



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 254

INTERIOR

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a CARMEN HERMOSÍN BONO

Sesión núm. 14

celebrada el miércoles, 20 de abril de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, para regular los permisos y licencias de conducción por puntos. (Número de expediente 121/000013.)

2

Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, para regular los permisos y licencias de conducción por puntos. (Número de expediente 121/000013.)

2

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

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO, PARA REGULAR LOS PERMISOS Y LICENCIAS DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS. (Número de expediente 121/000013.)

La señora **PRESIDENTA**: Iniciamos el orden del día de la Comisión de hoy. En primer lugar, vamos a ratificar la ponencia designada para informar la iniciativa legislativa del proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, para regular los permisos y licencias de conducción por puntos.

¿Se aprueba por asentimiento? (**Asentimiento.**)

EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO, PARA REGULAR LOS PERMISOS Y LICENCIAS DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS. (Número de expediente 121/000013.)

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al punto segundo del orden del día: Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia.

Tiene la palabra el señor **Mayoral**.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señora presidenta, pediría a la Mesa y al conjunto de los grupos que se estableciera una distribución del debate de tal manera que este pudiera desarrollarse en las mejores condiciones, con la premura suficiente pero también con la claridad necesaria. A tal efecto, propongo que dividamos las intervenciones sobre el conjunto de artículos del proyecto en dos bloques. Ya sé que se podía hacer una intervención exclusiva, pero a mi grupo, que en este caso tiene un trabajo mayor que el de los demás, esto le originaría un problema a la hora de abordar un debate correcto de la cuestión. Por tanto, planteamos que se establezcan dos bloques, uno hasta el artículo 65 inclusive y otro desde el artículo 67 hasta el final. Como es habitual, luego nos quedan el título y la exposición de motivos, que podrían constituir un pequeño bloque al

final, en el que también podríamos debatir conjuntamente el anexo II del proyecto, que es una parte muy importante del mismo y respecto al cual todos los grupos deben conocer con claridad las propuestas que el Grupo Socialista va a realizar.

La señora **PRESIDENTA**: El portavoz del Grupo Socialista propone que en vez de debatir todas las enmiendas de cada grupo en un solo bloque, se haga en dos bloques diferentes. El objetivo es hacer más fácil las transacciones e incluso la fijación de posición sobre las enmiendas de cada grupo por parte del Grupo Socialista. Si estamos de acuerdo, no tengo ningún inconveniente en que el debate se desarrolle así. En cualquier caso, aunque no sé lo que durará, votaremos sobre la una de la tarde.

¿Algún grupo ve obstáculos en este método? (**Pausa.**)

En ese caso, iniciamos la defensa de las enmiendas que se refieren a los artículos 5 a 65 inclusive.

Tiene la palabra la señora **Lasagabaster**.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: No tengo ninguna objeción a la división en bloques. Simplemente diré que, por acumulación de obligaciones parlamentarias, tengo que estar en varias comisiones. Por tanto, voy a dar por defendidas todas las enmiendas del Grupo Mixto, tanto las diez que corresponden a Eusko Alkartasuna, que hacen referencia a dos tipos de cuestiones competenciales y a determinadas aportaciones en materia de infracciones, como las once enmiendas del señor **Labordeta** y las enmiendas del Bloque Nacionalista Galego, firmadas por don **Francisco Rodríguez**. Creo que todas estas enmiendas tienen justificación suficiente. No entiendan esto como una descortesía; se debe simplemente a que tengo que estar presente en tres comisiones y en algún otro debate parlamentario y, por ello, doy por defendidas las enmiendas en sus propios términos.

La señora **PRESIDENTA**: Por tanto, quedan defendidas las enmiendas 40 a 48 del señor **Labordeta**, las enmiendas de la 20 a la 30 de la propia diputada **Lasagabaster** y las enmiendas números 49 a 61 del diputado **Rodríguez Sánchez**, del Grupo Mixto.

Pasamos a la defensa de las enmiendas del Grupo de Coalición Canaria, cuyo representante no está en este momento. Las damos por defendidas o, si se incorpora más tarde, podríamos darle la palabra. Tampoco veo a la portavoz del Grupo Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (**El señor Mayoral Cortés pide la palabra.**)

Sí, señor **Mayoral**.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señora presidenta, tengo conocimiento de que la portavoz de Izquierda Unida en este momento está interviniendo en otra Comisión. Quizá la cuestión sería dar la palabra a los

portavoces que estén presentes, y luego se irán incorporando los que faltan, si les es posible.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, no hay ningún problema.

Tiene la palabra, por tanto, el señor Olabarriá, por el Grupo Parlamentario Vasco, para defender sus enmiendas de la 31 a la 38, que son las que están presentadas. Lo puede hacer en un bloque o en dos, como hemos determinado.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: En cuanto a la estructuración del debate que ha propuesto la Presidencia, mis enmiendas corresponden a artículos que tienen un ordinal posterior. Por tanto, no entrarían en este bloque sino en el siguiente. No tendría ningún inconveniente en modificar la estructura, pero si ha sido esa la que se ha decidido, esperaré a que me toque el turno.

La señora **PRESIDENTA**: Me parece que el representante del Grupo de Esquerra Republicana tampoco está en este momento; por tanto, pasaríamos a la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, llega hoy ante esta Comisión un proyecto de ley importante y significativo, que va a permitir introducir el permiso de conducción por puntos, que es, si me lo permite la señora presidenta, un proyecto de ley emblemático. Llevamos en esta Cámara muchos años debatiendo sobre la oportunidad de introducir en nuestro ordenamiento jurídico dicho permiso. El diputado que les habla fue quien planteó en primer lugar, ya en el año 2001, ante la Comisión de Justicia e Interior, cuando también debatíamos la anterior Ley de Seguridad Vial, una propuesta articulada para regularlo. Señora presidenta, no va a ser fácil la aplicación de este proyecto de ley. No es una varita mágica que, a pesar de que este proyecto de ley fuese aprobado hoy en Comisión, después en Pleno y luego en el Senado, vaya a solucionar, de entrada, todos los problemas de la seguridad vial. Es un instrumento más que puede ir en la línea correcta, orientada a la disminución de accidentes de tráfico, que alcanzan unas cifras que no quiero recordar, pero todas SS.SS. saben que siempre son demasiado altas. Por tanto, puede ser un proyecto de ley oportuno, pero especialmente si somos capaces, en esta Cámara y en el Senado, de sacar una buena ley. Tenemos el reto de intentar mejorar el proyecto de ley que nos ha traído el Gobierno. Mi Grupo quiere participar en el consenso de este proyecto de ley. Siempre hemos sido impulsores del permiso de conducir por puntos, pero también somos conscientes de que la aplicación de este proyecto de ley puede traer muchos problemas si la Administración no tiene los mecanismos necesarios para aplicar de manera efectiva esta ley, si la misma es coherente. En aras de esta coherencia, nues-

tro Grupo ha presentado 26 enmiendas para intentar mejorar los mecanismos, las cuales, de acuerdo con la estructura del debate que nos ha propuesto la Presidencia, corresponden 14 a este primer bloque, que paso a defender prácticamente por orden de presentación, para hacer así más fácil el seguimiento del debate.

En primer lugar, querría defender las enmiendas 169 y 171, que intentan introducir en la futura ley del permiso de conducir por puntos el compromiso que tenemos todos los grupos en esta Cámara de facilitar la accesibilidad a las personas con discapacidad que además son conductores. En la enmienda 169 proponemos, en primer lugar, que entre las obligaciones de los poderes públicos en este ámbito esté la garantía de la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley. Es oportuno introducir este mensaje, este criterio y esta obligación para los poderes públicos, en este caso para el Ministerio del Interior, a través del artículo 5. La enmienda 171, presentada al artículo 60, pretende que tanto los centros de enseñanza como los de reconocimiento de conductores necesariamente deban ser accesibles a personas con discapacidad. Estos centros realizan un servicio público; por tanto, respecto de ellos también deben predicarse las condiciones de accesibilidad. De ahí nuestra enmienda número 171.

En cuanto a nuestra enmienda número 170, tengo que decir que es la primera de un conjunto que hemos presentado y que están dirigidas a un sector importante, el de los conductores profesionales, donde va a tener una repercusión directa el nuevo sistema de conducción por puntos. Entendemos que nuestra enmienda 170 es de sentido común. El artículo 11 del proyecto establece la obligación de cumplir con una serie de dispositivos de seguridad que son básicos, por lo que debemos dar el mensaje de que deben cumplirse, por ejemplo, uno tan clave y que evita tantos accidentes como llevar abrochado el cinturón de seguridad. También es cierto que, en muchas ocasiones, en determinados servicios públicos a terceros —estoy hablando, por ejemplo, de autocares o taxis—, el conductor profesional no puede responder de que todos sus ocupantes lleven abrochado el cinturón de seguridad. En este caso, puede ser injusto hacer recaer sobre los conductores profesionales la responsabilidad de que en el servicio público que ellos prestan algún ocupante no lleve el cinturón de seguridad abrochado en el autocar o en el taxi, cuando existe ya un requisito de seguridad establecido en la ley. Por tanto, hacer en este caso esta exención es prudente, lógico y justo para este sector, porque verdaderamente en muchas ocasiones un conductor que tiene toda la atención necesaria puesta en la conducción no puede responder de que algún pasajero no lleve el cinturón de seguridad abrochado en ese momento. Entendemos que no es justo hacer recaer sobre él esa responsabilidad, y de ahí nuestra enmienda número 170.

En cuanto a la enmienda número 172, tengo que decir que es una enmienda que podríamos calificar de pedagógica. En este proyecto de ley vamos a realizar algunas enmiendas pedagógicas que den un mensaje claro a la sociedad. Si introducimos el permiso de conducir por puntos, no es una sanción más, es un crédito de confianza que damos al conductor. Igualmente, el conductor tiene su sanción ya establecida en la ley. Los puntos son un crédito de confianza que se adquiere o se pierde, que se aumenta o disminuye de acuerdo con el tipo de conducción que realiza el conductor. De ahí que sea necesario establecer en el proyecto de ley alguna cautela para que no se pierdan todos los puntos de golpe, porque la finalidad pedagógica de esta ley es dar el mensaje de que vas perdiendo puntos, de que te puedes quedar sin tu permiso de conducir. Por tanto, nuestra enmienda pretende que en una misma acción, a pesar de que se cometan diversas infracciones, se pierdan como máximo ocho puntos —que ya son muchos y prácticamente te vas a quedar sin crédito—, pero que no se pierdan los doce puntos en una misma acción —si es que un conductor tiene los doce—, porque se den diversas conductas en la misma, y evitar que el mensaje final sea que todos los puntos se pierden de golpe.

No, los puntos son ese mensaje, ese crédito de confianza que requiere también, como toda confianza, una dosificación en el tiempo. Sé que hay otra posibilidad alternativa, que nuestro grupo podría estudiar, de que en lugar de ser en una misma acción sea en un mismo día. Podemos buscar fórmulas, pero el mensaje en este caso es claro. Es un crédito de confianza y es mejor que no se pierda de golpe para esa función tuitiva, protectora y esa finalidad de concienciar al conductor en su expediente sancionador.

Nuestra enmienda 173 va dirigida también al sector de los conductores profesionales. Somos conscientes de que en este ámbito quizá se nos ofrezca algún tipo de transacción global por parte de otros grupos, pero la pérdida de vigencia de la autorización administrativa cuando se trata de un profesional conlleva para él la pérdida de su trabajo. De ahí que haya peticiones en la línea, nuestra enmienda 173 las recoge, de que pierda su autorización administrativa cuando la sentencia sea firme. No vaya a ser que la sentencia finalmente no convalidara esa pérdida y, en cambio, ya le hemos dejado al conductor profesional sin su permiso y sin su puesto de trabajo. Soy consciente de que esta enmienda puede ser objeto de una transacción global con otras medidas a favor de los conductores profesionales.

Una enmienda importante de nuestro grupo es la 174. Pido la máxima atención sobre ella. Vamos a introducir el permiso por puntos. Aquellos conductores que realicen las actuaciones previstas en el anexo van a perder puntos y se pueden quedar sin su permiso de conducir. Aquellos conductores que realicen las conductas más graves, que provocan la aplicación no ya de la Ley de Seguridad Vial sino del Código Penal, aquellos que con su actuación cometen delitos contra la

seguridad en el tráfico, delitos por la comisión de ese deber de auxilio o la omisión del deber de socorro, aquellos que causan el accidente huyen y dejan con una consecuencia fatal a un tercero que ha sido víctima de un accidente, a aquellos que les cae encima el Código Penal porque han sido autores de un delito, esos no van a tener ninguna pérdida de puntos. ¡Qué contradicción, señorías! ¿Qué mensaje damos a la sociedad? ¿Qué nos dirán cuando vean que aquel que ha causado el delito tiene aún todos sus puntos, mientras que el que ha hecho una serie de actuaciones del anexo a lo mejor ya ha perdido ocho o nueve puntos, y el delincuente, el que es objeto de un proceso penal tiene su crédito intacto porque no le vamos a aplicar los puntos? Es una contradicción. Daremos un mal mensaje a la sociedad y debemos solucionar este tema. Por ello, nuestro grupo plantea la enmienda 174 y pedimos que quien cometa esos delitos pierda la totalidad de sus puntos. No tiene sentido de otra manera, que pierda la totalidad de sus puntos, que haga el curso de reeducación, que se vuelva a examinar en aquellos supuestos en que está establecido, que se someta a todas las medidas reeducadoras y que cumpla además la pena que le haya sido impuesta. Esta enmienda no va contra nadie. Intenta dar lógica al sistema que hoy estamos aprobando. Soy consciente de que puede tener dificultades jurídicas por la colisión aquí del ordenamiento penal con el ordenamiento administrativo. Busquemos soluciones. Nuestro grupo con esta enmienda intenta solucionar este problema que entendemos tiene el proyecto de ley desde su origen.

Otra enmienda del conjunto de las pedagógicas a las que me había referido al inicio es la 175. Parte también del concepto del permiso por puntos. Queremos premiar al buen conductor. Queremos dar un mensaje al buen conductor. Quien conduce bien tiene un premio, adquiere puntos, pero ¿qué pasaba con el proyecto de ley inicial? Que una persona que tiene sus doce puntos, si pierde tres, los vuelve a recuperar por el transcurso de un plazo de tiempo conduciendo bien. Una persona a la que solo le quedaban ya nueve puntos llega a recuperar los doce por el transcurso de un plazo de tiempo conduciendo bien y en Convergència i Unió nos parece una buena solución. ¿Cómo se recuperan los puntos? No pagando una sanción. Los puntos ni se compran ni se venden. Es un crédito de confianza. Se recuperan conduciendo bien durante un lapso de tiempo, asistiendo a un curso de reeducación. No obstante, damos los doce puntos otra vez a aquel conductor que los había perdido y el que no ha perdido nunca ningún punto porque es un excelente conductor se queda con los doce igualmente con lo cual con el paso del tiempo tendríamos dos conductores con el mismo saldo final, doce puntos. Uno habría perdido puntos, que ha recuperado, y el que siempre ha conducido bien seguiría también con los doce. Demos un plus al buen conductor, permitamos que si transcurridos tres años sin haber sido sancionado en firme por la comisión de las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos pueda llegar a

tener quince. No se trata de ir aumentando indefinidamente el número de puntos, pero sí debemos dar un mensaje: todos tenemos doce, pero aquel que durante tres años conduzca bien pasará a tener quince, de la misma manera que aquel que los ha perdido ha recuperado los doce al cabo de tres años de conducir bien. Es decir, debemos valorar desde los poderes públicos esa confianza que damos al sistema. Con esta enmienda hacemos más pedagógico el sistema que intenta introducir este proyecto de ley.

La 176 es una enmienda técnica y lógica. Los titulares de un permiso afectados por una pérdida de puntos, si obtienen un nuevo permiso de clase distinta, deben mantener el saldo que tenían, no vaya a ser que por obtener un nuevo permiso se recuperen los puntos. La enmienda 177 se refiere a cuando una persona pierde la vigencia de su permiso por causas psicofísicas. Esta enmienda propone que para recuperarlo se debe comprobar que esas causas que habían originado la pérdida hayan desaparecido y se hayan restablecido los niveles de normalidad. Podemos estar dispuestos a hablar con estos grupos en cuanto a vehicular esta enmienda como proposición no de ley en la Comisión de Seguridad Vial que tengo el honor de presidir; estamos abiertos a ello, si hubiera el compromiso de que ya en vía reglamentaria o a través de una proposición no de ley podamos tratar este tema en aquella Comisión, mi grupo podría trasladarla allí y no discutirla hoy en esta Comisión. Depende también del sentido que los otros grupos manifiesten al respecto.

La enmienda 178 va dirigida también al grupo de los conductores profesionales. Intenta facilitar aún más la realización de los cursos de recuperación de puntos, los cursos de reeducación que esos conductores deban realizar y que se puedan hacer con una frecuencia semestral.

La enmienda 179 es muy importante para el sector profesional, para los conductores profesionales. Esta enmienda tiene un objetivo. Sabemos que las directivas europeas, concretamente la Directiva 2003/59, de 15 de julio, del Parlamento Europeo, va a exigir a los conductores profesionales una formación específica inicial y unos cursos de capacitación profesional para la renovación de sus autorizaciones. ¿Qué pedimos? Dado que por directiva comunitaria deberán realizar esos cursos, pedimos en nuestra enmienda número 179 que les permitan esos cursos recuperar puntos. Dado que es una medida específica para el sector profesional y van a ser unos cursos de capacitación o de renovación, pedimos que en esos cursos se permita a ese colectivo recuperar puntos. Entendemos que esta sería una buena solución que iría en la línea correcta para este sector, que no olvidemos es un sector claramente implicado en lo que va a ser el permiso de conducir por puntos.

Nuestra enmienda número 180 es meramente técnica. Ya no está viva hoy aquí porque se incorporó en la ponencia. Con nuestra enmienda número 181, concretamente en el artículo 65, a la hora de delimitar las

infracciones graves, lo que pedimos es expresamente un mensaje dirigido a la protección de los peatones, los grandes olvidados en muchas ocasiones en la seguridad vial. Hay paradas, estacionamientos en lugares peligrosos que obstaculizan claramente la circulación y también el paso de peatones y debemos tipificarlo así porque el peatón, repito, en muchas ocasiones es quien más utiliza las vías urbanas y quien menos derechos tiene a la hora de interactuar con el resto de conductores. Entendemos que esa falta de paradas y esos estacionamientos inadecuados deben tener también una especial penalidad cuando uno estaciona en pasos de peatones y puede provocar claramente accidentes graves para los mismos.

