de sensibilización y reeducación vial tampoco está definido en el borrador actual del anteproyecto. Nos parece indispensable que el anteproyecto, en su versión final, incluya los costes de estos nuevos cursos. Nos ha dicho que serán a cuenta —como es lógico y nos parece razonable— del infractor, pero nos faltan datos. Por tanto, señor ministro, estamos de acuerdo —no puede ser de otra forma— con la instauración del carné por puntos en nuestra realidad jurídica, así lo defendimos en nuestro programa electoral y así lo hemos defendido siempre a partir de ese momento; y entendemos que hay que trabajar mucho en este anteproyecto, y para eso solicitamos el mismo diálogo y el mismo espíritu que hubo en la pasada legislatura en la Ley de Seguridad Vial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra por *Convergència i Unió* el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de *Convergència i Unió* queríamos agradecer la presencia hoy aquí del ministro del Interior para presentar en primer lugar, y antes de abrir el trámite parlamentario, presentar ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados lo que es un nuevo proyecto de ley; un nuevo proyecto de ley que tiene una finalidad, instaurar el permiso por puntos, pero que si me lo permite el señor ministro, tiene otra finalidad mucho más importante y trascendente, que es que baje el número de accidentes de tráfico. Ésta es la finalidad del proyecto de ley, porque ésta en definitiva es la finalidad que guía el permiso por puntos. Por tanto, mi grupo parlamentario, *Convergència i Unió*, aplaude del Gobierno que con prontitud y con urgencia haya tramitado este proyecto de ley, haya aprobado el pasado viernes en Consejo de Ministros el anteproyecto de ley que se ha presentado ante estas Cortes Generales. Entendemos que era urgente y que era necesario, tan es así, señor ministro, que *Convergència i Unió* en la pasada legislatura fue el primer grupo que planteó una propuesta articulada con un sistema de puntos. Quiero recordar la propuesta que entró en el registro de la Cámara el 3 de abril del año 2001, firmada por *Convergència i Unió*, en forma de enmienda, la número 159, a la anterior tramitación de la Ley de seguridad vial, una propuesta en la que pedíamos articular ya un sistema de permiso por puntos. En la propuesta que realizábamos en la pasada legislatura partíamos de 10 puntos; ahora el proyecto parte de 12. Los matices pueden ser importantes, ya los debatiremos en forma de enmiendas durante el trámite parlamentario, pero entendíamos ya entonces, en la pasada legislatura, en el año 2001, que era importante implantar en España el permiso por puntos. Hace menos de un año, el 18 de diciembre del año 2003, en el Pleno de la Cámara hubo un interesante debate en materia de seguridad vial. Debatíamos en el Pleno las conclusiones de la Subcomisión que se había constituido en la pasada legislatura. Mi grupo parlamentario mantuvo pocos votos particulares pero mantuvo uno muy significativo era el permiso por puntos. Discrepábamos de las conclusiones de la subcomisión porque en ellas —18 de diciembre de 2003— se nos pedía que estudiásemos el permiso por puntos, y en una intervención ante el Pleno de este mismo portavoz decía: No estudiemos más, implantémoslo, es necesario, es urgente. Habíamos creado una subcomisión por la que habían pasado distintas asociaciones, distintas autoridades, desde las asociaciones que agrupan a víctimas de accidentes de tráfico hasta entidades que estudian de forma clara cuál es la mejor solución en el ámbito de la sanción en materia de seguridad vial. En todas ellas, las autoridades del anterior Gobierno e incluso el ex director general de

Tráfico, que en aquel momento era director y compareció ante esa Subcomisión, había un diagnóstico compartido: es necesario implantar un permiso de conducción por puntos. Por tanto, ¿qué pedíamos el 18 de diciembre en el Pleno? Convergència i Unió pedía implantarlo. Evidentemente le pide también hoy, al igual que aplaudimos la decisión de impulsar con urgencia este proyecto de ley, le pedimos, señor ministro, un trámite parlamentario sosegado, en el trámite parlamentario los distintos grupos de esta Cámara podamos incorporar propuestas, enmiendas que redunden en un modelo final mejor. Seguro que los distintos grupos tendremos aportaciones que realizar al proyecto inicial.

Tenemos ya un proyecto inicial —no es un desiderátum, no es un estudio—, es un proyecto articulado que, cuanto antes se implante, mejor, porque aquí hay un aspecto, señorías, que es importante destacar: los países que han implantado ya el permiso por puntos llegaron a una conclusión que la vimos también la pasada legislatura los que formábamos parte de la Subcomisión. La conclusión era clara: no tiene efectos inmediatos. No los tiene, porque los efectos del permiso por puntos se empiezan a plasmar en una reducción a medida que la pérdida de puntos tiene una constancia en el expediente sancionador de cada uno de los conductores. No porque se implante con prontitud el permiso por puntos, que era necesario hacerlo, de repente, como una varita mágica, van a bajar los accidentes de tráfico. Va a tener unos efectos sin duda favorables al número de accidentes, pero los tendrá sin un resultado inmediato, los tendrá, si me lo permite, señor ministro, a medio y largo plazo. Debemos ser conscientes de esto. Pero este permiso, el permiso por puntos, debemos entre todos hacer una pedagogía del mismo como un gran instrumento. Da una visión distinta de la seguridad vial. La seguridad vial tiene siempre tres aspectos básicos: la prevención, saber en qué condiciones está el coche en que circulo, saber exactamente la vía por donde circulo. Compareció ante esta Comisión el secretario de Estado de Infraestructuras para hablar de los puntos negros, de aquellos tramos con mayor concentración de accidentes, esto es prevención, y evidentemente esto tiene un resultado en evitar accidentes y es una pata importante, la prevención.