Por último, en este primer grupo de enmiendas que nos ha sugerido la Presidencia y que mi grupo ha aceptado para facilitar así mejor el transcurso de los debates, nuestra enmienda número 182 quiere también tipificar una infracción grave, que es cuando el conductor que ha causado daños materiales a otro vehículo se fuga y no acredita la identidad. Cuántos de nosotros hemos sido víctimas en ocasiones de esos conductores que nos causan un daño material, no se identifican, huyen, porque quizá no quieren tener problemas burocráticos, quizá quieren ahorrarse la indemnización y lo que tienen es claramente una actitud deplorable hacia el resto de los ciudadanos y debemos contemplar esa actitud como infracción grave. De ahí que nuestra enmienda pida introducir una nueva letra en el artículo 65.4, que dice que es una infracción grave la fuga de conductor en caso de que realice daños materiales a otro vehículo sin acreditar su identidad. Este es, señora presidenta, señorías, ese primer conjunto de enmiendas y Convergència i Unió espera que podamos participar de un consenso en esta Cámara, que podamos hoy en Comisión y después en Pleno y luego en el Senado aprobar una buena ley, y créanme señorías que la única intención que ha tenido mi grupo parlamentario al plantear estas enmiendas es mejorar el texto del proyecto de ley para ir en la línea correcta de un permiso por puntos que dé el mensaje a la sociedad de que es un crédito de confianza que se pierde, se aumenta o se queda igual, pero también esa confianza puede, si uno conduce bien, verse incrementada con esa enmienda emblemática que decía antes de los 15 puntos.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Jané, entiendo que usted ha defendido en este primer bloque las enmiendas números 169 a 179 inclusive y las enmiendas números 181 y 182. ¿Correcto?

El señor **JANÉ I GUASCH**: He intentado ordenarlas por artículos y me deben quedar desde la enmienda número 183 hasta el final.

La señora **PRESIDENTA**: Exactamente, desde la enmienda número 183 a la enmienda número 194.

Tiene la palabra el representante del Grupo Vasco, el señor Olabarría, para defender la enmienda número 36.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Ha sido un error que he provocado sin ninguna intencionalidad. En este bloque sí que tenía una enmienda mi grupo. Esta es una ley importante probablemente. Ahora se ha consagrado, se ha puesto en valor y ha causado gracia, intelectualmente hablando, la expresión relativismo, derivada de la Nunciatura de los ámbitos eclesiásticos, y yo tengo también una visión relativa sobre la importancia o influencia de una ley de estas características en aquello que se pretende evitar, lo que debe constituir su objeto, que es reducir los índices altísimos de siniestralidad en nuestras carreteras. Confío más, por decirlo honestamente, en la opinión de nuestro grupo parlamentario, en la eficiencia de las fuerzas de seguridad del Estado, que es lo que en Francia ha resultado realmente corrector de esa patología social, si se puede denominar así. Es una ley importante, es una ley que puede tener también unas influencias pedagógicas o didácticas como el señor Jané con lucidez comentaba y vamos a hacer un esfuerzo de consenso, que esperemos que sea recíproco, con los grupos que tienen la capacidad o tienen la llave de aceptar nuestras enmiendas, muchas de ellas de naturaleza competencial estrictamente. En este bloque nosotros tenemos una enmienda que no es que sea técnica; es sencillamente estética, señora presidenta. Creo que al redactor de este proyecto de ley a la hora de identificar en el artículo 65 las infracciones de carácter leve lo ha hecho mal, se le ha olvidado, por congruencia con lo previsto en el artículo 65.1, que establece que son infracciones aquellas que contradicen lo previsto en las leyes y sus reglamentos de desarrollo, utilizar esas mismas locuciones a la hora de identificar las infracciones leves, porque se refiere solo a aquellas que contradigan las leyes y no el reglamento de desarrollo; es una enmienda meramente técnica, casi estética y espero, señora presidenta, que no tenga mayores problemas la aceptación de una enmienda tan obvia y tan coherente como esta. Desde esa perspectiva, ojalá tengamos suerte; yo soy menos optimista que el señor Jané respecto a la virtualidad de esta ley en relación con los objetivos que pretenden, pero hay que probarlo todo, a pesar del relativismo que está causando es todo en este momento.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Olabarría, estábamos hablando de la enmienda número 36.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: La enmienda número 36 al artículo 65, que es hasta donde llegamos.

La señora **PRESIDENTA**: Está en el primer bloque.

Como hemos pasado por alto algunos turnos, le doy la palabra ahora al representante de Esquerra Republi-

cana de Catalunya para que defienda las enmiendas que tienen en este bloque.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, perdone que haya llegado tarde, pero me coincide esta sesión con varias comisiones, así que seré muy sintético, no porque no tenga importancia lo que estamos discutiendo, sino porque tengo que ausentarme enseguida.

Nosotros partíamos de si podíamos conseguir dos carnés en cuanto a los profesionales. Es un tema que nos preocupa muchísimo, ya que no solo conlleva la supresión del carné de conducir, sino también, en estos supuestos, el derecho al trabajo. Aceptamos en el desarrollo de la discusión que era absolutamente complejo llegar a esta doble puntuación y doble carné y hemos intentado con la ponencia que haya unos casos específicos de tratamiento con los profesionales, que si bien no nos satisfacen del todo, nos acercan a las posiciones iniciales que teníamos en un principio. Sintéticamente consideramos que por parte de la ponencia nuestra enmienda número 1 ha sido aceptada, así como la número 2; la enmienda número 10 la consideramos transaccionada, la enmienda número 11 la retiramos, la enmienda número 3 está transaccionada con la ponencia, con una disposición adicional. La enmienda número 4 está retirada, así como la 5. La enmienda número 6 está transaccionada. La enmienda número 7 está aceptada con una disposición adicional. Si me permite, sintéticamente, hablaría del resto de las enmiendas aunque pasemos del artículo 65, por si después no puedo estar en la Comisión. Quedamos en que retiraríamos la enmienda número 8 pero la mantendremos hasta el Pleno y mientras tanto pediríamos un esfuerzo de todos para ver si podemos llegar a un texto que dé más posibilidades. Emplazamos a todos los grupos y a la ponencia para ver si en el transcurso de estos días podemos buscarle una solución mejor. La enmienda número 9 está también retirada, así como la 12 y la 39. Igualmente, están retiradas las enmiendas 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 con una transaccional. Muchas de estas enmiendas se referían a la doble puntuación en los profesionales, y al aceptar una transacción nos lleva por coherencia a retirarlas. De todas formas, procuraremos defender nuestra posición en el Pleno.

A modo de reflexión final me gustaría decir que si nos queremos acercar a los parámetros europeos en la ley del carné por puntos, también tenemos que acometer otros aspectos de la circulación que no están en esta ley. Por este motivo anunciamos que próximamente presentaremos una proposición de ley relativa al Código de Circulación para que en autovías y autopistas podamos aumentar la velocidad a 130 kilómetros por hora, como tienen los países que han desarrollado antes que nosotros el carné por puntos.

La señora **PRESIDENTA**: Por clarificar entiendo que las enmiendas retiradas son las número 3, 4, 11, 5, 8, 9, 12, 39 y de la 13 a la 19.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Así es.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el señor Mardones para defender sus enmiendas.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Me gustaría plantear una cuestión previa a la Mesa, señora presidenta, porque no sé si he entendido bien. En estos dos bloques en que se dividirían las intervenciones, ¿están incluidas las enmiendas a la exposición de motivos o no?

La señora **PRESIDENTA**: Señor Mardones, hemos dejado la exposición de motivos, el título de la ley y el anexo II para una votación final; un bloque sería del artículo 5 al 65 y otro del 67 al final.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Eso lo he entendido. Lo preguntaba porque como tenemos una enmienda al título de la ley, para no defenderla ahora.

Voy a defender por parte del Grupo de Coalición Canaria las enmiendas a este primer bloque hasta el artículo 65, que son las comprendidas entre los número 103 a 112, ambas inclusive. Nuestra primera enmienda, la 103, trata de modificar el artículo 60 en su punto 4, pidiéndole a la Comisión el entendimiento de la peculiaridad del territorio discontinuo. Una ley que regule permisos de conducción, que regule una serie de normas que afecten a la disciplina del tráfico, las sanciones, etcétera, tiene que entender que el escenario no es lo mismo en un territorio continental continuo que en un territorio insular. Una provincia del territorio español peninsular tiene una continuidad en su territorio no solamente dentro de la misma sino con las provincias limítrofes, las grandes autovías, las grandes carreteras, las grandes vías de comunicación interprovincial, interregional e interautonómica. Sin embargo, en Baleares y en Canarias el escenario es totalmente distinto y, por tanto, las normas de conducción tienen que adaptarse también a esta peculiaridad. Nuestra enmienda 103 propone incrementar la cantidad asignada de 12 puntos por la de 18 puntos para las comunidades de Baleares y Canarias. No nos olvidemos que en estas dos comunidades autónomas, que son las dos primeras de España en turismo, el parque móvil que hay normalmente con la población de derecho de Baleares y de Canarias se ve incrementado en las temporadas turísticas de una manera verdaderamente llamativa. Es decir, en Baleares y en Canarias el parque automovilístico que allí existe se triplica en las épocas punta de turismo. Por tanto, están compitiendo en la utilización de las vías de comunicación turísticas conducidos por ciudadanos residentes y empadronados en esa comunidad autónoma o en esa isla y de ciudadanos que han

venido de turismo y a los que las agencias de alquiler de coches ponen a su disposición el vehículo correspondiente. Por tanto, las posibilidades de alteración de la normalidad de un tráfico hay que contemplarla en la ley. Basta con que la Dirección General de Tráfico, el Ministerio del Interior se dirija a las agencias de alquiler de vehículos y les pregunten dónde tienen situados en este momento sus mayores parques de alquiler de vehículos sin conductor, sin conductor —y quiero llamar la atención en este sentido—, y se darán cuenta que en el territorio insular archipelágico de Baleares y Canarias están situados los contingentes mayores de vehículos de alquiler, que se mueven fundamentalmente dentro de la isla, ni siquiera dentro de la provincia, porque nadie anda trasladándose. Una persona que alquila un coche en Mallorca no se va con él a Formentera o a Ibiza, si lo alquila en Gran Canaria no se va a Lanzarote y si lo alquila en Tenerife no se va a la isla de La Gomera; son parques distintos y, por tanto, pedimos esa consideración.

La enmienda número 104, al artículo 63.8, segundo párrafo, intenta corregir una indeterminación que trae el proyecto que ha salido de la ponencia. Dice el texto que enmendamos: En todo caso, la duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será como máximo de 15 horas... Nuestra enmienda dice concretamente, sin dar plazos sujetos a interpretación: En todo caso, la duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será de 10 horas... No como máximo, porque si se dice máximo de 15 horas, puede empezar a funcionar la picaresca nacional de tratar de ahorrarse horas diciendo: si como máximo son 15, pues caben seis horas. Si nosotros decimos máximo 15, siempre habrá alguien que diga: este señor como es más listo, con tres horas le basta, y a otro le aplico siete horas y a otro 14 y a otro 14 y media hasta llegar a 15. Vamos a unificar este tema en un horario sensato y normal. Por tanto, aquí no cabe flexibilidad de horarios, de que a uno, por no sé qué razones, le basten tres horas para volver a recuperar su sensibilización con la reeducación. Entrar en esa aleatoriedad es generar una inseguridad jurídica y dar paso también a interpretaciones que no tienen que desmerecer de un argumento de la picaresca nacional. Por tanto, proponemos que sean 10 horas para todo el mundo para que la gente se sensibilice y tenga la reeducación correspondiente y así salir de la indeterminación del máximo de 15 horas.

La enmienda número 105, al artículo 65.4.b), también es de modificación. Dice el texto del proyecto: Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación... Nosotros lo respetamos suprimiendo únicamente la expresión: lugares peligrosos. Proponemos la siguiente redacción: Paradas y estacionamientos en lugares que impidan u obstaculicen claramente la circulación o, sencillamente, constituyan un riesgo manifiesto para una circulación segura y sin riesgos. Porque ¿qué se entiende por lugares peligrosos? ¿Lugares peligrosos para qué?

Aparcar al lado de un campo de tiro militar claro que eso es peligroso, pero está señalizado y habrá centinelas. Aparcar al lado de unos depósitos de combustible, si no está prohibido, ya se sabe que es peligroso, pero no peligroso para la circulación, es peligroso para el que se sitúa en una posición de riesgo. Por tanto, nosotros entendemos que peligrosos son lugares que impidan u obstaculicen claramente la circulación y eso se puede objetivar. En lo de lugares peligrosos hasta la moral puede entrar.

La enmienda número 106, también al artículo 65.4, se refiere a la letra c), donde se trata de regular el tema del alumbrado y salir de la indeterminación. Dice el texto del Gobierno: Circular sin alumbrado reglamentario en situaciones de falta o disminución de visibilidad. La falta de visibilidad se entiende lo que es, pero respecto a la disminución de la misma, ¿va a haber que llevar un fotómetro como los fotógrafos para saber qué grado de intensidad lumínica existe para que salga con claridad y nitidez la fotografía o no? Por tanto, huimos también de una palabra, de una indeterminación que no hace nada más que llevar la inseguridad jurídica a cuestas. Por tanto, nosotros entendemos que siempre es más concreto hablar de falta de visibilidad y no la disminución, porque eso como digo solamente un fotómetro lo podría medir.

La enmienda número 107 es de supresión del apartado e) de dicho artículo 65.4, que dice: Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente. Esto no puede figurar en una ley, esto sí que es verdaderamente un monumento a la indeterminación jurídica y a la subjetividad. Nos parece ya una indeterminación excesiva. Dígase qué dispositivos son incompatibles con la obligatoria atención permanente a la conducción y además en los términos que se determinen reglamentariamente. ¿Qué términos, qué reglamentos y qué dispositivos se pueden aplicar? Nosotros pretendemos corregir esta indeterminación absoluta y excesiva que dejaría a la ley en un voluntarismo que va en contra de lo que decía el señor Jané antes, que es buscar pedagogía en estas nuevas aplicaciones, en esta nueva cultura de conducción rigurosa, responsable y sensata por parte de todo el que coja el volante de un vehículo.

La enmienda número 108 va dirigida al artículo 65. 4.f), que se refiere también a la utilización de cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores. ¿Y si una persona lleva un casco o unos auriculares y no los lleva conectados al aparato receptor? ¿Qué se entiende por esto? ¿Hay disminución auditiva? Porque si se lleva unos cascos tapando los oídos, no es lo mismo llevar los cascos puestos que llevar el cable conectado al aparato de reproducción de sonido o de música que se lleve. Por tanto, nuestra enmienda también trata aquí de salir de una indeterminación y de acercarse más a la realidad en cuanto a la conducción con cascos auriculares receptores o reproductores de

sonido y el uso manual de cualquier telefonía o sistema semejante. Porque hablamos del teléfono móvil, pero es que este lo estamos entendiendo de una manera comercial en este momento en España. Los latinoamericanos a esto lo llaman un teléfono celular y los italianos lo llaman un telefonino. Por tanto, vamos a hacer una regulación de las expresiones a que nos estamos refiriendo. Nosotros decimos cualquier telefonía o sistema semejante equiparable, sea móvil o no sea móvil, porque hay teléfonos de emisora a emisora que no están considerados fiscal ni técnicamente en las homologaciones que dan las autoridades industriales como teléfonos móviles sino como otra cosa, emisoras o como los quieran llamar.

La enmienda número 109 trata también de la supresión de la letra ñ) de este apartado 4 del artículo 65, que dice: Conducción negligente. La conducción negligente no es objetivable porque en otros momentos se emplea la expresión conducción temeraria, como en el artículo que viene después, en el apartado número 5, y aquí en este apartado se habla de conducción negligente. ¿Qué se entiende por conducción negligente? Eso o lo explicita una ley o es una indeterminación e inseguridad jurídica tremenda, porque no se dice qué se entiende por conducción negligente en cuanto haya que objetivar, porque eso va a acarrear una sanción. Hay que tener cuidado con esto. No se trata tan solo de que aquí se diga que eso es penalizable, sino que, como lo va a ser, debe decirse entonces cómo tiene que interpretar una conducción negligente el guardia civil de Tráfico que tiene que imponer la sanción correspondiente. ¿Es negligente una manera achacable al conductor? ¿Es negligente conducir sin los niveles suficientes del aceite del cárter del motor? ¿Es negligente que la presión de uno de los cuatro neumáticos de un vehículo esté por encima o por debajo de lo que recomienda el fabricante? ¿Una negligencia es no mirar los niveles de líquido refrigerante? Pues hay gente que considera, en las compañías de seguros, que esta es una situación de indeterminación cuando tienen que resolver la responsabilidad de un accidente de tráfico, saber si había indicios suficientes de negligencia cuando esta puede interpretarse como que en un protocolo de seguridad no se ha hecho el chequeo correspondiente de todos los puntos que hubiera ahí. En los casos en que se ha visto responsabilidades del manejo de cualquier tipo de maquinaria, se ha exigido saber si el responsable cumplió el protocolo, porque si dejó de cumplir diez puntos, se le dice que tiene una responsabilidad negligente a ese respecto.

La enmienda número 110 se refiere al apartado o) del mismo precepto, a los que arrojen a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación. Nosotros proponemos que se diga producir o facilitar incendios. Es decir, las normas exigibles en este momento para determinar la responsabilidad de los incendios forestales no van encaminadas solamente a que se arrojen posibles iniciadores de un incendio forestal en las materias leñosas o vegetales.

No es lo mismo echar una cerilla o una colilla encendida que facilitar el incendio como hacen algunos pirómanos poniendo gasolina. La gasolina no produce un incendio forestal, pero sí lo facilita si se le añade la llama correspondiente. Nosotros tratamos de que la casuística contemple tanto los objetos que pueden producir incendios como los que pueden facilitarlos ya que con esto hay que tener mucho cuidado, porque no se trata solamente de producir sino de facilitar.

La enmienda número 111, al artículo 65.5.c), trata de regular el sobrepasar los límites de velocidad —es discutible este tema, ya lo ha planteado también el representante que acaba de hablar del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya— en relación con el proyecto que tienen de modificar las velocidades máximas en autopistas de peaje o no de peaje. Nosotros aquí aportamos con nuestra enmienda 111 una redacción que entendemos más acorde con una falta considerada muy grave en función del límite de velocidades que, de infringirse, sí debe tener una sanción en consonancia.