Pero hay dos patas esenciales: la educación y la sanción. Y el permiso por puntos es el método que permite ligar educación y sanción. Porque evidentemente, no nos engañemos, hace falta mayor educación vial en nuestros centros escolares; durante nuestra conducción un cambio de actitudes, es necesario. Pero, si no hay una sanción, si no tenemos el palo detrás que se aplica a aquella persona que se salta las normas y que produce riesgos, sabemos que las conducciones prudentes sin sanción son difíciles de conseguir. Por tanto, es necesaria una sanción. Y muchos colectivos nos piden un endurecimiento en las sanciones.

¿De qué forma conseguimos que la sanción sea reeducadora, que enlace con esa otra pata que es la educación vial, cómo se consigue?: con el permiso por puntos. Porque el permiso por puntos, lo que hace al final es implicar a cada conductor en su expediente personal. Sabe que pagando multas no tiene la solución a su mala conducción, no basta con pagar multas; vas a perder puntos. ¿Y cómo recuperas los puntos? Lo explicaba yo también la pasada legislatura cuando intentaba que ya en aquella ocasión se empezara a implantar el permiso, porque sabemos que es un trámite largo pero necesario. ¿Cómo se recuperan?; ¿pagando una sanción económica? No, necesitas, para recuperar puntos, un período de conducir bien. Los puntos se recuperan con el transcurso del tiempo conduciendo bien, sin infringir la normativa, sin causar conducciones imprudentes, con lo cual, el que ha perdido puntos, que ve que se va a poder quedar sin su permiso de conducir, lo que quiere es recuperar los puntos perdidos. ¿Y cómo los recupera? Los recupera sólo conduciendo bien y pasando por cursos de reeducación, pero con sus límites.

Por tanto, como está estudiado en otros países que ha dado resultado, los ha dado en el Reino Unido, los ha dado en Francia, los ha dado en Alemania, está en países asiáticos implantado desde hace muchísimos más años, y está implantado, si me lo permite, señor ministro, en la propia educación familiar. ¿Cuántos educadores saben que por el sistema de dar un aliciente, de decir «según qué hagas no tendrás tal cosa o lo tendrás», hay un cambio de actitud para conseguir ese objetivo? ¿Cuál va a ser el objetivo de los conductores a partir de ahora? No perder puntos. Y evidentemente éste no es el objetivo, lo decía al inicio de mi intervención. El objetivo es que, para no perder puntos, se conduzca mejor y se eviten accidentes. Por tanto, es el sistema adecuado.

Así lo cree Convergència i Unió. Deberemos escuchar a todos, a todas las asociaciones implicadas en el ámbito de la seguridad vial; deberemos enriquecer la propuesta; deberemos perfeccionarla, ver los matices necesarios, las excepciones necesarias que debamos introducir, pero debemos hacerlo. Debemos hacerlo, porque no nos lo podemos permitir, no nos podemos permitir, señor ministro, que nos vayamos acostumbrando a las cifras que fin de semana tras fin de semana... 23 muertos en las carreteras españolas el último fin de semana; a nivel de un año, 5.400 personas murieron en España en nuestras carreteras por culpa de los accidentes de tráfico. Y esa continuidad en las cifras, mortíferas, y tras los accidentes, cuántas personas quedan al final lesionadas y tienen evidentemente que adaptar su vida a esa trágica realidad. Estuvimos el otro día, y compartimos, la medalla que se le impuso desde el Ministerio del Interior a la señora Mar Cogollos, y sabemos que ella era un ejemplo, como tantos otros, de personas que han visto cómo su vida cambiaba por culpa de un accidente de tráfico. Y por tanto, cualquier medida que vaya en la dirección de reducirlos será

aplaudida por Convergència i Unió; lo será como lo es hoy el hecho de que con esta prontitud, al inicio de la legislatura, haya sido capaz ya el Gobierno de plantear un texto articulado.

Por tanto, le pedimos los máximos esfuerzos para que esto funcione. Sabemos que va a tener dificultades. La implantación del permiso por puntos tendrá dificultades, sin duda, porque habrá aspectos..., la propia organización de los cursos, la propia coordinación entre administraciones para saber en cada momento cuántos puntos ha perdido cada uno de los conductores, saber de qué forma una infracción que se comete y que la detecta una determinada administración se acumula en el conjunto de ese expediente. No va a ser fácil. Se han hecho ya pasos en la unificación de registros, en la comunicación registral. Vamos en la buena dirección, pero no va a ser fácil, no nos engañemos. Pero, no siendo fácil, como no lo será, es necesario hacerlo. No podemos, porque existan dificultades, quedarnos de alguna manera distantes de lo que es una urgencia. Por tanto, lo pedíamos en la pasada legislatura. Se llegó a un consenso de que debía de estudiarse, algunos grupos pedíamos menos estudios, que son necesarios, pero sobre todo entrar ya en un texto normativo. El Gobierno ha tenido el coraje de plantearlo, sabiendo que es un tema no fácil, pero necesario.