La enmienda 112, y con esto termino este primer bloque, está dirigida a la letra d) del artículo 65.5, con la que proponemos la supresión o que se haga una determinación de lo que se entiende por conducción temeraria. Ya me había referido antes a la conducción negligente y aquí aparece la conducción temeraria. ¿Qué se tiene que entender por conducción temeraria en un ciudadano normal que no conduce una ambulancia con un enfermo dentro y hace maniobras que serían consideradas en otro conductor temerarias y las va anunciando con señales luminosas? Pero no sé si en el caso del ciudadano particular que lleva también un enfermo en su coche privado la conducción temeraria, desaparece si va sacando un pañuelo por la ventanilla y tocando la bocina o no tocándola. Hay que determinar qué se entiende por conducción temeraria, porque en muchas denuncias que ha extendido el servicio de la Guardia Civil de Tráfico de carreteras cuando han llegado los recursos, si se puso conducción temeraria, tiene que demostrarlo el agente. Incluso la propia Dirección General de Tráfico en muchos casos ha suprimido la sanción por una interpretación muy subjetiva del agente de Tráfico de lo que se entendía por conducción temeraria porque no es medible ni siquiera fotográficamente con los sistemas de detección que tiene la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Y con esto termina, señora presidenta, mi primera exposición esperando que tenga mejor suerte que en ponencia, que no me dieron ni siquiera un puntito para sacar el carné de conducir.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Mardones. Entiendo que han sido defendidas en este primer bloque las enmiendas que van del número 103 al 112.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Ambas inclusive.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Souvirón, para defender sus enmiendas.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Popular está a favor de la modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial para la introducción de lo que se conoce como permiso o licencia por puntos. Es un compromiso que estaba en nuestro programa electoral y una decisión madura, puesto que se adoptó después de los trabajos llevados a cabo en la subcomisión creada en la legislatura anterior y de la propia experiencia de gobierno en materia de tráfico. Por tanto, corresponde más a la convicción que a la voluntad de modificar las normas.

Dicho esto, sabemos que la norma que debatimos no va a ser el remedio para todos los males, pero creemos que puede y debe ser un instrumento válido para lograr ese cambio de actitud en los conductores, que nos parece tan importante para llegar a adquirir una nueva cultura en nuestro país en materia de seguridad vial, que es lo que nos parece más relevante. Para conseguir este objetivo, en esta norma debe subrayarse su carácter sensibilizador, mentalizador y educativo por encima del carácter sancionador. Ya hay un derecho sancionador en materia de tráfico que está ahí para que se aplique, pero en este caso nos parece que lo que hay que primar para conseguir ese cambio de actitud son los tintes sensibilizadores y de recuperación e interiorización de las normas.

En síntesis, la reforma del carné por puntos trata de considerar la licencia como un crédito social que se materializa en una serie de puntos, que se pueden detraer en el caso de que se cometan infracciones que sean especialmente relevantes para la seguridad en el tráfico, y esos puntos perdidos se pueden recuperar a través de unos cursos que serán impartidos en unos centros que habrá que crear como consecuencia de esta norma. Ese es el esquema y a ese esquema se ciñen exactamente nuestras enmiendas, además de algunas otras que tratan de conservar garantías jurídicas que ya tiene el ciudadano y, por tanto, el conductor y que no deben verse mermadas como consecuencia de este cambio legislativo. También se introducen algunas normas para hacer posible el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de este proyecto a colectivos profesionales, ya que, tal como está el proyecto, tendrían difícil cumplir lo que se les exige y, además, aprovechamos la modificación para solucionar algunos problemas graves, como son, por ejemplo, los accidentes producidos como consecuencia del cruce de especies cinegéticas. Este es, a grandes rasgos, el esquema que voy seguir, tanto en la primera como en la segunda intervención.

Enmiendas que van hasta el artículo 65. En lo que se refiere al asunto de los puntos, presentamos la enmienda 144 al artículo 60, que trata de establecer un límite máximo de puntos que se pueden perder en un solo día. ¿Por qué? Porque si frente a eso se nos arguye la

casuística de que hay situaciones gravísimas que, sin embargo, pueden hacer que se mantengan los puntos, volvemos a decir que hay un derecho sancionador de tráfico e incluso se puede aplicar el Código Penal, pero el objetivo de esta normativa es precisamente que quien comete determinadas infracciones pueda asistir a esos cursos y tener ocasión de reciclarse porque estos cursos van a tener especialmente en cuenta las infracciones que llevan a la pérdida de puntos. Este es el sentido de la enmienda 143 y la enmienda 144 es un complemento de la misma; entendemos que si por conducción irresponsable se pueden y deben perder puntos, también hay que estimular a aquellos conductores que demuestren ser responsables en la carretera y, por tanto, proponemos que aquellos que en el plazo de tres años no hayan perdido su saldo de 12 puntos puedan conseguir más puntos. En concreto, nuestra propuesta, que atiende a esa filosofía, que coincide con la filosofía de otros grupos, propone que si transcurren tres años sin perder ningún punto se puedan conseguir dos puntos más y que en los tres años siguientes se pudiera hacer la misma operación, hasta un tope de 16 puntos. Esa es la enmienda 144 al artículo 60.

Enmienda 150. En el caso de la asistencia a los cursos de sensibilización, en vez de los cuatro puntos que se pueden recuperar cada dos años, asistiendo con aprovechamiento a estos cursos, pensamos que, si verdaderamente se acredita la disposición y el aprovechamiento del conductor, sería más operativo que se pudieran recuperar los puntos equivalentes a los deducidos por la infracción más grave cometida. Este es el contenido de la enmienda 150.

También, en aquellos cursos de recuperación (el tipo segundo, en el que se han perdido los 12 puntos y, por tanto, hay que recuperarlos todos; se ha demostrado una cierta dejadez por parte del que ha ido perdiendo puntos y no se ha preocupado de recuperarlos), sería necesario incluir entre las enseñanzas de ese curso algunas horas de labores sociales sustitutorias; es decir, que esa persona pudiera estar en contacto con equipos de emergencia, asociaciones de víctimas, etcétera. Este es el sentido de la enmienda 149.

Como decía antes, hay otras enmiendas para precisar las garantías jurídicas del ciudadano; por lo menos, que no sufran merma como consecuencia de esta modificación legal. Respecto al cumplimiento de esa norma, que obliga a la utilización de todos los instrumentos de seguridad posibles, de todos los mecanismos de seguridad posibles para evitar que las consecuencias sean las peores de las posibles, debe especificarse que responsable de la no utilización de esos mecanismos debe ser precisamente la persona —es decir, responsabilidad personal— que incumple la obligación; no el conductor, sino el conductor o los ocupantes, cuando sean los ocupantes del vehículo los que no se ponen el cinturón de seguridad o los que van sin el casco; es decir, que la responsabilidad no sea repercutible solo al conductor. Esa es la enmienda 142, al artículo 11.

Además, es conveniente y necesario que haya una notificación fehaciente al interesado en el plazo de 15 días desde la anotación de la infracción en el registro de conductores infractores. Desde esa inscripción y que la sanción sea firme; es decir, cuando se pierdan todos los puntos con la última infracción y sanción anotada, que esa pérdida total se comunique fehacientemente al que ha perdido los puntos en el plazo de 15 días desde el momento en que se produjo la inscripción en el correspondiente registro.

Hay otra serie de enmiendas destinadas a buscar un tratamiento especial para aquellas personas más vulnerables en el sistema de tráfico, enmienda 140 al artículo 5 y enmienda 141 al artículo 11, referidas a los discapacitados, a los niños y a los ancianos, para que tengan más facilidades en cuanto a la accesibilidad a todas aquellas gestiones que tengan que realizar como consecuencia de la nueva norma y, también, en el propio tráfico que se respete la preferencia de paso de ancianos y de niños.

En la enmienda 151, al artículo 65, proponemos que se considere como infracción grave no respetar la preferencia de paso de peatones, ciclistas o motoristas porque entendemos que son figuras más vulnerables en el sistema de tráfico.

Hay otras enmiendas, las correspondientes al artículo 5, que vienen a precisar las competencias del Ministerio del Interior como consecuencia de la entrada en vigor de la modificación que estamos debatiendo, que básicamente serían la autorización de los centros, el establecimiento o aprobación del contenido de los cursos y las labores de inspección de aquellos centros que vayan a impartir estas enseñanzas, así como la retirada de la autorización cuando se incumpla gravemente el reglamento que desarrolle esta ley.

Por otra parte, entendemos que hay que equilibrar la situación de los conductores profesionales, y en ese sentido estamos dispuestos a apoyar la decisión final que se tome con respecto a las enmiendas del Grupo de Convergència i Unió números 173, 178 y 179. Hay otras enmiendas que más tarde diremos y que podemos tomar en consideración.

En definitiva, con esto daríamos por defendidas las enmiendas entre las números 138 y 152.

La señora **PRESIDENTA**: Entiendo que ha defendido en este primer bloque todas las enmiendas que se incluyen desde la 138 a la 152.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Antes quiero advertir que algún grupo que no está presente en la sala en la segunda parte del debate podrá defender la totalidad de sus enmiendas.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Señorías, antes de hacer un comentario técnico a las enmiendas de todos los grupos me gustaría hacer una pequeña reflexión y consideraciones sobre este proyecto de ley.

En primer lugar, yo creo que es una ley deseada por todos, por todos los grupos políticos, por todos los colectivos implicados en el tema de seguridad vial, y por supuesto interesa a toda la sociedad. Es una ley dialogada y negociada. Hemos hablado con todos los grupos políticos con el fin de sacar adelante con todas las aportaciones la mejor ley posible, con la idea de llegar a un consenso y que sea una ley del Parlamento, de todos los diputados y diputadas. En el fondo de la ley creo que la sociedad está depositando en los conductores su confianza. La sociedad nos concede a todos los conductores un crédito y quien dilapida ese crédito de confianza pierde temporalmente el derecho de conducir.

Este nuevo sistema del llamado carné por puntos presenta un objetivo eminentemente reeducador y con una decidida pretensión de modificar el comportamiento de algunos conductores. Me consta que la seguridad vial constituye uno de los objetivos prioritarios en la acción de este Gobierno, que ha sido y es sensible a la sociedad y ha tomado, entre otras medidas, la de implantar en España una experiencia normativa que ha acreditado ya su eficacia en otros países de la Unión Europea. El permiso de conducción por puntos funciona ya con éxito en algunos países de la Unión Europea, en Francia, Italia, Alemania, Reino Unido. En Francia descendió la accidentalidad cerca del 20 por ciento, y en Italia el número de muertos se redujo en un 30 por ciento. Hay que decir que España duplica las tasas de mortalidad en accidentes de países como Reino Unido o Alemania. Espero y deseo que este proyecto de ley contribuya a crear una nueva cultura de la conducción en la sociedad y sirva también para evitar muertes y accidentes. El primer derecho del ser humano, todos coincidimos, es el derecho a la vida.

Se han presentado un total de 194 enmiendas, han participado todos los grupos políticos, y eso indica el interés, como decía anteriormente, que ha despertado este proyecto de ley. Mi agradecimiento a todos los grupos políticos y también a todos los colectivos con los que nos hemos reunido, tanto a nivel de grupos parlamentarios como en la Comisión de Seguridad Vial. El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado también una serie de enmiendas, todas ellas son mejoras de carácter técnico y mejoras en la redacción.

Dicho esto paso a comentar las enmiendas por artículos. Respecto al artículo 5 presento a la Mesa una enmienda transaccional a la enmienda 1 de Esquerra Republicana, a la 64 de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, a la 140 del Partido Popular, y a la 169 del Grupo de Convergència i Unió. Esta enmienda habla de las competencias del Ministerio del Interior, y se trata de incorporar una nueva letra q), que diría textualmente lo siguiente: Gestionar los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, elaborar el contenido de los cursos, así como su duración y requisitos. Dicha gestión podrá

realizarse mediante concesión, de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos de las administraciones públicas. **(El señor Jané i Guasch pide la palabra.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Creo que esta enmienda 169 que transacciona el Grupo Socialista se refiere a otro aspecto, que es el acceso a las personas con discapacidad.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Efectivamente, he confundido el artículo. La enmienda que acabo de leer se refiere a la 138 del Partido Popular y la 63 de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Por tanto, presentaré a la Mesa esta enmienda que acabo de leer como transaccional.

También en el artículo 5 ofrecemos otra enmienda transaccional a las enmiendas 1 de Esquerra Republicana, 64 de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, 140 del Partido Popular, y 169 de Convergència i Unió, que se refiere a la incorporación de un nuevo párrafo. La enmienda transaccional, referida a las personas con discapacidad, en su artículo 5, letra q), dice lo siguiente: La garantía de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley. Rechazamos la enmienda 139 del Partido Popular en cuanto intenta incorporar en su artículo 5 una nueva competencia al no haber autorización sino concesión. En todo caso, las condiciones de renovación de la concesión se recogerían en el pliego de la ley.

Pasamos al artículo 11.1. Ofrecemos una transaccional a las enmiendas números 2, de Esquerra Republicana, 65, de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, y 141, del Partido Popular, que diría lo siguiente: Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos. Al aproximarse a otros usuarios de la vía deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o, en general, personas con discapacidad y con problemas de movilidad. El objetivo de esta transaccional consiste en actualizar la terminología de este artículo 11.1.

Artículo 11.4. Mi grupo rechaza las enmiendas 142, del Partido Popular, y 170, de Convergència i Unió. Creemos que es más lógico incorporar su petición en el reglamento de conductores, que en estos momentos se está redactando.

En el apartado 5 hay una enmienda del Grupo Socialista que aceptamos. Es una mejora de redacción.

En el artículo 15 bis, apartado 2, referido a la escala ejecutiva de técnicos de seguridad vial, ofrecemos una transaccional a la enmienda 10 de Esquerra Republicana.

na de Catalunya y a la enmienda 188 de Convèrgencia i Unió, que iría como disposición adicional décima. La enmienda diría lo siguiente: El Gobierno adoptará las medidas precisas en el ámbito de las normas reguladoras de la función pública para garantizar la efectiva dotación y clasificación de puestos de trabajo y la formación de los medios humanos necesarios para la consecución de los fines propios de esta ley. En particular, dichas medidas deberán hacer posible que se alcance el nivel requerido de formación académica y un mayor grado de profesionalización y especialización de los empleados públicos que se dediquen a la investigación de accidentes de tráfico, a las tareas de inspección de los centros y actividades de formación y de reconocimiento de aptitudes de los conductores, a la enseñanza y educación vial, a la realización de pruebas de aptitud para la obtención de autorizaciones administrativas para conducir, así como a todas aquellas funciones que se consideren necesarias para lograr una mejor seguridad vial.

Pasamos al artículo 60, que se refiere a los permisos y licencias de conducción. Las enmiendas número 3, de Esquerra Republicana, número 66, de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, y 171, de Convèrgencia i Unió, son al apartado 2. Consisten en incorporar un párrafo. Yo ofrezco a estos grupos una enmienda transaccional en el sentido de que todos los centros deberán ser accesibles para los discapacitados. Se propone la transaccional en la disposición adicional sexta, condiciones básicas de accesibilidad para las personas con discapacidad, con la siguiente redacción: El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad respecto a todos aquellos centros que en materia de seguridad vial necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad o cuya gestión sea competencia de la Administración del Estado.

En el apartado 4 mi grupo rechaza las enmiendas números 4 de Esquerra Republicana, 41 y 46 de la Chunta Aragonesista y 67 de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Todos los grupos han presentado enmiendas al tema de la doble contabilidad para los conductores profesionales. Repito que mi grupo va a rechazar estas enmiendas, pero basándonos en una serie de argumentos.

No es aconsejable que dispongan de dos cuentas: una, como profesionales y, otra, como ciudadanos normales, por muchas razones, entre las más importantes porque ningún país de los que tiene implantado el permiso de conducción por puntos lo ha hecho. Si los países que tienen buenos resultados en seguridad vial no lo han hecho, nosotros que tenemos malos resultados no lo vamos a hacer, ya que complicaría extraordinariamente todo el sistema en cuanto a registros. Se podría producir la picaresca de que acabarían haciendo el reparto de mercancías con el turismo y utilizando la furgoneta para el ocio para aprovechar el permiso que

les queda. El principio que inspira la ley del permiso por puntos es que los conductores profesionales no pueden infringir más que el resto de los ciudadanos. Sin embargo, la pérdida de la vigencia del permiso es para ellos lógicamente más gravosa y causa más perjuicio que al resto de los ciudadanos y de esto nosotros somos perfectamente conscientes. Por ello, en las transaccionales y en el texto de la ley se otorga una especial atención y consideración en relación con la pérdida del permiso. Voy a citar algunos aspectos al respecto. Permítanme que en este apartado me extienda porque ha sido uno de los temas estrella de discusión por parte de todos los grupos.

Por primera vez se definen a los conductores profesionales en la disposición adicional tercera, que después presentaré como una enmienda transaccional que dice: Toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa. Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario. Hay algunas más, por ejemplo, mediante una disposición adicional se establece la realización de los cursos obligatorios que los conductores profesionales deberán realizar cada cinco años en aplicación de la directiva europea. Esto servirá para recuperar cuatro puntos y todo ello con independencia de los cursos normales de frecuencia anual para la recuperación de cuatro puntos. Se reduce a la mitad —esto es importante— para los profesionales el tiempo de pérdida de vigencia del permiso por haber agotado los 12 puntos respecto a los ciudadanos normales. En el artículo 63.6 se recoge que no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia hasta transcurridos seis meses y se reduce a tres para los profesionales. Si durante los tres años siguientes se pierde nuevamente la totalidad de los puntos, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia hasta transcurridos doce meses y se reducen a seis para los profesionales. Y algunas enmiendas más en otras disposiciones adicionales.

Siguiendo en el apartado cuarto, también rechazamos las enmiendas 41 de la Chunta Aragonesista, la 68 de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y la 173. ¿Las razones? El argumento de estos grupos es que la pérdida de puntos a los conductores profesionales solo tendrá lugar cuando la sentencia sea firme en vía judicial. Rechazamos estas enmiendas porque creemos que esto puede promover la presentación de muchos recursos, potenciar también a las empresas quitamultas, saturar los juzgados contencioso-administrativos, etcétera y al final solo demora la pérdida de puntos.

Dentro del apartado cuarto al artículo 60 también rechazamos las enmiendas números 103 y 127 de Coalición Canaria, que resultan de un régimen específico para la comunidad autónoma insular, y que en lugar de 12 puntos dispondrían de 24. Pensamos que es injustificado y discriminatorio. Además, afecta al núcleo duro de la ley y esto la haría desde nuestro punto de vista mucho más permisiva.

Respecto a las enmiendas números 143 del Grupo Parlamentario Popular, 172 de *Convergència i Unió* y 80 de Izquierda Unida proponemos una transaccional que diría lo siguiente: Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren las letras a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 65, apartado 5. Esta es la transaccional que ofrecemos a estos grupos.

Siguiendo con el apartado cuatro rechazamos la enmienda 174 de *Convergència i Unió*, que consiste en incorporar un párrafo. Este tema, señor Jané, es muy delicado. Nosotros rechazamos hoy esta enmienda, aunque vamos a seguir estudiándola con interés por si podemos llegar a algún tipo de acuerdo antes de ir al Pleno.

En el apartado 5 rechazamos la enmienda número 5 de Esquerra Republicana porque esta enmienda está vinculada a la doble cuenta para los profesionales. Aceptamos la enmienda número 49 del Bloque Nacionalista Galego.

Respecto a las enmiendas 144 del Partido Popular y 175 de *Convergència i Unió*, al artículo 60, apartado 5, proponemos una transaccional que diría lo siguiente: Igualmente, quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de 15 puntos en lugar de los 12 iniciales.

En cuanto a la enmienda 145 del Partido Popular, al artículo 60, apartado 5, le proponemos una transacción como disposición transitoria segunda, con la siguiente redacción: Quienes a la entrada en vigor de esta ley sean titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años dispondrán de un total de ocho puntos, que pasarán a convertirse en 12 puntos una vez haya alcanzado su permiso o licencia de conducción dicha antigüedad, salvo que en ese plazo de tiempo hayan sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos.

Por lo que se refiere a las enmiendas 146 del Partido Popular, y 176 y 186 de *Convergència i Unió*, que plantean un nuevo apartado 6, ofrecemos una transaccional con la siguiente redacción: La pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

Pasamos al artículo 63, apartado 5. Vamos a rechazar la enmienda 177 de *Convergència i Unió* porque lo que

pretende esta enmienda se encuentra ya regulado a nivel reglamentario, no legal, en el artículo 41 del Reglamento general de conductores.

A las enmiendas número 6, de Esquerra Republicana, 50 del Bloque Nacionalista Galego, 173 y 178 de *Convergència i Unió*, 42 de Chunta Aragonesista y 69 del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, al artículo 63, apartado 6, ofrezco una enmienda transaccional que diría lo siguiente: En este caso, el titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo fuera notificado. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales. Si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos 12 meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

A la enmienda 147 del Partido Popular, al artículo 63, apartado 6, ofrezco una transaccional que diría: La Administración declarará la pérdida de vigencia de la autorización para conducir cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en el anexo II. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de 15 días, notificará al interesado, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción. Aceptamos la enmienda 148 del Partido Popular, al artículo 63, apartado 7, que propone añadir la palabra reglamentariamente,

También en relación con el artículo 63, rechazamos las enmiendas 51 del Bloque Nacionalista Galego, 70 del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y 178 de CIU. Creemos que esta posición desprestigia, frivoliza los cursos y los transforma en un puro trámite de realización semestral. Rechazamos la enmienda 150 del Partido Popular porque crea problemas de comunicación y de explicación al no poderse saber cuántos puntos recupera. Rechazamos la enmienda 149 del Partido Popular porque entendemos que no es materia de ley sino de orden ministerial. Rechazamos la enmienda 165 del Partido Popular porque no procede ya que está previsto suprimir la pérdida de vigencia de los permisos al llevar más de cuatro años caducados en el próximo reglamento de conductores. Respecto al apartado ocho, rechazamos la enmienda 104 de Coalición Canaria por la misma razón, no es de ley, sino de orden ministerial.

Respecto a las enmiendas 43 de la Chunta Aragonesa, 71 de Izquierda Verde-Izquierda Unida, 179 de Convergència i Unió y 7 de Esquerra Republicana, ofrecemos una transaccional en los siguientes términos: La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministerio del Interior. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y de educación vial.

Proponemos una transaccional a la enmienda 168 al anexo III del Partido Popular como consecuencia de la petición de incluir las líneas generales del contenido de los cursos, ya que el contenido del anexo III iría por orden ministerial. Diría: El contenido de los cursos tendrá como objetivo promover la educación en seguridad vial, sensibilizar a los asistentes sobre los riesgos en la conducción y fomentar la responsabilidad y el civismo en sus actitudes.

La señora **PRESIDENTA**: ¿A dónde iría esa transaccional a la enmienda 168 del Partido Popular, al artículo 63, en el que estábamos, o a una disposición adicional?

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Es una enmienda de adición que iría en el artículo 63, apartado ocho.

Pasamos al artículo 65. Aceptamos la enmienda 36 del PNV. Aceptamos las enmiendas 180 de Convergència i Unió y 94 del Grupo Socialista respecto al apartado cuatro. Es subsanar un error del texto del proyecto que hacía referencia al apartado 5.e). Aceptamos la enmienda 151, del Partido Popular, de adición, que propugna la especial atención a los peatones en el incumplimiento de estas normas. Esta la aceptamos, pero no en la letra p), sino en la a). Aceptamos las enmiendas 105 de Coalición Canaria y 181 de Convergència i Unió a la letra b). Rechazamos la enmienda 106 de Coalición Canaria, considerándola intrascendente. Rechazamos la enmienda 107 de Coalición Canaria, pues pensamos que cualquier día puede salir un nuevo dispositivo y es bueno tener la cobertura legal oportuna.

Aceptamos parcialmente la enmienda 108 de Coalición Canaria. Propone excepciones por motivos específicos relacionados con la seguridad, higiene o prevención laboral, aunque pensamos que las excepciones están en el reglamento y que la ley remite al reglamento.

Aceptamos la enmienda 95 del Partido Socialista y rechazamos la 109 de Coalición Canaria. El tema era suprimir como infracción la conducción negligente. Pensamos que hay jurisprudencia, y la tipificamos con mayor detalle en el anexo II, punto 12, en el sentido de que pueda crear riesgo a los usuarios de la vía. Rechazamos la enmienda 110 de Coalición Canaria y aceptamos la enmienda 152 del Partido Popular, que consiste en añadir la expresión: o perjudicar al medio natural.

Rechazamos la enmienda 151 del Partido Popular porque está ya en el artículo 65.4.a).

La señora **PRESIDENTA**: ¿No acaba de decir que aceptan la enmienda 151 del Partido Popular?

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Pero en el sentido de que ya la hemos incorporado en el artículo 65.4.a). Era incorporar una nueva infracción —no respetar la preferencia de paso de peatones—, y lo hemos incorporado en dicho artículo.

Aceptamos la enmienda 182, de Convergència i Unió, que consiste en incorporar una letra p), así como la enmienda 96 del Grupo Socialista, que consistía en incorporar una letra q).

Pasamos al apartado cinco. Rechazamos la enmienda 111 de Coalición Canaria, que complica la comunicación y la información y puede inducir a la confusión. Aceptamos parcialmente la enmienda 72 de Izquierda Verde-Izquierda Unida. La redacción que propone es la del Código Penal y pensamos que no debe coincidir, ya está tipificado en el anexo II conducir de forma temeraria y explica en qué consiste: Circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas. Rechazamos la enmienda 112, de Coalición Canaria. Aceptamos la enmienda 73 de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, porque consideramos que lo que se plantea no es ningún problema hoy en día. Rechazamos la enmienda 74, también de Izquierda Verde-Izquierda Unida, por ser complicada y conflictiva. Rechazamos la enmienda 52, del Bloque Nacionalista Galego. Aceptamos la enmienda 170, de CiU; antes creo que dije que no la aceptábamos.

La señora **PRESIDENTA**: Señor portavoz del Grupo Socialista, si he entendido bien, este artículo 65 no tiene ninguna transaccional. Usted ha dicho el sentido del voto, negativo o positivo, en el conjunto de las enmiendas, en algunas ha dicho sí parcialmente, pero que yo haya oído no ha presentado ninguna transacción. Por tanto, ha terminado la defensa y fijación de posición del Grupo Socialista en cuanto a las enmiendas presentadas en este primer bloque.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señora presidenta, con respecto a la transaccional ofrecida a este grupo con respecto a la enmienda 141, simplemente quiero exigir el copyright, porque se ajusta a la literalidad de nuestra enmienda.

La señora **PRESIDENTA**: Perdone, señor Souvirón, ahora veremos su pretensión. Lo más necesario en este momento es tener el texto de las enmiendas transaccionales, para que puedan ser repartidas al resto de los grupos.

Mientras nos dan el texto de las enmiendas transaccionales, como hay un grupo parlamentario que no ha

podido intervenir en el debate del primer bloque, podemos dar la palabra ahora a la portavoz de Izquierda Verde-Izquierda Unida para que haga la defensa de sus enmiendas y, si quiere, que aproveche este trámite para hacer la defensa de todas ellas o para fijar posición sobre lo que se ha dicho en las transaccionales.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Gracias, señora presidenta, por su benevolencia. Estaba en la Comisión de Asuntos Exteriores defendiendo otra iniciativa. Este es el pluriempleo que nos caracteriza a los grupos pequeños.

Respecto a las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, quiero decir respecto a la 62 que tengo entendido que se ofrece una transaccional; se refiere a la exposición de motivos.

La señora **PRESIDENTA**: Perdona, señora portavoz, la exposición de motivos y el título todavía no se han debatido. Se hará al final. Estamos debatiendo el articulado, desde el artículo 5 al 65, ambos inclusive.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Gracias. La enmienda 63 la retiramos. Tengo entendido que la enmienda 64 ha sido aceptada. Entendemos que es muy positivo que se establezca esta garantía explícita de la igualdad de oportunidades, no discriminación, ni accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados por la ley. He entendido que se ha ofrecido una transaccional a las enmiendas 65 y 66 y, por tanto, hasta que no tenga su texto no me puedo manifestar. Se establece, en cuanto a la accesibilidad para las personas con discapacidades, que se establezca expresamente la obligación de que en los centros de enseñanza se adapte el acceso para las personas con discapacidad. Retiramos las enmiendas 67 y 68. La enmienda número 69 es fundamental para las especialidades que se deben recoger en esta nueva legislación sobre los conductores profesionales, por tratarse de una situación distinta a lo que es el usuario particular, en virtud de las especiales características de la conducción profesional, que son, por ejemplo, un mayor número de horas de conducción con relación a la conducción privada, sobre todo en cuanto a su afectación al derecho constitucional al trabajo; en caso contrario, podría quedar gravemente afectado.

Entendemos que la transaccional que ofrece el Grupo Socialista para que se reduzca el plazo de seis a tres meses es positivo, al igual que el resto de medidas que hemos conseguido, tras una dura negociación con el Grupo Socialista, que se recojan expresamente para facilitar la aplicación de esta ley a los conductores profesionales por la confrontación del derecho a la seguridad vial, a la vida e integridad física de las personas, a una conducción ordinaria en términos de normalidad, que no es la que ahora mismo se está produciendo en

nuestras carreteras, con el derecho al trabajo. Retiramos la enmienda 70. La enmienda 71 es una apreciación concreta respecto a los conductores profesionales y parece ser que se ofrece una transaccional por el Grupo Socialista para que los cursos de formación obligatoria que tienen que recibir los conductores profesionales puntúen también, a los efectos de estos puntos que se están recogiendo en esta nueva legislación, con cuatro. Nos parece positivo haber encontrado un punto en común para que se recoja algún tipo de beneficio por la realización de unos cursos que son específicos para los profesionales pero que afectan a la formación en cuanto a seguridad vial y que por tanto deben ser incluidos como una homologación a los efectos de esta ley. A la enmienda número 72 se ofrece una transaccional por parte del Grupo Socialista; establece que la temeridad sea manifiesta. Entendemos que es mejor explicitar que se pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, con la intención de que no se produzca ningún tipo de arbitrariedad a la hora de valorar cuando nos encontramos ante la temeridad, dado que la sanción que se aplica en estos casos es muy grave. Tenemos que aceptar esta transaccional en la que se añade el término manifiesta para que se reduzca la posible arbitrariedad, pero manifestamos que sería mucho mejor una mayor concreción para que los ciudadanos que están al volante se encuentren dentro de un marco más reglado y con menor arbitrariedad, por parte de las personas que han de valorar cuándo se produce o no esa infracción, dada la gravedad de la misma.

La enmienda 73 ha sido aceptada. La enmienda 74 se retira. Se ofrece una transaccional a la enmienda número 75 por parte del Grupo Socialista para que se explique claramente que hay una renuncia. Ha de quedar muy claro en el debate parlamentario que a lo que se renuncia cuando se paga la multa, con una reducción del 30 por ciento, es a hacer alegaciones previas y al proceso administrativo, pero no al proceso contencioso-administrativo, no al proceso en vía judicial, en el que se podrán alegar todas las cuestiones a las que se ha renunciado alegar en el proceso administrativo. Es fundamental garantizar esta posibilidad, la alegación de todas las cuestiones, y que no se produzca ninguna renuncia porque, si no, estaríamos directamente vulnerando la Constitución española. Por eso nos parecía fundamental explicitar que únicamente se renuncia a ello y no al recurso en vía contencioso-administrativa. Retiramos las enmiendas números 76 y 77. La número 78 queda sometida a la transaccional en coherencia con una de las anteriores. Retiramos la enmienda número 79. Se ofrece por parte del Grupo Socialista una transaccional a la enmienda 80, que aceptamos; se recoge que durante un día, siempre que no se trate de faltas muy graves, no se pueda acumular más de ocho puntos, porque a veces se puede dar que se infrinja el límite de velocidad y que te encuentres con varios radares en una misma carretera en un breve espacio de tiempo, lo que te puede llevar a que un día totalmente des-

afortunado en el que efectivamente se ha incumplido la normativa y por lo tanto corresponde la retirada de algunos puntos, uno se pueda quedar sin carné de conducir. Como todos hemos tenido días malos en nuestra vida, entendíamos que era necesario recoger esta posibilidad y ser un poco más benevolentes con los conductores para que en un solo día no se puedan perder más de ocho puntos, a no ser que sea por infracciones muy graves recogidas en los apartados a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 65, apartado cinco. Retiramos la enmienda número 81. Tengo entendido que la número 82 ha sido aceptada, así como la número 83 y la número 84. Se ofrece una transaccional a la enmienda número 85, que aceptamos; lo mismo ocurre con la 86, la 87 y la 88, a las que se han ofrecido transaccionales que son aceptadas por mi grupo. Son cuestiones puramente lógicas que recogen la parada o estacionamiento en vías interurbanas, exceptuando el carril bus. Es una situación ordinaria que se da en la vida cotidiana, especialmente de los profesionales y entendíamos que debía ser reflejado así.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Navarro, le haría una precisión para la ordenación del debate y posterior votación. Aparte de que hemos tomado nota de las transaccionales que estaría dispuesta a aceptar, retiraría de sus enmiendas vivas en este momento, que yo sepa, las números 63, 67, 68, 70, 74, 79 y creo que alguna más. Confirmanos por favor las enmiendas que va a retirar.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Son las números 63, 67, 68, 70, 74, 76, 77, 79 y 81. Desde luego, el Grupo Socialista no podrá quejarse.

La señora **PRESIDENTA**: No era nuestra intención poner en evidencia el gran acuerdo que ha suscitado. Solo queríamos ordenar la votación. Ya hemos tomado nota y aparte están las que han sido asumidas en transaccionales. Entiendo, señora Navarro, que usted ha defendido ya todas las enmiendas.

Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Después de escuchar las transacciones que nos ofrece el Grupo Socialista, trataré de explicar nuestra posición en cada una de ellas para clarificar cuáles son las enmiendas que quedan vivas para la votación final. Lo mejor será seguir un orden cronológico, porque será el criterio más claro. Se nos ofrece una transaccional a nuestra enmienda 169, que es una enmienda compartida con otros grupos. Aceptamos la transacción, aunque es el texto literal de nuestra enmienda; en aras del consenso retiramos nuestra enmienda y aceptamos la transacción, pero que conste que la transacción es el texto original de nuestra enmienda. Sometemos a votación la enmienda 170; se nos ha dicho que se iba a aprobar. Hubo un error inicial, pero entendemos que esta enmienda se

votará y será aprobada por el Grupo Socialista. Se nos ofrece a nosotros, junto con otros grupos, una transacción a la enmienda 171, que pasará a ser disposición adicional sexta. Aceptamos la transacción y retiramos la enmienda. En cuanto a la enmienda 172, que se refiere a la posibilidad de que se pierdan como máximo ocho puntos en un día, se nos ofrece una transacción, que aceptamos y retiramos nuestra enmienda. Se nos ha ofrecido una transacción a la enmienda 173, dentro del bloque, para favorecer a los conductores profesionales en el sentido de que se les aplique la mitad de tiempo cuando pierden su licencia; aceptaríamos esa transacción y, en aras del consenso, retiraríamos la enmienda 173. En cuanto a la enmienda 174, agradezco al portavoz socialista que nos diga que cree que podremos llegar a un acuerdo para el Pleno, si hoy no es posible; evidentemente, mantenemos la enmienda para su votación y nos gustaría que prosperara, pero si no es así intentaremos llegar a un acuerdo en el Pleno. Aceptamos la transacción que se nos ofrece a nuestra enmienda 175, que es muy importante y que trata de poder no llegar hasta 15 puntos, por parte del grupo mayoritario; por tanto retiraremos la enmienda y votaremos favorablemente la transacción. Aceptamos también la transacción que se nos ofrece a la enmienda 176, e incluso a nuestra enmienda 186, que es posterior, del segundo bloque. Como la finalidad era la misma, aprovecho ahora para aceptar la transacción que se nos ofrece por el Grupo Socialista y retirar las enmiendas 176 y 186 en el texto original. Sobre la enmienda 177 se nos dice que ya está en el reglamento general de conductores. Es un tema que podrá estar en la ley del permiso por puntos o no, pero que a mi grupo le gustaría debatir en la Comisión de Seguridad Vial; incluso nos hemos reunido con los centros de reconocimiento. Retiro la enmienda 177, para favorecer el consenso, pero ya anuncio que vamos a tratar este tema a través de una iniciativa parlamentaria en la Comisión de Seguridad Vial. En cuanto a la enmienda 178, se nos ha ofrecido la transacción que va con el grupo de los conductores profesionales; por tanto, retiraríamos esta enmienda en su literalidad y nos uniríamos a la transacción. La enmienda 179 es de las más importantes; se refiere a los cursos obligados, vía directiva. Se nos ofrece una transacción, que también aceptamos y retiramos nuestra enmienda.

La enmienda número 180 se acepta, de hecho, ya fue aceptada en ponencia; entiendo por tanto que hoy no la votamos porque ya se había incluido su texto, está dentro del informe de la ponencia. Me ha parecido entender que la enmienda número 181 se aceptaba literalmente; no es que haya una transacción, sino que se acepta como tal enmienda. ¿Es así? Se refiere a los peatones. Por las conversaciones previas que habíamos mantenido con el Grupo Socialista, yo creía que había una transacción, que aceptábamos, pero me ha parecido entender en la intervención de hoy que se aceptaba literalmente.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Se plantea una duda respecto a la calificación, pero el contenido sustancial se recoge y se acepta. Es cuestión de calificar la enmienda, nada más.