Mi grupo parlamentario va a contribuir a que salga una buena ley, se lo anticipo: vamos a contribuir a que salga una buena ley y vamos a intentar que los debates, que las enmiendas sean positivas. Y deberíamos encontrar un consenso final, es otra de las peticiones que le hacen Convergència i Unió: un consenso final de todos. No puede ser que salga de esta legislatura una medida tan importante y tan innovadora como es el permiso por puntos, y que al final no lograra el consenso de todos, que después alguien pudiera decir que en otra legislatura va a cambiarse el modelo, porque es un modelo que no tiene marcha atrás, ni debe tenerla, porque va en la buena dirección de implicar al conductor en su historial para que ese conductor no vuelva a repetir actuaciones que sabemos que tienen después una grave peligrosidad en nuestras carreteras.

Por tanto, le agradecemos la prontitud en empezar esta tramitación parlamentaria; le ofrecemos la colaboración de nuestro grupo parlamentario; le pedimos sosiego en su tramitación para enriquecer el proyecto; le pedimos también que pongan en marcha desde el Ministerio y desde el Gobierno las medidas para su puesta en práctica, que no fracase esa puesta en práctica va a depender también de los medios materiales que se realicen para dar una adecuada difusión y para complementar todos los aspectos, que no son fáciles, pero que son necesarios para que este nuevo permiso sea una realidad. Por tanto le ofrecemos esta colaboración, busquemos ese consenso.

Y, permítame que termine, señor ministro, señorías, agradeciendo a todo el conjunto de asociaciones que en el ámbito de la seguridad vial trabajan de forma desin-

teresada para lograr ese objetivo de bajar las cifras de los accidentes de tráfico. Sabe, señor ministro, que hay muchísimas, y no quiero citar ninguna para no dejarme algunas que son muy significativas. Por lo tanto, a todas ellas la gratitud de este grupo parlamentario, que puedo, desde mi experiencia como legislador en la pasada legislatura en este ámbito, puedo afirmar a la Comisión que la propia existencia de tantas y tantas asociaciones que nos vienen a aportar sus ideas ha hecho posible que avancen aspectos que quizá hubieran ido más lentos, como es hoy ese permiso por puntos.

Por tanto, le agradecemos su comparecencia, le ofrecemos nuestra colaboración y esperamos que al final, y dentro de un balance que no podrá realizarse en un año, sino en un período mucho más dilatado, pero que al final ese permiso por puntos logre ese objetivo final que es bajar los accidentes de tráfico y aumentar la prevención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Mayoral, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: En primer lugar, yo quiero subrayar, por lo que se refiere a la presencia del señor ministro, al que evidentemente le damos la bienvenida por su comparecencia esta mañana en esta Comisión, quiero subrayar el rápido cumplimiento del compromiso electoral que el Partido Socialista llevó a las elecciones generales del año 2004. Y también quiero subrayar que significa el cumplimiento de tantos y tantos compromisos adquiridos ante la Cámara por parte del Grupo Parlamentario Socialista a través de proposiciones no de ley, enmiendas, preguntas y un conjunto amplio, una panoplia amplia de actuaciones e iniciativas parlamentarias tendentes a la implantación del carné por puntos en nuestro país. Y tampoco quiero olvidar en este momento, señor ministro, a los senadores, a los senadores que, a través de la correspondiente Comisión, también en su día elaboraron, trabajaron, debatieron esta misma idea, la idea de establecer un nuevo método para ordenar la circulación y las conductas en lo que se refiere a la circulación en nuestro país.

Yo creo que el Gobierno ha tenido extraordinarios reflejos, ha tenido una enorme rapidez para abordar una situación que es grave. Y una situación grave requiere respuestas urgentes. Por eso yo creo que en ningún momento se pudiera achacar este comportamiento de la Administración, de su Ministerio, señor ministro, de precipitado.

Se hace además, y creo que esto también debe ser subrayado, la primera presentación por parte del señor ministro en sede parlamentaria. El señor ministro puede dar muchas ruedas de prensa, pero el señor ministro ha querido venir aquí y en sede parlamentaria hacer ante todos nosotros, todos los representantes parlamentarios, una exposición del contenido —y de manera bastante detallada— del proyecto de ley.

Creo que estamos también ante una actitud abierta; una actitud abierta que yo creo que será valorada de esa manera también por parte de todos los grupos parlamentarios. Una actitud abierta que es contraria a la ocultación: la prueba está en la manera en que ha sido entregado también el anteproyecto a sus señorías, ayer, lo cual ha permitido que muchas de sus señorías hayan podido venir ya con la crítica hecha al proyecto de ley. Con lo cual quiero decir que ha habido una actitud de apertura, y una actitud también, pienso yo, de lealtad hacia la Comisión. Yo creo que el Gobierno ha sido extraordinariamente leal con la Comisión al entregarle un producto en relación a un asunto que, efectivamente, no solamente concierne al Gobierno, concierne a todos nosotros y concierne obviamente a toda la sociedad.