El señor **JANÉ I GUASCH**: ¿Sometemos a votación, por tanto, la enmienda tal como está?

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Sustancialmente se trata de incorporar la expresión especialmente peatones; creo que era fundamental, o sea, no recoge literalmente la enmienda. La redacción sería: parada y estacionamiento en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación constituyendo un riesgo u obstáculo para la circulación especialmente de peatones en los términos que se determinen reglamentariamente.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Yo acepto esta transacción que se me ofrece y por tanto no someteré a votación el texto original. Sí quiero que conste en el «Diario de Sesiones» que existe esa transacción.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Nos ha sido entregado ya este texto del que estamos hablando?

El señor **MAYORAL CORTÉS**: No, no, se lo vamos a entregar ahora.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Se entregará ahora. En este caso, si se entrega ahora, yo sustituiría la enmienda por la transacción y así favorecemos el consenso. Lo mismo ocurre con la enmienda número 182. En las negociaciones previas que había mantenido Convergència i Unió con el Grupo Socialista, esta enmienda se aceptaba con una redacción transaccional. Hoy se nos decía que se aceptaba literalmente. Si se nos ofrece la transacción a la enmienda número 182, también retiraríamos la original y la sustituiríamos por la transacción.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Ahora, en nuestra intervención se aclarará todo esto.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Se refiere al artículo 65, o sea, está en este bloque.

Voy a recapitular. Aceptamos todas las transacciones. Hemos retirado las enmiendas afectadas más las otras que he destacado. Entiendo que se aceptarán todas nuestras enmiendas con las redacciones transaccionales acordadas, que además someteremos a votación la enmienda número 170, que se aceptará, y la enmienda número 174, que se refiere al Código Penal. Parece ser que aún hoy no hay posibilidad de acuerdo. Esperemos que exista acuerdo en el pleno. Por tanto, Convergència i Unió entiende que en este primer bloque se acepta la práctica totalidad de nuestras enmiendas vía transacción y que sometemos a votación las enmiendas números 170 y 174, ambas literalmente. Gracias a todos los grupos por su colaboración.

La señora **PRESIDENTA**: Creo que ha quedado meridianamente clara la posición del grupo y su postura con relación a las transaccionales.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Vamos a aceptar la transacción a nuestra enmienda número 138, porque recoge el espíritu de nuestra enmienda. Asimismo, la transacción a la enmienda número 141. Igualmente aceptaremos la transacción a la enmienda número 143, para establecer un límite de ocho puntos como máximo que se pueden perder por día, salvo algunas conductas especialmente graves; entendemos que se ajusta al espíritu que defendemos en esta norma y que algo avanzamos. Lo mismo ocurre con respecto a la transacción ofrecida a nuestra enmienda número 144; volvemos a lo mismo, se contempla la posibilidad de que, igual que se pierde, se puedan ganar puntos, y no nos vamos a pelear porque en vez de llegar al tope de 16, como planteábamos nosotros, lleguemos a 15. Por tanto, la admitimos. Asimismo aceptamos la transacción a nuestra enmienda número 145, porque se corresponde con lo que decíamos nosotros. También nuestras enmiendas números 146 y 147; entendemos que las garantías jurídicas que queríamos preservar se contemplan ajustadamente. De momento no aceptamos la transacción correspondiente a la enmienda número 168, porque corresponde al debate del Anexo III y todavía no hemos entrado en ese debate.

La señora **PRESIDENTA**: Quedarían vivas para votación todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, salvo las que usted acaba de decir que va a retirar por la aceptación de las transaccionales.

Vamos a entrar ahora en el debate de la segunda parte del articulado, que hemos dejado pendiente. Como SS.SS. prefieran: esperamos cinco minutos, porque no están en la sala algunos portavoces o iniciamos el debate con los que están presentes en la sala.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Me da la impresión, señora presidenta, de que muchos grupos ya han defendido la totalidad de las enmiendas. Izquierda Unida, Esquerra Republicana, el señor Mardones.

La señora **PRESIDENTA**: El señor Mardones, no.

En cualquier caso, podemos entrar en el debate los que estamos presentes y, según se vayan incorporando, que defiendan sus enmiendas. Solamente tiene que defender las enmiendas, el Grupo de Coalición Canaria. El Grupo Mixto y el Grupo de Izquierda Unida ya las han defendido.

Señor Olabarría, ¿puede defender sus enmiendas al segundo bloque?

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Sin ninguna duda, señora presidenta.

El segundo bloque de las enmiendas es el más relevante.

La señora **PRESIDENTA**: El Grupo Socialista ha presentado ya una serie de enmiendas transaccionales. El Grupo Popular y Convergència i Unió ya han manifestado su posición. Como usted no ha tenido tiempo, ya se manifestará cuando pueda.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Gracias, señora presidenta. En relación con las enmiendas del segundo bloque, son las que mi grupo parlamentario considera más relevantes y hacen referencia a —no me atrevería a usar la expresión vulneración de los títulos competenciales de la Comunidad Autónoma del País Vasco— la oportunidad —de las que se presentan escasamente— de resolver algunas cuestiones pendientes, aunque la ley, la naturaleza o el fundamento ontológico de esta ley no sea de carácter punitivo, sea de carácter pretendidamente preventivo, educativo. Nosotros propugnaríamos en la enmienda número 31, la primera de las que voy a defender, señora presidenta, en primer lugar el reconocimiento. (**Rumores.**) Por si existiera la remota posibilidad de convencer a alguno de los portavoces, me gustaría ser oído.

La señora **PRESIDENTA**: Tenga en cuenta, señor Olabarría, que su enmienda en el primer bloque ha sido aceptada por el Grupo Socialista. Ya ha convencido algo.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Una enmienda de profunda entidad estética, pero estamos más interesados en concreto en este bloque, señora presidenta.

La primera cuestión hace referencia a la competencia sancionadora. Pretendidamente, esta no es una ley punitiva. Su naturaleza y su fundamentación ontológica pretende ser educativa y preventiva. Sin embargo, hay cuestiones que hacen referencia al derecho punitivo o sancionador en el ámbito del tráfico que están pendientes de resolver, es una buena oportunidad —por eso yo apelaba a los portavoces del Grupo Socialista— para resolver problemas que nos afectan secularmente desde la perspectiva de la identificación exacta de hasta dónde llegan las competencias punitivas, en concreto de la Ertzaintza y de aquellos cuerpos de policía que tengan naturaleza integral. Por tanto, las competencias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado están específicamente tasadas. Desde esa perspectiva, el artículo 31 hace referencia al reconocimiento a la Comunidad Autónoma del País Vasco y a las demás comunidades que hayan obtenido las transferencias de las competencias ejecutivas en materia de Tráfico de la imposición de una sanción muy concreta, que es la sanción de suspensión de la licencia del permiso de conducción. Yo comprendo que este debate no está maduro todavía. Este es un debate que quizás requiera seguir profundizando. Sencillamente, me conformaría con

que la enmienda no fuera desestimada en este momento y que pudiéramos tener un tiempo para consensuar algo que conceptualmente no es imposible consensuar. Habría fórmulas, quizá no las que derivan del tenor literal de esta enmienda, pero sí otras transacciones adicionales, que se podrían esbozar para futuros trámites en el Congreso o en el Senado. Estamos muy interesados por dos razones en que también se reconozca a la Comunidad Autónoma del País Vasco la competencia desde la perspectiva punitiva, del derecho sancionador aplicable en este caso, para la suspensión del permiso o licencia de conducción. ¿Por qué? Porque la policía, los órganos administrativos competentes del País Vasco sí incoan las diligencias previas al acto de imposición de la sanción concreta. El hecho de que haya una autoridad que incoa, que instruye el expediente sancionador y otra diferente que impone la sanción crea confusiones y vulnera principios generales de todo derecho punitivo. En primer lugar, un expediente instruido por una administración es resuelto por otra y, en segundo lugar, ello puede conllevar contradicciones entre la calificación, que hace la Comunidad Autónoma del País Vasco, y la imposición concreta de la sanción, que la hace una administración diferente, la del Estado. Desde una perspectiva sistemática, yo no voy a negar la argumentación —además es muy sencilla; así se las ponían a Felipe II o a Fernando VII, a quien fuera— de que esta no es una ley punitiva y que quizá no es la ley en la que haya que resolver esta cuestión, pero no dejemos pasar la oportunidad para resolver cuestiones competenciales importantes como esta. Yo apelaría a la flexibilidad y al buen talante del Grupo Socialista para que, por lo menos, se reflexione profundamente sobre cómo en materia punitiva esta cuestión está pendiente de resolver, y no es sencillo o admisible y crea grandes complicaciones y vulnera principios esenciales del derecho punitivo que una administración instruya un expediente sancionador y sea otra la que imponga una sanción concreta, no ya de naturaleza pecuniaria —que ya están reconocidas a la Administración autonómica vasca— sino otra de una naturaleza distinta, que es la suspensión de la licencia o permiso de conducir.

Congruente con la enmienda 31 es la 32, que viene a decir lo mismo. Obviamente, si hay una autoridad administrativa diferente, autonómica en este caso, para Euskadi, para Cataluña o para las comunidades que tengan transferida la competencia en materia de ejecución en relación con Tráfico, a las autoridades competentes hay que añadir la expresión o locución Administración General del Estado u otras. Esto requiere la aceptación de la enmienda anterior, número 31.

La enmienda número 33 también hace referencia a una cuestión de naturaleza competencial, al registro de conductores al que se refiere el artículo 32 del proyecto de ley que estamos debatiendo en este momento. En materia registral la cuestión es sumamente más sencilla. Es un problema puramente técnico de conexión o de cohesión de los registros para lo cual hay pro-

cedimientos informáticos perfectamente estudiados. Nosotros reclamamos la creación de un registro autonómico en el que se inscriban o integren los conductores que hayan cometido las infracciones previstas en esta ley; un registro que obviamente deberá estar conectado con el registro único que contempla el proyecto de ley que estamos analizando. Esto existe en otros ámbitos administrativos; existe en registros sanitarios autonómicos conectados con registros centrales, en el ámbito de la Seguridad Social; existen registros autonómicos en otros ministerios que funcionan en exclusiva en el ámbito de la comunidad autónoma correspondiente, que están debidamente conectados por procedimientos técnicamente muy sencillos con un registro central, que obviamente tiene que existir y cuya existencia nosotros no refutamos. Nada impediría y sí nos parecería que sería un exceso de celo centralizador en el espíritu de este proyecto de ley que se mantenga empeinadamente por parte del Grupo Socialista la existencia de un único registro, como está concebido en el proyecto de ley. No es una cuestión que sea de gran trascendencia competencial o que vaya a provocar la ruptura del Estado precisamente; no es una cuestión profunda sino meramente técnica. Bastaría articular los instrumentos técnicos de coordinación de los registros autonómicos que deban existir con el registro central. Además el título competencial existe en el ámbito del Estatuto de Autonomía de Gernika. En concreto, su artículo 17 atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco la posibilidad de que exista un registro de estas características. Creo que con esto la enmienda queda debidamente defendida.

La enmienda número 34, señor presidenta, también tiene naturaleza competencial. Hace referencia a que la Comunidad Autónoma del País Vasco y otras que tengan competencias en la materia —nosotros reclamamos esta competencia para la Comunidad Autónoma del País Vasco porque así está consignada por el artículo 17 del Estatuto de Autonomía de Gernika— posean competencia en materia de acreditación del reconocimiento de aptitudes psicotécnicas para los conductores con los requisitos que reglamentariamente se establezcan. En este momento la competencia del Gobierno vasco está debidamente acreditada y, por lo tanto, nosotros no solo argumentamos a favor de la existencia de títulos competenciales previstos en el bloque de constitucionalidad, sino porque además este servicio ya está reconocido a la Comunidad Autónoma de Cataluña y resultaría un agravio comparativo difícilmente admisible que, existiendo un servicio catalán de Tráfico en donde esta competencia es ejercida efectivamente, a otras comunidades autónomas que tienen la competencia incluso más definida en sus estatutos de autonomía no se les reconozca esta competencia.

La enmienda número 35 también es de naturaleza competencial y hace referencia al reconocimiento al Gobierno vasco de la competencia para otorgar autorizaciones a escuelas particulares de conductores para la

impartición de cursos de formación, tanto para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas como para la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores. Es una enmienda que hace referencia a los ciclomotores. Resulta una paradoja —y creo que el Grupo Socialista será consciente de ello— que existan en este momento competencias reconocidas a la Comunidad Autónoma del País Vasco para conceder autorización para la acreditación de permisos para camiones de quince ejes, pero que no exista este permiso para los ciclomotores. Se trata de una corrección de puro sentido común. Esta enmienda no requiere un gran despliegue argumental y hace referencia a un proceso sobre el que nos gustaría, no denunciar, pero sobre el que sí queremos reflexionar en materia de Tráfico. Cuando con los decretos correspondientes se transfieren las competencias en materia de Tráfico a las comunidades autónomas, se transfiere lo que en tal materia prevé el ordenamiento jurídico en el momento de la transferencia, pero en materia de Tráfico el ordenamiento jurídico es muy versátil, y luego las modificaciones posteriores del ordenamiento estatal no son objeto de nuevos decretos de transferencias que acojan esas permanentes innovaciones que en materia de Tráfico se producen por un ordenamiento que está permanentemente modificándose y mutando. Si la competencia es de ejecución, pediría que cualquier modificación del ordenamiento estatal respete la competencia de ejecución en los propios términos. Aquí se ha producido un hecho muy curioso. Cuando se ha modificado la legislación estatal limitando la competencia autonómica a lo que en su día se transfirió en el correspondiente real decreto de transferencias, el Gobierno vasco ha acudido a la jurisdicción contencioso-administrativa para reclamar la elevación del techo o la modificación de su ámbito competencial, al modificarse la competencia del Estado y haber nuevos instrumentos de actuación desde la Administración central del Estado. Esos contenciosos-administrativos, tengo que reconocerlo honestamente, han sido desestimados, han sido perdidos por la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco. A pesar de ello, pedimos que la competencia de ejecución sea la que la legislación prevea en cada momento, no de lo que la legislación preveía cuando se acometió el primer real decreto de transferencias, que es el único y que en este momento, al modificarse la legislación estatal, resulta sumamente limitativo para las posibilidades de actuación. Esto es lo que pedimos en esta enmienda.

La enmienda 36 ha sido aceptada anteriormente. Era una enmienda técnica. Agradezco la flexibilidad del Grupo Parlamentario Socialista que haya tenido a bien aceptarla. La enmienda 37, es también de naturaleza técnica. Le pediría al señor Mayoral que reflexionara, porque no existe la figura del posible reincidente. Una persona o es reincidente o no es reincidente. No hay una eventualidad. No hay un reincidente hipotético, aunque se pueda describir una especie de perfil psicológico.

gico de que vaya a reincidir, pero hace falta que además reincida. La alocución de posible reincidente es sumamente perturbadora y provoca una profunda inseguridad jurídica. (El señor Mayoral Cortés: La dictadura del relativismo.) Es un problema del relativismo. Últimamente puede haber muchas posibilidades que se conviertan luego en hechos materiales en el ordenamiento jurídico, pero vamos a darle al nuevo pontífice tiempo suficiente para que acometa estas reformas. El tema es serio. No existe un posible reincidente, como no existen posibilidades de otras cuestiones que no voy a citar aquí a título de ejemplo, porque resultaría de verdadero mal gusto. El reincidente lo es o no lo es. La posibilidad del reincidente es una prevención que resulta muy perturbadora jurídicamente.

Para terminar, me falta defender la enmienda número 38, que también está incardinada en las competencias que prevé el artículo 17 del Estatuto de Autonomía del País Vasco. El artículo 17 hace referencia a las competencias que en materia de policía tiene el País Vasco. Es un artículo singular, diferente a lo que prevén los demás estatutos de autonomía en materia de competencias policiales, tanto el estatuto catalán, como otros estatutos, que prevén la posibilidad de que existan policías integrales en estos países. ¿Por qué? Porque el artículo 17 del Estatuto de autonomía del País Vasco extrae las competencias policiales de los derechos históricos, constitucionalizados por la disposición adicional primera de la Constitución. Las competencias y la policía del País Vasco tienen una raíz foral inequívoca; raíz foral o matriz foral que hace que haya sido la primera policía que se ha desplegado y la primera policía que, a tenor de lo previsto en el artículo 17 del Estatuto de Autonomía, ejerce competencias plenas. En materia de impartición de documentos oficiales, las competencias de las fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado están tan tasadas como que hacen referencia exclusivamente a la expedición de pasaportes, a la expedición del documento nacional de identidad y a la documentación relativa a armas y explosivos. El artículo 17 tasa así las competencias en materia de impartición de documentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Todas las demás corresponden a la Ertzaintza o a las autoridades policiales del País Vasco. Desde esa perspectiva, requerimos que se respete esta previsión estatutaria, esta previsión del bloque de constitucionalidad y se conceda al País Vasco la capacidad de expedir lo que no deja de ser un documento de carácter oficial, que es el permiso de circulación y de matriculación de vehículos. De esto sí que vamos hacer cuestión, señora presidenta, porque el bloque de constitucionalidad tiene requerimientos que son difícilmente discutibles. Si no se toma esta enmienda en consideración, nosotros podríamos, incluso, inquirir al Tribunal Constitucional, porque la ley tendría vicio de inconstitucionalidad. Se refutaría una competencia específicamente reconocida por el Estatuto de Autonomía de Gernika. Solicitamos al Grupo Parlamentario Socialista que atienda con

generosidad, con buen talante y con flexibilidad intelectual una enmienda que tiene su justificación en el precepto que he comentado. Es una enmienda que puede resolver un problema secular con relación a las competencias de impartición de documentos oficiales de la Policía autonómica vasca y de la autoridad del departamento de Interior del Gobierno vasco, que está en el bloque de constitucionalidad. Apelo a un partido que se autoproclama constitucionalista y lo hago desde un partido al que no se le ha etiquetado tradicionalmente con ese calificativo. Lo que reclamamos en este momento es el cumplimiento del Estatuto de Autonomía de Gernika. Si no estamos en condiciones o los consensos no están maduros, pediríamos que se siga reflexionando desde una perspectiva flexible y que no decaigan las enmiendas, que no sean objeto de rechazo en este momento. Lo decía el señor Jané, y yo comparto su reflexión porque me parece particularmente lúcida. Esta ley tiene que ser de todos, tiene que ser una ley del Parlamento, no tiene que ser la ley de un solo grupo parlamentario. Que sea la ley de todos supone resolver problemas competenciales que no son discutibles. En materia competencial casi todo es discutible. Tal como se configura, tanto la Constitución en su título VIII, como los estatutos de autonomía están impregnados y preñados de conceptos jurídicos indeterminados. Estos no lo son. Aquí hay una atribución de competencias específica y una interpretación puramente literal difícilmente discutible. Luego pido flexibilidad al Grupo Parlamentario Socialista para que atienda esta enmienda. Si no lo puede hacer en este trámite parlamentario, que lo haga después, por favor.

La señora **PRESIDENTA**: El señor Olabarría ha defendido todas las enmiendas que quedaban de este segundo bloque del articulado. Tiene la palabra el señor Mardones para defender sus enmiendas.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En este segundo bloque defenderé las enmiendas comprendidas entre los números 113 a 137, ambos inclusive, con algunas salvedades que anunciaré en una primera fase de retirada de las mismas. Procedo a retirar la enmienda 113, señora presidenta. La enmienda 114 la mantenemos. **(La señora Álvarez Oteo pide la palabra.)**

La señora **PRESIDENTA**: Un momento, señor Mardones, que está pidiendo la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Disculpe la interrupción, pero si el portavoz no tiene inconveniente y en aras de la eficacia, si cada vez que dice la enmienda se refiere al artículo, es mucho más fácil de ser localizado.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Mardones, si puede, diga el artículo al que afecta cada enmienda.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Estoy siguiendo la numeración de las enmiendas que dio en su día la Mesa.

La señora **PRESIDENTA**: Si puede, diga al mismo tiempo el artículo a que se refieren.

El señor **MARDONES SEVILLA**: La enmienda 114, de supresión, está dirigida al artículo 67, sanciones, en el apartado 1, párrafo tercero, que comienza diciendo, en el proyecto del Gobierno: Las sanciones de multa podrán hacerse efectivas con una reducción del 30 por ciento, etcétera... Es a lo que se refiere la enmienda 114 de mi grupo, al artículo 67.1, tercer párrafo, de acuerdo con el texto del proyecto del Gobierno, publicado en el «Boletín Oficial del Congreso de los Diputados», de 5 de noviembre de 2004.

La enmienda número 115 modifica el artículo 67.1 en su cuarto párrafo. Se refiere a que el depósito o el pago de la multa podrá efectuarse en moneda de curso legal en España o de cualquier otro país con el que España mantenga tipo oficial de cambio; en cualquiera de los sistemas con que hoy el comercio admite el pago de cualquier cantidad, sea en metálico, sea con tarjeta de crédito o sea con cualquier otro efecto de pago legalmente reconocido.

La enmienda número 116 se retira. Estaba dirigida al artículo 67.2 en su primer párrafo.

La enmienda número 117 modifica el vigente artículo 67 en su punto 3 y se propone la supresión.

La enmienda número 118 se dirige al artículo 69.1 en su denominación de apreciación de las sanciones. Nuestra enmienda dice lo siguiente: Las sanciones previstas se apreciarán de acuerdo a la gravedad y trascendencia del hecho, evaluando las circunstancias de riesgo, peligro, manifiesta intencionalidad o clara conciencia de lo actuado, así como los antecedentes del infractor y su posible condición de reincidente.

La enmienda número 119 la retiramos, señora presidenta. Era una enmienda de modificación y estaba dirigida al ocho, modificando el vigente artículo 72, punto 3, en su primer párrafo.

La enmienda número 120 se retira. Era una enmienda de modificación al punto ocho, modificando el vigente artículo 72, punto 3, en su párrafo cuarto.

La enmienda número 121 se mantiene. Es una enmienda de supresión dirigida al artículo 72 (personas responsables), punto 4, que se refiere a la responsabilidad por el ejercicio profesional al que se refieren las autorizaciones del artículo 5. c) en materia de enseñanza de la conducción, etcétera.

La enmienda número 122 es de supresión al vigente artículo 77, punto 1, en su segundo párrafo, que comienza diciendo: Será causa legal que justifique la notificación de la denuncia... Proponemos la supresión por entender que la discrecionalidad que introduce es desorbitada. Nos situamos otra vez en un terrero de inseguridad jurídica muy manifiesto. La discrecionalidad

desorbitada como instrumento de denuncia y de punición en manos de determinadas personas a las que no les vamos a exigir el coeficiente mental que tienen agrava los efectos de la discrecionalidad.

La enmienda número 123 está dirigida al artículo 77 en su punto 2, que se refiere al abono del importe de la multa indicado en la notificación de la denuncia. Proponemos la supresión y llevarlo a otra parte del texto, como hemos visto anteriormente.

En la enmienda número 124, que está dirigida al vigente artículo 82 referente a la anotación y cancelaciones, proponemos que se modifique el plazo de tres años que trae el proyecto del Gobierno por el de un año. Nuestra enmienda diría: Las anotaciones, a efectos de antecedentes, se cancelarán bien de oficio o a instancia del interesado transcurrido un año o seis meses, respectivamente, desde su total cumplimiento o prescripción. Nos parece que llevar la supresión de las anotaciones a un periodo tan amplio como el de tres años está por encima de leyes penales contempladas en el vigente Código Penal. No nos explicamos que no se puedan cancelar en un conductor que ha observado después una conducta plenamente legal y aceptable. Volvemos a plantear una idea que ha explicitado muy bien en el día de hoy el portavoz del Grupo Catalán de Convergència i Unió, el señor Jané, en relación con los efectos pedagógicos de esta ley. No se puede mantener a una persona tres años con esos antecedentes, que no se distribuyen por gravedad.

La enmienda número 125 se retira, señora presidenta. Estaba dirigida a la disposición adicional primera.

La enmienda número 126 pretende incorporar una disposición adicional segunda con efectos de la garantía de la antigüedad de permisos y licencias de conducción. Nuestra enmienda viene a decir también que la antigüedad permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada conductor.

La enmienda número 127 se mantiene. Hace una referencia explícita a las circunstancias de las comunidades autónomas de régimen archipelágico de geografía insular, como son Baleares y Canarias, excepciones que ya comenté en mi primera intervención en el bloque anterior y que para ir rápidamente hago causa de facilitar a la Comisión, debido al número de enmiendas y la hora en la que estamos.

Con la enmienda número 118, dirigida a la identificación del anexo II, infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, nosotros proponemos una expresión más correcta en castellano, que es: infracciones que implican la pérdida de puntos. Es una cuestión de estilo y de un léxico gramatical más adecuado: implican, no se llevan aparejados.

La enmienda número 129 está dirigida al anexo II en su punto 6 y propone la supresión del mismo, por entender que esta disposición tiene que tener corres-

pondencia con las enmiendas anteriores que hemos defendido.

La enmienda número 130 está también dirigida al anexo II en su punto 8. Proponemos la siguiente modificación: Sobrepasar en más de su tercera parte las velocidades máximas autorizadas comprendidas entre los 90 y 120 kilómetros por hora. Se trata —decimos en nuestra justificación— de adecuar sanciones a velocidades y riesgos diferentes. La sanción tiene que tener una correlación en cuanto a su intensidad gradual en las velocidades y en los riesgos. No es lo mismo conducir en una calzada de doble vía que en otras circunstancias, de acuerdo con las características de la carretera o vía que se utiliza, que puede generar la sanción por la presunta infracción.

La enmienda número 131 trae también consecuencia de una que habíamos defendido en el primer bloque referida a los objetos que puedan producir incendios o, por su entidad, accidentes de circulación. Se puede derramar el combustible, el gasoil o la gasolina y generar un peligro en la propia calzada o ser materia combustible para propiciar un incendio forestal en las inmediaciones.

La enmienda número 132, referida al anexo II, en su punto 17, la vamos a retirar.

La enmienda número 133, de supresión al punto 28 del anexo II, se refiere a lo complicado que resulta sancionar con puntos el incumplimiento de la distancia de seguridad. Es muy difícil percibirlo visualmente, dada la intensidad de tráfico que hay, y no vamos a poner radares ni guardias civiles de Tráfico cada cien metros en las carreteras para sancionar el incumplimiento de la distancia de seguridad. Además, es un tema muy conflictivo, porque un conductor puede guardar la distancia de seguridad con el que le precede e introducirse otro conductor que tiene más prisa o utiliza la picaresca para colocarse en los espacios libres, como estamos acostumbrados a ver.

Proponemos la supresión de la enmienda número 134, dirigida al punto 31 del anexo II, por coherencia con otras enmiendas anteriores que hemos defendido, así como de las enmiendas números 135, dirigida al anexo II, punto 34, y 136, dirigida al anexo II, punto 35.

La enmienda número 137 propone una nueva disposición transitoria, que pasaría a ser la primera, reordenándose en consecuencia la actual única como segunda, y que viene a decir lo siguiente: Disposición transitoria primera. Obligaciones sobre los sistemas de retención infantiles en el servicio público del taxi. Las indicadas obligaciones se exceptuarán en el servicio de taxi en tanto estos sistemas de retención no ofrezcan modelos idóneos o universales adecuadamente incorporados o establecidos a estos vehículos. Hemos visto la casuística en algunas comunidades autónomas, País Vasco entre ellas, que han producido en los colectivos de taxistas determinados rechazos a admitir menores porque tienen llevar en los turismos ordinarios unos sistemas de protección y retención infantiles al respecto.

La señora **PRESIDENTA**: Dos cuestiones. En primer lugar, entiendo que usted ha retirado las enmiendas 113, 116, 119, 120, 125 y 132.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Correcto, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: En segundo lugar, como ha sido presentada una enmienda transaccional que afecta a su enmienda número 108, al artículo 65 del primer bloque, le ruego que se pronuncie sobre la misma.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Acepto la enmienda transaccional, señora presidenta, para que sea votada.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Convergència i Unió para defender sus enmiendas.

El señor **JANÉ I GUASH**: En concreto, nuestro grupo ha presentado 12 enmiendas a este segundo bloque, que paso a defender con el mismo criterio que antes, siguiendo la propia ordenación que figura en el índice de enmiendas.

La enmienda número 183 tiene una gran trascendencia en lo que se refiere al permiso por puntos. Una de las consecuencias de perder los puntos es que pierdes la licencia de conducir temporalmente, pero la pierdes. ¿Qué hacemos en los casos en que uno conduce sin licencia? Porque puede aumentar los casos de conductores que vayan sin licencia y el proyecto establece que si uno no tiene la licencia y conduce debe pasar un plazo de un año hasta que se pueda volver a examinar y obtener la licencia. Nosotros pedimos que este plazo de un año pase a dos años. Quien incumpla la norma, quien conduzca sin poder hacerlo, quien al final se salte absolutamente la normativa pedagógica que hoy estamos haciendo aquí con el máximo consenso entre todos, tiene que tener una repercusión. Quien conduzca sin permiso tiene que tener esa sanción adicional de estar dos años sin poder examinarse, sin poder obtener el permiso o la licencia. Entendemos que es una enmienda que encaja plenamente en la filosofía del permiso por puntos —ser duros con el que conduzca sin licencia— porque si toda la consecuencia es perder la licencia parece lógico pasar de uno a dos este plazo.

Nuestra enmienda número 184 intenta recuperar el texto que figuraba anteriormente y que el proyecto aún no sabemos por qué suprime. El hecho de que pueda sustituirse, en caso de infracciones leves, la sanción económica de la multa por otras medidas también reeducadoras era positivo. Sin embargo, se suprime este texto en el proyecto actual. Nosotros intentamos recuperar ese texto y esperamos que pueda ser objeto de consenso.

La enmienda número 185 se refiere a la necesidad de que la jurisdicción penal comunique al registro aquellas sentencias que llevan aparejada la retirada del permiso o licencia de conducción. Creemos que debe claramente realizarse esta comunicación, nosotros decimos que en un plazo de 15 días. Parece que esta sea una enmienda armónica con el nuevo sistema de permiso por puntos. En aquellos supuestos penales en los que de la sentencia se deriva la retirada del permiso o licencia de conducción esto deba comunicarse al respectivo registro. La enmienda número 186 ha sido ya transaccionada en el primer bloque y, por tanto, no me referiré a ella.

En cuanto a la enmienda número 187, nuestro grupo cree necesario que se obligue al Gobierno a elaborar un plan estratégico de seguridad vial. Entendemos del todo necesario que este plan estratégico deba debatirse en esta Cámara y ser objeto de control en la comisión específica para ello, que es la Comisión de Seguridad Vial. Por tanto, reforzaríamos el control parlamentario sobre la seguridad vial si se aprobara esta enmienda número 187.

Respecto a la enmienda número 188, al primer bloque, se nos ofrecía una transacción porque era coincidente con la número 10. Nosotros preferimos dejar para el Pleno el texto de esta enmienda, por lo que hoy no aceptaríamos la transacción. Si el otro grupo proponente, Esquerra Republicana de Catalunya, acepta la transacción, como parece que ha dicho su portavoz a tenor de su intervención, se votaría hoy. Sin embargo, quiero dejar claro que respecto a esta enmienda 188, relativa a la escala ejecutiva de técnicos de seguridad vial, mi grupo hoy no se conforma con esa transacción que se nos ofrece y la mantenemos viva para el Pleno porque es un tema que venimos reivindicando desde hace muchos años. Entendemos que encaja con la ley del permiso por puntos, en el sentido de que los examinadores deben tener una condición distinta a la actual, deben tener una categoría administrativa también distinta dentro del grupo B. Los examinadores representan un colectivo que va a tener también un plus de actividad con el permiso por puntos, van a tener que realizarse nuevas pruebas. De ahí que esa reivindicación de la escala ejecutiva, que desapareció con la Ley 30/1984, deba ser una realidad, como también debe serlo la creación de la escuela de examinadores que aprobamos en la subcomisión de seguridad vial del Congreso la pasada legislatura. Es un tema pendiente de ejecución y lo vemos del todo necesario. Por tanto, de momento nosotros preferimos mantenerla para el Pleno y que se someta hoy a votación la literalidad de nuestra enmienda 188 sin aceptar la transacción.

La enmienda número 189 va en la misma línea que algunas de las enmiendas que ha presentado el Grupo Vasco. Es un tema competencial que ya estuvimos negociando en la pasada legislatura y no conseguimos un resultado positivo. Se trata de evitar la duplicación burocrática que se produce cuando la policía autonómi-

ca debe imponer también al final la sanción de suspensión o retirada del permiso de conducir. Aquí hay un tema competencial no resuelto que intentamos resolver con nuestra enmienda 189 y que mantenemos también para votación.

Nuestra enmienda número 190 intenta reflejar el plurilingüismo del Estado en los permisos o licencias de conducir. Por tanto, pedimos que se incorporen las distintas lenguas que tienen también, junto con el castellano, carácter oficial, y algunas de ellas carácter de lengua propia en su respectiva comunidad. Por ello pedimos ese respeto a la realidad plurilingüe del Estado en las actuales licencias o permisos de conducción, en los futuros e incluso en la materialización tangible que pudiera realizarse del permiso por puntos.

La enmienda número 191 se refiere al examen médico psicológico antes de matricularse en un centro de enseñanza. Esta enmienda es de sentido común, pero a mi grupo no le importaría trasladarla finalmente a la Comisión de Seguridad Vial si se entendiera que no encaja en el proyecto de ley que hoy debatimos. Lo que no tiene ninguna lógica es que muchas personas se matriculan y pagan la matrícula en una autoescuela para obtener su permiso de conducir y una vez han realizado los cursos, antes de examinarse, deben pasar el examen médico psicológico y si no son aptos en ese examen ya han pagado y han realizado los cursos. Sería mucho mejor que pudieran realizar el examen médico psicológico antes de matricularse porque se evitarían así algunas situaciones de conflicto que se han originado. Por tanto, entendemos que es un tema que debe resolverse y, si no es hoy en esta ley, estaríamos dispuestos a hacerlo a través de alguna iniciativa en la Ley de seguridad vial.

La 192 es una enmienda emblemática. ¿Cómo será el nuevo permiso por puntos, nos lo hemos planteado? ¿Cómo sabrá el ciudadano cuántos puntos tiene? Porque si es un tema pedagógico, es bueno que cada conductor vaya conociendo cómo está su saldo de puntos, cuántos puntos le quedan por perder, cuántos ha recuperado. Nosotros entendemos que sería muy positivo, como han hecho otros países que han implantado el sistema por puntos, que hubiera una especie de carné tangible, que cada ciudadano tuviera su permiso y supiera los puntos que le restan; que cuando los recuperara, se incorporaran y que cuando se suprimieran puntos por cometer infracciones, se quitaran tangiblemente, que se percibiera. Entendemos que la utilidad pedagógica del nuevo sistema se incrementaría y, con ello, la capacidad disuasoria que debe tener el permiso por puntos para cometer nuevas infracciones.

La enmienda número 193 tiende a incorporar mecanismos de mayor control de la asistencia a los cursos de sensibilización y reeducación vial. Entendemos que una de las facetas del permiso por puntos, donde nos la vamos a jugar en el futuro sobre el prestigio del nuevo permiso, es de qué manera esos cursos son útiles y se controla su asistencia, y con esta enmienda intentamos

mejorar ese control. Si se nos dice que se hará reglamentariamente, también lo aceptaremos, pero creemos que sería positivo incorporar algún mecanismo de control en el proyecto de ley.

Termino ya, señora presidenta, señorías, con la enmienda más importante en este segundo bloque —todas lo son—, y quiero llamar la atención de la Cámara sobre esta enmienda número 194, al anexo II, relativa al listado final de conductas que provocan la pérdida de puntos. El proyecto viene sobrecargado de conductas que hacen perder puntos, en el proyecto todo hace perder puntos, cualquier infracción grave o muy grave, sin discriminar ninguna, provoca la pérdida de puntos, y no se trata de esto. Fracasaré el sistema si pretendemos abarcarlo todo. Debemos dar un mensaje claro a los conductores, un mensaje preciso, que cada conductor sepa muy claramente qué es lo que provoca la pérdida de puntos. Todo no puede hacer perder puntos porque, si todo hace perder puntos, vamos a restar credibilidad al sistema y queremos potenciar este sistema, que sea útil. Por tanto, nosotros reducimos a 18 el número de infracciones que pueden provocar la pérdida de puntos, con un lenguaje más claro, más didáctico y más inteligible por parte de toda la sociedad para que cuando, después de aprobar hoy este proyecto de ley, un conductor nos pregunte qué es lo que le va a hacer perder puntos, seamos capaces de decirle claramente estas 18 cosas muy claras, no remitidas a reglamentos posteriores, no si ha incumplido no sé qué artículo; no, hay que decir las cosas claras. Por ejemplo, conducir hablando por el móvil cuando no está autorizado el sistema porque no tiene manos libres; conducir invadiendo el otro carril o en sentido contrario, saltarse un stop o un semáforo en rojo, es decir, conceptos claros.