Bien, yo creo que hay que valorar también que incluso antes de la llegada del proyecto aquí a la Cámara —que todavía no ha llegado— hemos tenido la oportunidad de conocer el proyecto del Gobierno, cosa que desde luego yo creo que es digna de felicitación por parte del ministro, y desde luego la sitúo en ese ámbito de actitud abierta y de lealtad hacia esta Comisión. Una Comisión que en ningún momento, yo creo, va a ser engañada, en ningún momento va a ser, diríamos, en este sentido, ninguneada, y por lo tanto sumida en un ámbito, diríamos, de inanición.

Yo creo que hoy el carné por puntos, lo que era en la pasada legislatura quizás una iniciativa, o en etapas anteriores una iniciativa más o menos, diríamos, extravagante, hoy yo creo que se constituye ya como un instrumento reconocido por todos como una necesidad. Una necesidad porque creo que es el instrumento inicial que se puede poner en marcha para acabar con esa catástrofe a cámara lenta que ocurre todos los días en nuestras carreteras y vías urbanas. Y por otra parte, porque necesitamos reforzar los instrumentos necesarios para garantizar el derecho a la vida en la carretera, que yo creo que es el objetivo fundamental que se proponen.

Es evidente que la circulación de vehículos es un fenómeno que sigue creciendo, es un fenómeno que sigue haciéndose cada vez más complejo. No es una cuestión que haya alcanzado ya, diríamos, su punto crítico de crecimiento. Posiblemente no lo alcanzará en muchísimos años. Y por lo tanto, estamos ante un fenómeno complejo, un fenómeno de masas, un fenómeno que tiene una implicación en las conductas individuales y colectivas bastante extraordinario. De tal suerte que el cumplimiento o no de las normas adquiere una dimensión de comportamiento colectivo y un conjunto de actitudes que es preciso, desde luego, fomentar. Ya no valen, evidentemente, visiones individualistas, egoístas o insolidarias, porque todos somos responsables de todos. Por ello es preciso pasar de un sistema de autorización para toda la vida con independencia del comportamiento de la persona a una situación, a un sistema que se centra en el cumplimiento efectivo y en la realización de conductas positivas por parte de los

conductores. En definitiva, estamos ante un sistema que en términos, diríamos, pedagógicos sería de establecimiento y verificación de las consecuencias lógicas que se derivan de las conductas de las personas.

Por lo tanto, yo creo que no se trata solamente de una cuestión jurídica; no estamos tampoco ante una cuestión meramente burocrática; estamos también ante una cuestión profundamente ética, desde mi punto de vista. Es la ética de la responsabilidad, señorías, en la relación del individuo y sus deberes para con la sociedad. Se trata, por lo tanto, de un nuevo instrumento para conseguir y ordenar comportamientos en el tráfico. Yo creo que ya aquella vieja visión del conductor y su vehículo, según aquella vieja película «Aquellos locos y sus viejos cacharros», o esa dimensión, diríamos, deportiva antigua, en la cual las clases asentadas, las clases dominantes o las clases acomodadas realizaban una actividad deportiva utilizando sus vehículos, vehículos que eran muy poco abundantes, obviamente, en las carreteras, esto ya no existe. Hemos pasado a una situación en la cual el vehículo incluso es un instrumento cotidiano de trabajo, instrumento cotidiano de transporte; instrumento, por lo tanto, que nos sitúa a todos en un ámbito de circulación y, por lo tanto, de comportamiento ordinario, y la necesidad de establecer los adecuados instrumentos para que ese comportamiento colectivo no sea un comportamiento nocivo para los individuos.

Así pues, nos parece que el aspecto fundamental que introduce este proyecto, que es la reeducación y la función educativa también como instrumento fundamental para la recuperación de los puntos, y por lo tanto para reordenar otra vez la posición del individuo ante la sociedad cuando haya cometido un número determinado de infracciones, creo que es un instrumento extraordinario y fundamental que permitirá, obviamente, corregir conductas, que es en definitiva de lo que se trata.

Yo creo que el proyecto de ley, señorías, establece un modelo; este modelo está recogido perfectamente en el proyecto de ley; y todo el proyecto de ley se orienta, efectivamente, al desarrollo y ejecución del modelo, incluso en las modificaciones que se introducen en materia de ordenación del cuadro de sanciones y del cuadro de infracciones.

El objetivo es bien evidente: reducir víctimas. Y yo creo que en este sentido, señorías, sería conveniente que efectivamente todo este compromiso que hemos visto aquí expresado a través del representante de Convergència i Unió y del Partido Popular se convierta de verdad en un diálogo sincero, abierto y efectivo entre nosotros para conseguir efectivamente que este proyecto de ley adquiera en el ámbito parlamentario las incorporaciones, los perfeccionamientos que sean posibles, siempre que, evidentemente, no vayamos a desbaratar la obra fundamental del Gobierno, porque si no, no tendría sentido que el Gobierno enviara proyectos a las Cortes.

Quiero también decir que sería muy conveniente que de verdad este espíritu de consenso fuera de consenso, porque he entendido también ciertos perfiles de enmiendas de totalidad, más que de manifestaciones de consenso. Creo que cuando se busca el consenso, quizás no se deba hacer tanto énfasis en señalar todo aquello que nos separa, porque si finalmente decimos que tenemos que entendernos y empezamos a construir barreras cada vez más altas, evidentemente el entendimiento va a ser muy difícil.