Mi grupo quiere abrir una reflexión seria y profunda sobre este catálogo. Se nos va a ofrecer una transacción, pero ya adelantamos que hay conceptos jurídicos de amplia interpretación, como conducción negligente o temeraria, que ya tienen su sanción administrativa y penal. No hace falta que todo haga perder puntos, busquemos sólo aquellos conceptos más claros. Hoy mi grupo no renunciará a aceptar transacciones en este ámbito que reduzcan la lista inicial, pero pido a la Cámara que, una vez aprobado el proyecto de ley, seamos capaces de analizar bien cómo ha quedado la lista y no renunciemos a poder simplificarla aún más en su tramitación en el Senado. Repito, aquí la nueva norma se la juega. Estoy de acuerdo con lo que decíamos al inicio. Esta debe ser una ley de todos y del Parlamento y aquí el Parlamento se la juega. Nos jugamos en un futuro saber cómo hemos sido capaces de definir qué es aquello que por su carácter prioritario queremos que, además de la correspondiente sanción administrativa o penal, conlleve la pérdida de puntos. Por tanto, pido que hagamos un esfuerzo más, si es preciso en el Senado, para intentar acotar el número de circunstancias, porque si no el sistema va a tener una difícil aceptación si todo provoca finalmente que se pierdan puntos. Es

una enmienda importante, significativa y espero que el grupo mayoritario nos ofrezca una transacción que hoy pueda permitir un primer avance, pero que no sea el avance final. Esperemos que en el trámite del Senado seamos capaces también de reducir aún más esta lista.

La señora **PRESIDENTA**: Como ven, no estamos acortando los tiempos, pero les rogaría ya a los portavoces que sean un poco más breves en sus intervenciones porque queda terminar este turno y posicionarse sobre otras posibles transaccionales que aparezcan, más las votaciones que requerirán un tiempo largo. Rogaría un poco más de brevedad en las posiciones.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Me sumo a su ruego y voy a intentar dar ejemplo. Voy a ir por orden de enmiendas para que sea más fácil. La enmienda 153 pretende acotar, por razones de seguridad jurídica, el tiempo mínimo y máximo de suspensión del permiso de conducir en los casos de infracciones graves o muy graves. La 154 mantiene la posibilidad de hacer efectivas las multas, con reducción del 30 por ciento de su cuantía hasta el momento de recibir la notificación de la sanción por parte de la Administración. Lo contrario sería reducir una garantía que tiene en este momento el ciudadano y, por tanto, el conductor. La enmienda 155 tiene por objeto mantener una norma que tiene claramente definido su objetivo de sensibilización social, la posibilidad recogida en la Ley actual de seguridad vial de sustituir, en casos de infracciones leves cometidas por jóvenes, la multa por una prestación social sustitutoria. No comprendemos el sentido de quitar eso cuando estamos hablando de una norma de sensibilización. La enmienda 156 habla de cómo solucionar la posibilidad —a ello me refería al intervenir en el primer grupo de enmiendas— de hacer factible que las empresas de alquiler a largo plazo puedan cumplir la obligación que tienen de colaborar con la Administración. Son estas empresas que se distinguen claramente de las de alquiler a corto plazo y normalmente esos alquileres de coches se hacen a empresas que son las que determinan quién es el conductor en cada momento. Por tanto, debe establecerse expresamente que en el caso de las empresas de alquiler a largo plazo cumplen su obligación legal entregando los contratos de arrendamiento donde figure quién es el arrendatario de los vehículos.

La enmienda 157 se refiere a que el abono del importe de la multa no suponga la imposibilidad de hacer alegaciones o de hacer el oportuno recurso cuando se estime necesario. Lo contrario, en un intento de facilitar el trabajo de la Administración, limitaría las garantías y los derechos del ciudadano. La enmienda 158 habla de la posibilidad de acceso por parte del conductor al reglamento de conductores e infractores para conocer en cada momento su saldo de puntos, y en la línea del señor Jané que cada conductor pueda conocer

en cada momento cuál es su balance, porque es la única manera de que se pueda determinar si hay algún punto que has quitado y la infracción no era suya.

La enmienda 159 trata de establecer la fijación del momento en que produce efectos administrativos la inscripción en el registro de conductores infractores de la sanción que supone pérdida de puntos. Proponemos que ese momento sea a los quince días de la notificación fehaciente de la Administración. Las enmiendas 160 y 161 vamos a retirarlas. La enmienda 162 establece que la modificación de los anexos de la ley deba hacerse por real decreto, de forma que no puedan sufrirse alteraciones reglamentarias, sino que sea el Parlamento el que deba conocer de las modificaciones de este anexo, puesto que nos parece que son absolutamente relevantes desde el punto de vista legal. La enmienda 163 plantea la necesidad de desarrollo reglamentario de los aspectos básicos de esta ley ante la entrada en vigor de la modificación que estamos debatiendo en este momento. Retiramos las enmiendas 164 y 165 porque ya hemos oído en la intervención del Grupo Socialista que será materia de desarrollo reglamentario y que están en ello.

La enmienda 166 se plantea para resolver un problema que creemos que por sus repercusiones debe tomarse en serio. Por otra parte, la enmienda que planteamos es fruto de un acuerdo de todos los grupos parlamentarios en la Comisión de Seguridad Vial de esta Cámara y, por tanto, no entendemos por qué el Grupo Socialista no es sensible al asunto. Estamos refiriéndonos a los accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas. Se trata de establecer claramente la responsabilidad de cada cual, la responsabilidad del conductor, la responsabilidad del propietario o del arrendador del coto y la responsabilidad por el mantenimiento inadecuado de la vía pública. Nosotros creemos que es una enmienda que tiene unos claros efectos que se extienden a muchas personas y que tienen un importante valor económico. Entendemos que esa inquietud existe en todos los grupos parlamentarios y estamos dispuestos, por acercar posiciones, a plantear incluso una transacción que acerque posturas con respecto a nuestra enmienda, que trasladaré a la Mesa después de terminar mi intervención y que estaría redactada en los siguientes términos: En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas, será responsable el conductor del vehículo cuando se le pueda imputar incumplimiento de las normas de circulación. Los daños personales y patrimoniales de estos siniestros solo serán exigibles a los titulares de aprovechamientos cinegéticos, o en su defecto a los propietarios de los terrenos, cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produce el accidente como consecuencia de su responsabilidad en el estado de conservación de la misma y en su señalización.

Nos parece que no debemos perder la ocasión, cuando estamos modificando la ley de seguridad vial, de mejorarla también en este sentido, y hacemos el esfuerzo que acabo de indicar de facilitar otra redacción por si los grupos se encuentran más cómodos en ella.

La enmienda 167 se refiere al baremo de aquellas conductas que son susceptibles de restar puntos con su comisión. Nosotros creemos que es preciso que el conductor pueda visualizar aquellas conductas que merecen una mayor reprobación social por sus consecuencias para la seguridad vial. No es eficaz que el conductor llegue a la conclusión de que va a perder puntos haga lo que haga, porque de ahí al fracaso de la norma hay, creemos, un solo paso. Por ello pensamos que hay que reducir de forma importante el número de infracciones que se contienen en el proyecto por las que pueden reducirse puntos porque, de lo contrario, no estaríamos llevando al ánimo de los conductores, que son los primeros que tienen que sensibilizarse con el tema, que hay conductas especialmente reprobadas y reprobables socialmente y que son aquellas a la que hay que quitar puntos, porque para sancionar esas conductas graves ya está, como decía antes, el derecho sancionador del tráfico y el Código Penal, que se podrá emplear en aquellos casos en que así corresponda.

Por último, la enmienda número 168 nos parece especialmente relevante. Es la causa del principal desacuerdo con el grupo mayoritario de la Cámara. En ella planteamos que en la ley tienen que estar recogidas las líneas básicas de los cursos que se van a impartir para sensibilizar y reeducar a los conductores infractores: las condiciones mínimas exigibles a quienes vayan a impartirlos, la determinación de quién debe expedir el certificado de asistencia y aprovechamiento a los mismos, el criterio de acreditación y renovación de la autorización a los centros que vayan a impartirlos; en fin, las paredes maestras, que deben estar reguladas legalmente, de los cursos, de quiénes van a impartirnos y de cómo se van a financiar. Ya hemos dicho muchas veces que en el éxito o en el fracaso de estos cursos está precisamente el éxito o el fracaso de la norma. Por tanto, nos parece muy importante que ese esquema básico esté recogido legalmente, que sea materia legal y que por tanto sea objeto de debate en el Parlamento para su modificación cuando proceda, sin perjuicio del normal desarrollo reglamentario, que lógicamente debe contener aquellas cuestiones que durante la evolución normal de los cursos puedan ser objeto de modificación.

Estas son nuestras enmiendas. Creemos que estamos empezando un camino que todavía es susceptible de negociarse y que hay cosas que todavía se pueden mejorar en la ley. Nos siguen llegando propuestas que se pueden atender muy bien. Por ejemplo, vamos a plantear en el momento oportuno —me imagino que será en el Senado— una buena iniciativa, que es que aquellas infracciones que reduzcan puntos y que se produzcan llevando a menores como ocupantes del vehículo, por aquello del carácter didáctico de la norma al que

se ha referido tan asiduamente el señor Jané, sean susceptibles de reducir un punto más.

Sigo esperando que lleguemos a un acuerdo definitivo. Deseamos que, como decía el señor Jané, esta pueda ser una ley del Parlamento y no una ley de uno u otro grupo parlamentario.

La señora **PRESIDENTA**: Para recapitular, ha dicho que retiran las enmiendas 159, 161, 164 y 165 y ha presentado una transaccional con la 166.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Efectivamente.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Procuraré ser lo más breve posible, como usted nos ha demandado.

Empiezo por el artículo 67, viendo las enmiendas de todos los grupos que se refieren a este artículo. Aceptamos la enmienda 153 del Grupo Popular. Le pasaremos el escrito literal, que modifica el original del texto y establece un mínimo de un mes de suspensión. Consideramos que es oportuna y, por tanto, la aceptamos.

Al artículo 67, párrafo tercero, se presenta una transaccional con las enmiendas propuestas: la 75 del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, la 78 del mismo grupo, la 123 de Coalición Canaria, la 157 del Grupo Popular y la número 77 también de Izquierda Unida, pero creo que la ha retirado de —alguna manera el espíritu está incluido—, cuyo texto diría: Las sanciones de multa podrán hacerse efectivas con una reducción del 30 por ciento sobre la cuantía correspondiente que se haya consignado correctamente en el boletín de denuncia por el agente o, en su defecto, en la notificación posterior de dicha renuncia realizada por el instructor del expediente, siempre que dicho pago se efectúe durante los 30 días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación. El abono anticipado con la reducción anteriormente señalada, salvo que proceda imponer además la medida de suspensión del permiso o de la licencia para conducir, implicará únicamente la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa y sin perjuicio de la posibilidad de interponer los recursos correspondientes. Esto es lo que más preocupaba a los grupos con los que hemos transaccionado y de esta manera queda contemplado.

Al artículo 67 párrafo número 2 se hace una transaccional atendiendo literalmente la enmienda 183, que le preocupaba al portavoz —después les pasaremos el texto porque hay una modificación— y quedaría así: En el supuesto de la infracción contemplada en la letra j), la conducción de un vehículo sin ser titular de la autorización administrativa correspondiente, la sanción que se imponga llevará aparejada la imposibilidad de obtener el permiso o licencia durante dos años. Con esto

terminaríamos con el artículo 67 en cuanto a la aceptación de enmiendas por parte del Grupo Socialista.

Por delicadeza y de la manera más rápida me gustaría referirme a aquellas enmiendas que se han rechazado en este apartado. La enmienda 123, aunque no afecta sustancialmente y queda contemplada, se rechaza. La enmienda 76, de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que hace alusión a que la sanción sea una vez, también se rechaza. Nosotros somos un poco más rigurosos, por no decir duros, cuando se cometen dos infracciones. Si la segunda no se puede fraccionar en la actualidad en los dos supuestos, con independencia de si es grave o no, no tiene nada que ver en este caso con el permiso por puntos. También se rechaza la enmienda 154, del Grupo Popular la redacción que propone va en contra de la idea que inspiró el texto del proyecto, la simplificación administrativa y el dotar al procedimiento sancionador a los efectos de un pago anticipado de un plazo con fecha cierta, 30 días naturales, para evitar la incertidumbre que propicia la redacción actual del artículo 67 del texto articulado de la Ley de Trafico, en su apartado 1 párrafo segundo, que hace depender la posibilidad del pago anticipado con reducción del 30 por ciento de una fecha incierta, como es la de «antes de que se dicte resolución». Por otra parte, esa reducción del 30 por ciento por el pronto pago, sólo puede hallar su justificación en que a la par que el interesado obtiene un ahorro económico y renuncia a formular alegaciones, propiciando la terminación del procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa, la Administración consiguientemente abrevia el procedimiento. La enmienda 44, del Grupo Mixto, también se rechaza porque el admitir esta enmienda supondría ir en contra del principio de igualdad ante la ley, privilegiando a los conductores profesionales con un tratamiento punitivo diferente. Se rechazan las enmiendas 53 y 54, del BNG, y también la 113 y la 114, de Coalición Canaria, que creo que alguna de ellas se ha retirado previamente. Se rechaza la 115 así como la 116 y la 117, de Coalición Canaria. Renuncio a argumentar el rechazo —seguro que me lo agradecerán— porque creo que me extendería excesivamente.

El artículo 68 es de nueva creación propuesto por PNV y la señora Lasagabaster. Señor Olabarría, yo respeto totalmente el contenido de su exposición. Admiro el que no renuncie a su capacidad de persuasión, por si en estas circunstancias lo pudiéramos modificar. Entiendo que todas las puertas están abiertas a la hora de discutir, como creo que ha sido la actitud de mi partido y en general, pero discutir las competencias en una ley de seguridad vial que lo que pretende es evitar accidentes, no creemos que sea en este ámbito donde proceda, y con todo respeto le tengo que decir que no aceptamos ni el continente ni el contenido; el continente con un nuevo artículo 68, y el contenido de las enmiendas números 21 y 22 de la señora Lasagabaster, y 31, del PNV.

Por lo que se refiere al artículo 69, en el párrafo 1 proponemos una transaccional que tenga en cuenta la enmienda 37, del PNV, y 118, de Coalición Canaria, que quedaría de la siguiente manera: Las sanciones previstas en esta ley se graduarán en atención a la debida adecuación entre la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y su condición de reincidente, al peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad, de acuerdo con los límites establecidos en el artículo 67. La palabra posible, que efectivamente crea duda, se retira. La enmienda del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria que intentaba cambiar apreciarán por contemplarán queda rechazada. El redactado del texto que queda les será dado después.

En cuanto al artículo 72 —con la misma intención de abreviar—, aceptaríamos las enmiendas al párrafo número 1 y se haría una transaccional contemplando y respetando la intencionalidad de la enmienda 155, del Grupo Popular, y 184, de CiU, que quedaría literalmente: Cuando se trata de infracciones leves, previo el consentimiento de las personas referidas, en el segundo párrafo de este apartado podría sustituirse la sanción económica de multa por medidas sociales relacionadas con la seguridad vial. Es una transaccional pero a la vez es una adicional porque se aporta después del párrafo tres del punto 1. Continuamos con el párrafo cuatro, en el que también se admite una transacción a la enmienda 97, del Grupo Socialista, que se refiere a que el arrendatario haya sido debidamente requerido. Se acepta y también pasaremos el texto. En cuanto al número 4, párrafo dos, se acepta la enmienda 98, del Grupo Socialista, en sus términos y también pasaremos el texto.

La señora **PRESIDENTA**: Un momento, señora diputada. ¿Habla usted de la transaccional a la enmienda 97, del Grupo Socialista?

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: No es transaccional. No me he expresado bien. Como modifica claramente la literalidad del texto del anteproyecto, aunque sea en una palabra, se podría entender como enmienda de modificación. Por eso les doy el texto, pero no es transaccional.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Y en la enmienda 98, del Grupo Socialista? ¿Es similar? ¿Se modifica también?

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Sí, por eso les doy el texto, porque modifica el texto original al cambiarlo, aunque solo sea una palabra.

La señora **PRESIDENTA**: Es decir que no votamos la enmienda que está publicada sino otro texto.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Exactamente, porque el anteproyecto es el que nos sirve de guía y al ser modificado entiendo, señora presidenta, que tiene que quedar claro cuál es la modificación.

Está claro que las enmiendas que no he nombrado se rechazan, como ocurre con la número 23, la número 119, la número 120, de Coalición Canaria, y la número 156, del Grupo Popular. No me siento satisfecha de no argumentarlo pero espero que lo entienda. Si tienen alguna duda les puedo dar los argumentos. Así acabamos antes.

En cuanto al artículo 77, en su párrafo dos también se van a tener en cuenta, a través de una transaccional que modifica el texto original, la enmienda 78, de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, la 123, de Coalición Canaria, y 157, del Grupo Popular. Quedaría literalmente de la siguiente manera: El abono del importe de la multa indicada en la notificación de la denuncia, tanto si es el señalado por el agente en el acto de la denuncia como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, en la forma que se determina en el párrafo tercero del artículo 67.1, implicará únicamente la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, sin necesidad de que se dicte resolución expresa, salvo que proceda acordar la suspensión del permiso o licencia de conducción y sin perjuicio de la posibilidad de interponer los correspondientes recursos. Del artículo 77 no se admite ninguna otra enmienda.

El artículo 81 queda tal cual, según el anteproyecto; tampoco se admite ninguna enmienda. El resto de las enmiendas referentes a este artículo se rechazarían.

En el artículo 82 se haría una enmienda transaccional —o lo denominan como ustedes lo consideren oportuno— puesto que modifica el texto original con la adición de la enmienda 185 de CiU que quedaría literalmente de la siguiente manera: Las autoridades judiciales comunicarán a la Dirección General de Tráfico en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza las sentencias que condenen a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores a efectos de su anotación en el referido registro. También pasaremos el texto.

Hemos terminado con el articulado. Mi compañero continúa con las disposiciones adicionales de primera a quinta. Muchas gracias, señora presidenta; muchas gracias por sus esfuerzos a los grupos.

La señora **PRESIDENTA**: Continúa el señor Jiménez con las disposiciones adicionales y transitorias. También le ruego brevedad.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Señora presidenta, seré breve.

A la disposición adicional primera, se rechazan las enmiendas 55, del Bloque Nacionalista Galego, y 159, del Grupo Popular, ya que creemos que cuando la sanción es firme la pérdida de puntos también es firme.