Tampoco debemos pasar de esa manera tan precipitada de la resistencia al entusiasmo, de la velocidad inferior a la permitida a los excesos de velocidad. Aquí esta mañana posiblemente hemos verificado algún exceso de velocidad. Fuerzas políticas que anteriormente no estaban en la idea de que esto fuera un buen instrumento para mejorar la seguridad vial, ahora han tenido su caída en el camino de Damasco, como es la imagen clásica de cuando uno se arrepiente profundamente de algo que antes hizo de una manera y que luego quiere hacer de otra. Pues bien, bienvenidos seamos todos al consenso. No hay, desde mi punto de vista, precipitación, y mucho menos inconcreciones. Inconcreciones serían aquellas de un famoso proyecto de ley que se presentó como ley de acompañamiento, no en esta Cámara sino en el Senado en el mes de diciembre de la pasada legislatura, en el cual se introdujo una medida en la que se decía (estoy hablando de un caso de inconcreción legal que tuvo sus episodios, a veces un poco chuscos, de interpretación de por qué se hizo como se hizo y se redactó como se redactó) que un agente de la autoridad podía retirar el carné a una persona, cuando apreciara pérdida de condiciones. Luego hubo que explicar que se trataba de condiciones físicas; luego que psicofísicas; y luego se llegó a explicar que era necesario implantarlo porque había muchos conductores que llevaban las piernas escayoladas; un conjunto de episodios extraños que no les voy a citar para no aburrirles y yo espero que el Gobierno actualmente en funciones no vaya a realizar. Esto viene también, señor ministro, de la utilización de la famosa ley de acompañamiento que permitía, como todo el mundo sabe, muchas licencias y planteamientos arbitrarios que, en la medida en que no exista la citada ley, no se volverán a reproducir. Modificar el Código Penal o la Ley de tráfico y seguridad vial en la ley de acompañamiento, es un error en el que no creo que las generaciones futuras deban caer.

Como dijo el clásico, consenso, consenso, consenso, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a las distintas intervenciones de los grupos parlamentarios tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Señor Souvirón, le agradezco su predisposición al diálogo. Es una oferta que, como demuestra mi

comparecencia en junio en la Comisión y la de hoy, respeto. La tramitación prelegislativa es una competencia constitucional y legal del Gobierno y es éste el que tiene que hacer el trabajo; no tendría sentido que sustituyéramos ese panorama constitucional y legal por otro, porque no sería constitucional ni legal. El anteproyecto lo hace el Gobierno, y luego yo hago la comparecencia política aquí, donde quiero visualizar mi absoluta predisposición a la búsqueda y a la obtención del consenso necesario para sacar adelante esta ley y para acabar con un problema que todos hemos destacado.

En tercer lugar, está el proceso que institucionalmente define nuestra Constitución para elaborar leyes: es el proceso legislativo, que ya está fundamentalmente en sus manos, en las de ustedes y en las de los grupos parlamentarios, siguiendo los trámites que dicen la Constitución, reglamentos de las Cámaras, etcétera.

Por mi parte no tengo ninguna duda de la voluntad de su grupo político de sacar adelante esto en condiciones de consenso, y sé que usted no tiene ninguna duda de mi voluntad de hacerlo en esas condiciones de consenso básico hacia un texto, el del anteproyecto, que está muy trabajado. No estoy de acuerdo con usted en que sea impreciso, porque contiene no sólo la motivación y la línea cultural precisa de lo que queremos hacer en materia de seguridad vial, sino también la traducción normativa muy precisa de en qué va a consistir todo eso. Mucho menos puedo admitir que sea un anteproyecto precipitado. El resto de los portavoces que han intervenido han destacado una cosa con la que estoy profundamente de acuerdo: es un problema urgente que tenemos encima de la mesa desde hace años, y hay que atenderlo de una manera decidida y firme. Como destacaba el señor Jané, es una buena noticia que el Gobierno se haya decidido a dar este paso que va más allá de las consideraciones políticas más o menos abstractas, y que presenta un trabajo concreto sobre el que el Parlamento pueda extraer una ley que ayude a mejorar el comportamiento vial, a reducir los accidentes y el drama cotidiano, ese goteo de muertos, de heridos graves y de heridos leves.

Dice S.S. que duda de la eficacia de la ley si no hay inversiones reales. Las inversiones reales (se lo puedo decir, aunque sería objeto de análisis en otra Comisión, y lo ha sido en la presentación de los presupuestos del departamento de Interior) de Tráfico aumentan un 5,5 por ciento y se asume todo lo que le pide al Gobierno la Dirección General de Tráfico. Le recuerdo que hay planes específicos para aumentar de unos 8.200 —estoy hablando de memoria— a casi 8.700 efectivos de los agentes dedicados al tráfico en nuestras carreteras; que tenemos un plan de instalación de 500 radares presupuestado en el período 2005-2007; y que por lo que hace a esta ley, que es lo que nos ocupa hoy aquí, tenemos presupuestado 1,6 millones de euros para el desarrollo informático, burocrático y administrativo de la misma. Por lo tanto, se trata de una ley muy trabajada, no sólo desde el punto de vista conceptual o cultural, el

cambio de la cultura del derecho adquirido de por vida a la cultura de crédito social que el conductor pierde si lo dilapida por la comisión de infracciones graves o muy graves relacionadas con la seguridad vial. No sólo es una ley muy trabajada desde el punto de vista de la técnica normativa, sino que también es una ley muy trabajada desde el punto de vista presupuestario.

Entra S.S. en una batería de discrepancias con el anteproyecto que pertenecen por derecho a ese proceso legislativo del que le hablo, que no está encarnado en esta Comisión, como usted muy bien sabe, sino en el resto de las funciones parlamentarias con arreglo a la Constitución y a las leyes. Tengo que decirle un par de impresiones que me ha dado su intervención, que, insisto, agradezco profundamente. Por una parte ha calificado el texto de demasiado duro a la hora de considerar la eventual pérdida total de los puntos por la comisión de dos o más infracciones, para acto seguido calificarlo de demasiado blando, puesto que no permite la retirada *ad aeternum*, definitiva y para siempre, del carné de conducir. La ley se mueve en un esquema que le es exigible a esta ley y a cualquiera: es un esquema de proporcionalidad calculada entre la conducción antijurídica, imprudente, infractora del conductor, y la respuesta del poder público, en este caso la pérdida de puntos. Si usted analiza la tabla de los 46 supuestos se dará cuenta de que hay una proporcionalidad intrínseca y explícita en esa tabla, que determina que, por ejemplo, ir muy bebido es una infracción muy grave que cuesta 6 puntos, que ir con una tasa de alcohol en el organismo menos seria (entre 0,25 y 0,75, creo recordar) determina la pérdida de 4 puntos. Así con todas las cosas: se ha tratado de buscar una proporcionalidad entre la acción del conductor y la reacción del poder público. El anteproyecto está abierto a que esa proporcionalidad mejore teniendo en cuenta las aportaciones de los diferentes grupos parlamentarios en trámite legislativo.

Con relación al análisis que ha hecho de la ley, debo decirle que el tema de los jóvenes nos preocupa especialmente porque, al margen de lo que usted ha tratado de aflorar aquí, el dato cierto es que son las víctimas y los responsables entre un 33 y un 35 por ciento de los accidentes con resultado mortal o muy grave. Está perfectamente pensada la idea de que la puntuación que se le da al conductor novel, que tiene tres años o menos, sea de 8 y no de 12 puntos.

Posteriormente hace una serie de consideraciones que tampoco son ciertas, señor Souvirón. Habla S.S. del conductor novel que tiene el permiso de 2 puntos y que ahora entra en vigor la ley y tiene que esperar otros tres años. No es cierto. Tiene que esperar un año, porque la ley tiene un campo de aplicación general y no podría bajo ningún concepto hacer esa discriminación. De modo que, si hay un conductor con dos años, entra en vigor la ley, está otro año, tiene 12 puntos; es decir, ha estado un año con 8 puntos y luego empieza a tener 12, como es lógico. Es pura lógica legal y normativa.

En cuanto a la recuperación de puntos (pueden ser discrepancias en la línea argumental de fondo del anteproyecto que hay que aclarar en trámite legislativo, pero que conviene ir perfilando y por eso respondo), nos dice que se debería tener en cuenta el tipo de vía con relación al exceso de velocidad. El poder público tiene en cuenta el tipo de vía cuando regula las condiciones de utilización de la vía, y cuando en una vía interurbana pone una limitación de velocidad de 120 es porque el poder público competente ha calculado que 120 es la velocidad límite razonable; y cuando en una vía urbana pone 30, es porque ha calculado que 30 es la velocidad razonable. Enlaza con eso una consecuencia que tampoco he entendido muy bien, pero que puede aclarar, de si se produce un atropello. No olvide que aquí se castigan conductas con independencia del resultado de las conductas, sobre todo las de exceso de velocidad. Tampoco olvide que para las conductas antijurídicas que sean punibles, es decir, que caigan dentro del ámbito de aplicación del Código Penal, efectivamente existe una ley penal que las castiga, al margen de la regulación administrativa en la que ahora nos encontramos.

En cuanto a los cursos de sensibilización, me da la impresión de que dice lo mismo que yo. Yo hablé del contenido básico, de las líneas centrales de los cursos: seguridad vial como problema social, consecuencias de los accidentes de tráfico (muertes, heridos graves, tetraplejia, paraplejia, etcétera); importancia del respeto a las normas de tráfico y los accidentes, física y dinámica de los impactos, que es efectivamente lo que tiene que conocer un conductor, y son los referentes sobre los que tiene que acreditar su reeducación. Insisto en la idea central de que los cursos se regularán de manera que se evite sin duda alguna el fraude, la situación de tolerancia, de puro trámite, en la obtención del certificado del curso de sensibilización. Además, vamos a cuidar mucho quiénes son las entidades encargadas de impartir estos cursos. Claro que se tendrán en cuenta cuestiones tales como la naturaleza de la infracción cometida, porque las entidades encargadas de ofertar los cursos tendrán en cuenta, cuando los oferten, si el conductor al que le están haciendo el curso es un conductor que ha perdido el carné por ir bebido, por exceso de velocidad o por otra serie de circunstancias, y por lo tanto dónde hay que poner el énfasis en la reeducación. Para eso va a estar el curso, para acreditar eso va a estar el certificado del responsable de los cursos. Tampoco olvidemos que en el caso de pérdida total del carné de conducir, además de esperar el tiempo del que hablaba antes (6 ó 12 meses), de hacer el curso serio (en absoluto un trámite) de sensibilización, el conductor que haya perdido el carné, va a tener que hacer otro nuevo examen teórico. El poder público va a estar seguro de que el conductor que recupera el carné lo recupera porque debe recuperarlo y porque está en condiciones de ejercer adecuadamente su responsabilidad y no por otras razones. Estoy seguro de que esas discrepancias se van

a solventar en el trámite legislativo, porque lo importante es que exista esa voluntad de consenso frente a un problema que es de todos y que debemos arreglar entre todos.

Al señor Jané le agradezco profundamente lo que ha dicho. Yo soy consciente, como les indicaba, de que estamos ante una cuestión muy seria. Pensemos en lo que ocurriría en este país y en cualquier otro fenómeno social, violento de cualquier tipo en la vida pública española, si tuviéramos un saldo de 5.500 muertos al año. Pues bien, eso es lo que tenemos en la cuestión circulatoria. Yo soy consciente de que ese serio problema tiene que ser encarado por todos los responsables del sistema político y de las instituciones del Estado. Les voy a ser muy sincero: a mí personalmente me da igual que sea este Gobierno el que ha presentado el anteproyecto. Me daría igual que el proyecto lo hubiera presentado el Grupo Parlamentario Popular o el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, siguiendo los trámites constitucionales y reglamentarios de las Cámaras. Me da igual quién haya tomado la iniciativa, lo importante es que salga adelante. No creo que sea una cuestión para buscar específicamente ningún rédito político, lo que me importa es que en el plazo que sea se mejore el comportamiento vial y se reduzcan los accidentes, las muertes y los heridos graves y leves.

Estoy de acuerdo con el señor Jané en que este es un problema urgente que exige un trámite sosegado, pero este trámite no va a hacerse en perjuicio de que sea cuanto antes. Si la voluntad es de consenso, el anteproyecto de ley, en el que se ha trabajado, debería de convertirse en ley lo antes posible. Sin precipitaciones, completamente de acuerdo; lo importante es tener una buena ley, pero lo antes posible porque el problema, insisto, lo tenemos ya desde hace mucho tiempo encima de la mesa.

Hay algo que ha dicho el señor Jané con lo que estoy profundamente de acuerdo. Esta ley o cualquiera da un marco normativo estable y razonable para arreglar problemas sociales, pero no produce efectos por sí misma. Yo soy el mayor interesado en huir de lecturas eufóricas o ajenas a la realidad. Los efectos de la ley se van a notar con el tiempo. La tarea de luchar contra la siniestralidad vial es una tarea de años y años. Por lo tanto, máxima prudencia. Vamos a hacer un buen instrumento normativo, vamos a tener un buen marco normativo para mejorar el comportamiento vial y luego vamos a desarrollar en la práctica ese marco normativo a lo largo de los años, esté quien esté en el Gobierno y esté quien esté en la oposición. No será fácil, como decía el señor Jané, pero hay que hacerlo. Y hay que hacerlo coordinadamente, como destacaba antes, con las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de tráfico. Me quedo con esa idea: vamos a huir de lecturas eufóricas; y me quedo con la idea del consenso de la intervención del señor Jané y se lo agradezco en ambos casos.

Señor Mayoral, muchas gracias también por el apoyo que da a esta iniciativa. Tiene razón al poner el énfasis en el cambio de cultura que queremos, del derecho adquirido de por vida al crédito social que se dilapida si el conductor no ajusta su conducción a las exigencias legales y reglamentarias y por lo tanto en destacar la autorresponsabilidad, sin perjuicio de que la ley tiene una dimensión lógica, y evidentemente sancionadora. Es cierto que aumenta significativamente —esas son las predicciones— el parque de vehículos y el número de conductores. El problema del tráfico no sólo está candente, sino que va a estarlo más en el futuro, y de ahí que tengamos que tomar esta y otra serie de medidas que hoy no son objeto de análisis aquí pero a las cuales me he referido antes por encima.

Les agradezco que en la voluntad del Grupo Socialista esté también la búsqueda de consenso con el resto de grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Nos acompaña, previa autorización expresa de esta Presidencia, un grupo de jueces y magistrados que en el ámbito del Consejo General del Poder Judicial está realizando una estancia en este Congreso de los Diputados. Les damos la bienvenida y les lanzamos una sensibilización especial en todos los temas de seguridad vial, que lamentablemente muchos de ellos terminan también en el ámbito judicial. Les damos esa bienvenida, y sin más preámbulos damos una vez más la palabra al portavoz del Grupo Popular, al señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor ministro, gracias por sus contestaciones. He apuntado dos cosas a las que me gustaría dar respuesta. Hablaba usted de que en mi intervención parece que en algún momento he calificado el anteproyecto de demasiado blando y en otras ocasiones de demasiado duro. No he calificado nada; simplemente he intentado poner de manifiesto lo que me parece una contradicción del anteproyecto, no mía.

A diferencia de lo que pasa en Francia y en Italia, donde se prevé un número máximo de pérdida de puntos por acumulación de infracciones en un mismo acto, en España en el anteproyecto que se nos presenta no se prevé. No sé si no se piensa regular o es que en esta ocasión se ha olvidado. Lo que yo decía es que, por un lado, en un mismo momento y por dos infracciones que puedan ir acumuladas se pierden los 12 puntos de una tacada —permítaseme la expresión—, y por otro lado no se pone límite a que un infractor reticente, que pierde sistemáticamente los 12 puntos cada cierto tiempo, pueda seguir insistiendo y volviendo a tener el carné sin que se le ponga un límite lo más flexible posible, pero que un señor sepa que si pierde todos sus puntos por infracciones graves o muy graves un número de veces, puede perder el depósito de confianza social que la licencia concede.

En cuanto a los límites de velocidad, está regulado de forma que según se supere el límite de velocidad permitido en una cantidad de kilómetros, se quitan más o menos puntos. Habría que tener en cuenta, desde nuestro punto de vista, las consecuencias que se derivan del uso de la velocidad en determinados lugares. Ir 20 kilómetros por encima del límite de velocidad en una zona donde la limitación es más baja produce un perjuicio mayor que ir a 20 kilómetros por encima de la velocidad en una autovía; normalmente ocasionará un problema mayor. Eso no se contempla a la hora de fijar el baremo de puntos que se retiran.

Le aseguro que la predisposición al diálogo del Grupo Parlamentario Popular es absoluta. El carné por puntos es un buen instrumento, estamos de acuerdo en lo sustancial del proyecto y lo que he planteado esta mañana aquí, con ese exceso de velocidad del que me acusa el señor Mayoral, es simplemente que he entrado en materia, que estamos en el asunto y queremos participar abiertamente en él. Por otra parte a medida que van avanzando los trabajos de esta Comisión, el señor Mayoral se va perfilando cada vez más como la oposición de la oposición, y a mí lo único que me preocupa es esa frase que se le ha escapado de que no desbaratemos en las Cortes el proyecto del Gobierno. No es ese nuestro objetivo, pero espero que a él no le preocupe más que no se desbarate el proyecto que que salga un proyecto bueno, que es lo que todos queremos.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señor Souvirón, yo estoy convencido de que el proyecto es bueno; por eso no quiero que se desbarate. Como todos los proyectos que llegan a esta Cámara propuesto por cualquier Gobierno, admite obviamente modulaciones, interpretaciones y perfeccionamientos. Yo no creo que al señor ministro le podamos ver ahora como si fuera Moisés descendiendo con las tablas de la ley. Yo no le veo al señor ministro en esa actitud. Yo creo que más bien ha hecho una exposición razonada y razonable de una serie de propuestas respecto a las cuales, como dice S.S., estamos sustancialmente de acuerdo. Lo que hemos podido ver algunos —espero que no le moleste porque debemos empezar aquí una excelente relación que nos permita ese consenso que todos queremos— es quizás un desequilibrio entre un cierto entusiasmo opositor, porque eso es razonable, y una falta de entusiasmo consensuador. Parece que el tiempo lo podrá ir rectificando y S.S. está en la línea, pero no espere S.S. que yo esté en esa actitud que tanto combatí en la pasada

legislatura de ser la oposición de la oposición, que es siempre una crítica a traición. Yo no estoy a favor de ese tipo de conducta, porque la he padecido tanto que que de ninguna manera incurriré en semejante comportamiento.

Podemos hacer entre todos un trabajo excelente para el pueblo español; un trabajo excelente que sean capaces de visualizar el Gobierno y todos los grupos políticos trabajando para salvar vidas, que es de lo que se trata. Señor Souvirón, tenemos la esperanza de que nos vamos a entender.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, para concluir la sesión.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Alonso Suárez): Muy brevemente, señor presidente, tomo la palabra de nuevo para agradecer a los grupos parlamentarios esa oferta y esa asunción de un consenso político para solucionar un problema que afecta, y de qué manera, a todos los ciudadanos de este país.

Señor Souvirón —se lo digo a usted y a su grupo—, las opciones legislativas —me imagino que a eso era a lo que se refería el señor Mayoral—, respetando la lógica de la ley, están abiertas. Si vamos a poner más puntos aquí o allá, si hay que corregir la proporcionalidad aquí o allá, es algo que evidentemente pertenece por derecho al trámite legislativo al que me remito. A mí lo que me importa ahora es dejar de nuevo muy claro que la ley va a propiciar, y espero que con buenos resultados a lo largo del tiempo, ese cambio cultural del que hablamos, del derecho adquirido al crédito social, y por lo tanto a la autorresponsabilidad de los conductores que va a cercenar situaciones de irresponsabilidad de los conductores que tanto daño hacen. Es un anteproyecto de ley muy trabajado en los tres aspectos que destacaba antes. Espero que este trabajo sea mejorado en trámite parlamentario, como ustedes han destacado, con el consenso de todos los grupos políticos. Si hay algo con lo que me quedo de la comparecencia de hoy es —luego ya se discutirán otras cosas— con esa oferta de consenso para solucionar un problema del que se van a beneficiar todos los ciudadanos de este país.

Sólo me resta darles de nuevo las gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinticinco 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**