También rechazamos la enmienda 56, del Bloque Nacionalista Galego, por considerarlo injusto y discriminatorio. Ya hemos hecho una transaccional a la enmienda 57, del Bloque Nacionalista Galego, en la que se limitaba a 8 el número de puntos a descontar por infracción en un mismo día. Rechazamos la enmienda 125, de Coalición Canaria, y la enmienda 186 de Convergència i Unió. Ya hemos una enmienda transaccional al punto 5 del artículo 60.

La señora **PRESIDENTA**: Señor portavoz, se ha referido a transaccionales que ya están hechas. En la disposición adicional primera no hay ninguna transaccional sino que se ha referido a algunos artículos que no están afectados. ¿Es así?

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Me he referido a la enmienda 57, del Bloque Nacionalista Galego, a la que ya hemos hecho una transaccional.

La señora **PRESIDENTA**: Pero no hay ninguna transaccional.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: No hay ninguna.

En la disposición adicional segunda aceptamos la enmienda 126, de Coalición Canaria, en la que añadían la garantía de la antigüedad del nuevo permiso.

En la disposición adicional tercera rechazamos la enmienda 40, de la Chunta Aragonesista, la enmienda 58, del Bloque Nacionalista Galego, la enmienda 79, de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y transaccionamos la enmienda 12, de Esquerra Republicana de Catalunya, en la que definimos al conductor profesional, que ya leí en mi primera intervención.

Respecto a la disposición adicional cuarta rechazamos la enmienda 35, del PNV y la 160, del Grupo Popular. Nos parece que no es aconsejable mezclar competencias y transferencias en esta ley.

En la disposición adicional quinta se ofrece una enmienda transaccional a la número 192, de Convergència i Unió, y a la número 158, del Grupo Popular, con el siguiente texto: La Administración adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de permisos y licencias de conducción el acceso a su saldo de puntos. En todo caso, cuando la Administración comunique sanciones que impliquen la pérdida de puntos, indicará expresamente a los sancionados cuál es el número de puntos que se le quitan y los que le quedan en su saldo.

Hay una disposición final nueva propuesta en la enmienda número 163, del Grupo Popular, que rechazamos porque consideramos que debe de ir en una orden ministerial.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Teniendo en cuenta la voluntad de diferentes grupos, proponemos la disposición adicional sexta que contempla una transacción a la enmienda número 3, de Esquerra Republicana, a la número 66, de Izquierda Unida-Izquierda Verde, y a la número 171, de Convergència i Unió y que diría textualmente: Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad. El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad respecto a todos aquellos centros que en materia de seguridad vial necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad o cuya gestión sea competencia de la Administración del Estado.

Se propone también una disposición adicional séptima contemplando la modificación de la enmienda número 174, de Convergència i Unió. Disculpen pero cuando digo transaccional es que hay modificación, cuando así se entienda, sobre el texto previo del articulado del anteproyecto; como hay modificación el texto se enviará. Quedaría esta disposición de la siguiente manera: Efectos administrativos de las condenas penales que conlleven la privación del derecho a conducir. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores deberá acreditar, para poder volver a conducir, haber superado con aprovechamiento el curso de sensibilización y reeducación vial al que se hace referencia en el primer párrafo del artículo 67.3.

La transaccional a la disposición adicional octava, teniendo en cuenta la enmienda 43, de la Chunta, la 71, de Izquierda Verde-Izquierda Unida, la 7, de Esquerra Republicana y la 179, de CiU, quedaría de la siguiente manera: Cursos para conductores profesionales. La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos en las condiciones que se determinen (Orden del Ministerio del Interior). Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

En la disposición adicional novena se tiene en cuenta la enmienda 187, de CiU, y quedaría de la siguiente manera: El Gobierno, una vez al año durante los tres años siguientes a la entrada en vigor de esta ley, informará al Congreso de los Diputados sobre el seguimiento de su aplicación y los resultados obtenidos.

La disposición adicional décima, también teniendo en cuenta la modificación de la enmienda 188, de CiU, y la 10, de Esquerra Republicana, quedaría: El Gobierno adoptará las medidas precisas en el ámbito de las normas reguladoras de la Función Pública para garantizar la efectiva dotación y clasificación de puestos de trabajo y la formación de los medios humanos necesarios para la consecución de los fines propios de esta ley.

En particular, dichas medidas deberán hacer posible que se alcance el nivel requerido de formación académica y un mayor grado de profesionalización y especialización de los empleados públicos que se dediquen a la investigación de accidentes de tráfico, a las tareas de inspección de los centros y a actividades de formación y de reconocimiento de actitudes de los conductores, a la enseñanza y educación vial, a la realización de pruebas de actitud para la obtención de autorizaciones administrativas para conducir, así como a todas aquellas funciones que se consideren necesarias para lograr una mejor seguridad vial. El señor Jané sabe perfectamente que compartimos la preocupación de todos estos colectivos y que hemos tenido diversas conversaciones. Las competencias dentro de seguridad vial nos limitan porque tendríamos que implicar a otras administraciones. Entonces esto queda totalmente abierto, pero sí nos satisface que esta enmienda acota mucho y que de alguna manera da respuesta a las inquietudes de dichos colectivos.

La señora **PRESIDENTA**: Le pido por favor, señora diputada, que repita los números de las enmiendas a las que van referidas las transaccionales desde el 15 bis nuevo. Es decir, en la disposición adicional sexta hay un 15.bis nuevo y una enmienda, la número 166, del Grupo Parlamentario Popular. No he entendido si la transaccional afecta o no a este artículo y, además, le pido por favor que repita a qué enmiendas se refieren las transaccionales.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: La disposición adicional sexta se refiere a la enmienda 3, de Esquerra Republicana, la 66, de Izquierda Verde-Izquierda Unida, y la 171, de Convergència i Unió. La séptima se refiere a la enmienda 174, de Convergència i Unió. La octava se refiere a la 43, de la Chunta Aragonesista; a la 71, de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; a la 3, de Esquerra Republicana, y a la 179, de Convergència i Unió. La novena se refiere a la número 187, de Convergència i Unió, y la décima, que es la que nos estaba ocupando, a la 188, de Convergència i Unió, y 10, de Esquerra Republicana. Hay una disposición final también.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Ha terminado ya de defender sus enmiendas?

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Sí. (El señor **Jiménez Pérez pide la palabra**.)

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Señora presidenta, quedaría una disposición adicional nueva, y yo presento una enmienda transaccional a la enmienda 190, de Convergència i Unió. La enmienda dice lo siguiente: En aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y vigencia de conduc-

ción se redactarán, además de en castellano, en dicha lengua.

Para terminar, en la disposición final hay dos enmiendas del Grupo Popular, números 161 y 162, que aceptamos, pero rechazamos la enmienda número 163, 16 bis nuevo, disposición final nueva.

La señora **PRESIDENTA**: El anexo II, que queda por defender, correspondía a este segundo bloque. Por lo tanto, doy la palabra al portavoz del Grupo Socialista para que defienda sus enmiendas y mientras tanto haremos fotocopias de las que ya están para que sean reparadas.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señora presidenta, señorías, por lo que se refiere al anexo II, vamos a plantear una enmienda transaccional siguiendo la onda de lo que está siendo este debate, en el que intentamos suscitar la elaboración final de un proyecto de ley en el cual todos los grupos políticos hayan podido colaborar e integrar parte de sus enmiendas, sin que por ello se afecte la estructura y arquitectura fundamental del proyecto. En el anexo II hay dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Popular, la número 167, y otra del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), la número 194. En ambas se planteaba la reducción del número de tipos o supuestos contemplados mediante los cuales se puedan perder puntos. Creo que los tres grupos políticos hemos llegado a un punto medio, reduciendo una lista inicial que alcanzaba 45 supuestos a otra en la que tenemos 30 y de la que haré entrega a la señora presidenta. Pero no acaba ahí la cuestión. También dentro de este listado de supuestos que conducen a la pérdida de puntos en relación con la comisión de determinadas infracciones hemos alcanzado otros acuerdos transaccionales no menos importantes con otros grupos políticos. También tengo que aludir a otra enmienda que, por tanto, se incorpora como consecuencia de una aportación que el Grupo Parlamentario Socialista quiere hacer. Me estoy refiriendo a una transacción de orden global a partir de la enmienda 167, del Grupo Parlamentario Popular, y 194, de Convergència i Unió, y a otras transacciones respecto a algunos de los supuestos concretos que recoge el listado que estoy mencionando.

En primer lugar defenderé la enmienda 99, del Grupo Parlamentario Socialista, que reduce a 0,50 el valor inicialmente establecido en 0,75 por lo que se refiere a la conducción bajo los efectos del alcohol, que va en el punto 1. Verán ustedes que esto se despeja en cuanto les haga entrega del documento. En el punto 4, enmiendas 17 y 19, de Esquerra Republicana, y 129, de Coalición Canaria, se añade a la conducción temeraria circular en sentido contrario o hacer competiciones y carreras no autorizadas. En relación con la enmienda 14, de Esquerra Republicana, se sustituye la expresión: por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente por: porque no se le habilita para ello. En el punto 12, enmiendas 18 y 19, de Esquerra Republicana

de Cataluña, y 60, del Bloque Nacionalista Galego, se incluye en la conducción negligente la necesidad de que debe crear un riesgo cierto y relevante para los usuarios de la vía. En el punto que será 26, enmienda 100, del Grupo Parlamentario Socialista, 135, de Coalición Canaria, y 86, de Izquierda Unida-Izquierda Verde, se refunden en un único número los supuestos de detracción de puntos por infracciones relacionadas con las paradas y estacionamientos. Finalmente, por lo que será punto 29, enmienda 15, de Esquerra Republicana de Cataluña, se refunden en un único número los supuestos de detracción de puntos por infracciones relacionadas con el alumbrado.

Esto es lo que quiero entregar seguidamente a la Mesa y que constituye unas transacciones en los términos que he planteado.

La señora **PRESIDENTA**: Propongo a todos los portavoces y miembros de la Comisión que suspendamos por unos diez minutos para que nos dé tiempo a hacer las copias, porque antes no podrán pronunciarse sobre estas enmiendas, y así también podemos organizar las votaciones. Suspendemos por unos diez minutos, hasta las dos y veinte.

Cuando reanudemos la sesión dentro de diez minutos nos queda la posición de los grupos sobre las últimas transaccionales, el bloque que es el título y la exposición de motivos y después votaremos. **(Pausa.)**

Señoras diputadas, señores diputados, reanudamos la sesión de la Comisión.

Voy a dar de nuevo la palabra a los portavoces de los grupos parlamentarios que quieran hacer uso de ella, bien para que se pronuncien sobre las transaccionales que puedan afectar a sus enmiendas, así como para defender algunas enmiendas que no han sido incluidas en los dos bloques del título de la ley, de la exposición de motivos y de las disposiciones finales que no han sido objeto de debate porque no había transaccionales. Para terminar concedo este turno para que SS.SS. se pronuncien sobre las enmiendas de cada grupo.

¿Grupos que quieran intervenir? Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Intervengo únicamente para decir que mantenemos para su votación la enmienda número 102, al título del proyecto de ley, por las razones que se especifican.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con brevedad aceptamos todas las transacciones que se nos ofrecen (paso por alto ir enmienda por enmienda) excepto la que se ofrece a nuestra enmienda 174. Pediremos que se vote la literalidad de la citada enmienda porque preferimos transaccionarla en Pleno. Como había dicho antes, tampoco aceptamos la transacción a la 188 porque es coincidente con la número 10 de Esquerra Republicana de

Catalunya. Preferimos dejar este tema también para el Pleno.

Aceptamos el resto, con una precisión en cuanto a la última de las enmiendas, la número 194, que se refiere al número final de infracciones que van a comportar la pérdida de puntos. Hoy, desde el consenso, hemos avanzado en reducir esta lista. Mi Grupo Parlamentario cree que, una vez aprobado en el Congreso de los Diputados este proyecto de ley, sería necesario, con sosiego y serenidad en todos los grupos, hacer un nuevo planteamiento en el Senado para ver si somos capaces de reducir aún más el número de infracciones que van a llevar aparejada la pérdida de puntos. Hoy hemos hecho un esfuerzo inicial, importante y positivo, pero *Convergència i Unió* está convencida de que podremos reducir aún más esta lista para que sea mejor aceptada por el conjunto de la ciudadanía, más útil y redunde mejor en los objetivos de este importante proyecto de ley.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: A la enmienda número 62, presentada a la exposición de motivos, se ha ofrecido una transaccional por parte del Grupo Socialista que aceptamos, para que se recoja expresamente, como se ha dicho antes, el tratamiento diferenciado que según las transaccionales van a recibir los conductores profesionales respecto al usuario particular.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra al representante del Grupo Popular para que explique su posición respecto a las enmiendas transaccionales y por si le queda alguna enmienda que defender.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Aceptamos la transaccional que se nos ofrece a nuestra enmienda número 153. No solo la aceptamos, sino que nos identificamos tanto con ella que es literalmente lo que nosotros proponemos como enmienda. Asimismo aceptamos los números 154, 155, 158 y 167, con la precisión de que al igual que al Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*), nos parece muy numeroso el número de infracciones que son susceptibles de deducir puntos. Reconociendo el avance conseguido esperamos que en trámites posteriores logremos centrar el asunto exactamente en aquellas conductas que tienen una mayor reprobación social, que, desde luego, son muchas menos que 30.

La señora **PRESIDENTA**: Adelante, señor Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ**: Señora Presidenta, quiero referirme brevemente a la exposición de motivos.

Las enmiendas números 89 a 92, del Grupo Socialista, se refieren a mejoras de carácter técnico y a la redacción. En cuanto a la enmienda de Izquierda Verde-

Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, la transacción debe consistir en decir sí a que el texto preste una especial atención a los conductores profesionales, a la Directiva europea 2033/59 y a los cursos obligatorios para los profesionales. Decimos no a la doble contabilidad de puntos, a las sanciones firmes en vía judicial y a un mayor tiempo de acumulación de las sanciones. Este sería el sentido de la transacción con Izquierda Unida.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Jiménez, háganos llegar también ese enmienda transaccional.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señora presidenta, debo entender que no se acepta la transaccional que hemos propuesto a nuestra enmienda 166, relativa al asunto de los cazadores.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: En cuanto a la enmienda 166 (y le pido disculpas, como debo pedirse-la a todos los grupos, porque por el trabajo que han hecho se merecían una argumentación clara que no he dado en aras a la rapidez), no es éste el sitio donde debemos discutir la propiedad de los terrenos o de las carreteras porque lo que nos preocupa es evitar los accidentes y velar por la seguridad vial; no obstante, el interés es mutuo, porque es un problema que hay que resolver, probablemente en diferentes ámbitos competenciales, y queda abierto. Supongo que de aquí a que culminemos la tramitación puede haber posibilidad de acercamientos, siempre que tengamos claro cuál es la limitación de nuestras competencias y los objetivos de esta ley.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señora presidenta, se me olvidó decir antes que mi grupo acepta las enmiendas transaccionales que ha ofrecido el señor Mayoral, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y que se retiren las enmiendas a las que afectan.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo.

Creo que están defendidas y pronunciadas todas las enmiendas presentadas. Si no hay ninguna intervención porque haya quedado alguna enmienda sin defender, vamos a iniciar las votaciones. Rogaría a los diputados y diputadas que mantengan un poco de silencio y también que nos ayuden a organizarlas bien para que no haya confusión alguna.

Dejamos para el final el título y la exposición de motivos e iniciamos la votación por el artículo único, que se refiere al artículo 5. Votamos la enmienda

transaccional del Grupo Socialista basada en las enmiendas números 1, 64, 140 y 169. **(Rumores.)**

Estamos haciendo la votación por enmiendas dentro de cada artículo. **(Rumores.)** Hemos dicho esta mañana que se haría la defensa de las enmiendas en dos bloques, más la parte final, y hemos organizado las votaciones, por cada artículo, de los grupos de enmiendas transaccionales y de las enmiendas que hayan quedado sueltas. Hay muchas votaciones.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, un sistema utilizado en todas las comisiones es votar las enmiendas de cada grupo y al final las transacciones y el texto del dictamen. Si votamos artículo por artículo quizás es más largo, pero es igual.

La señora **PRESIDENTA**: Como hay muchas transaccionales que afectan a muchas enmiendas, si votamos los bloques de transaccionales por artículos—no son muchos artículos—, no tenemos que votar luego esas enmiendas, pero a mí me da exactamente igual, lo que los grupos prefieran.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Señora presidenta, ¿y luego votaríamos las enmiendas que no han sido objeto de transacción?

La señora **PRESIDENTA**: En cada artículo.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: De acuerdo.

La señora **PRESIDENTA**: Como ha habido tanta transacción, quizás es más visible y más cómodo votar las transaccionales, que suponen la retirada de muchas enmiendas, y las que vayan quedando se van votando también.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, puede ser arriesgado, pero proponga votar todas las transacciones juntas. Si votamos que sí, ya nos las hemos quitado todas de encima y solo quedarán las enmiendas pendientes. **(Rumores.)** Todas las transaccionales en bloque, menos la que afecta a la enmienda 190, porque el Grupo Parlamentario Mixto quiere votación separada.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo.

Sometemos a votación todas las transaccionales que han sido aceptadas por los diversos grupos y que suponen la retirada de las enmiendas afectadas por esas transaccionales, salvo la que afecta a la enmienda 190.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobadas. Ahora no sé cuáles nos quedan por votar.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Las enmiendas transaccionales que cada uno ha manifestado que aceptábamos, porque no todas están aceptadas por todos.

La señora **PRESIDENTA**: Hemos dicho las que están aceptadas por aquellos grupos que tienen una enmienda a la que le afecta esa enmienda transaccional. Esas son las que están votadas y aprobadas.

Ahora votamos la enmienda transaccional a la enmienda 190.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos ahora las enmiendas de los grupos sabiendo que las que han sido incorporadas a las transaccionales no entran en esta votación. Votamos las del Grupo Mixto, del señor Labordeta. **(Pausa.)**

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Perdona, pero creo que así vamos mal, porque tanto el señor Labordeta como cualquier otro grupo tenemos alguna y necesitamos saber artículo por artículo. Entiendo que para el grupo que plantea sus propias enmiendas, que solamente se tiene que entender consigo mismo y con la mayoría, el problema no existe, pero para la mayoría provoca un problema evidente el saber qué es lo que estamos votando. Yo rogaría que fuéramos artículo por artículo viendo las enmiendas que no son transaccionales.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Se puede pedir votación separada.

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a intentarlo. En el artículo 5 queda por votar la enmienda 139 del Grupo Popular, porque todo lo demás está afectado por las transaccionales. Votamos la enmienda 139.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos ahora a votar las enmiendas que quedan vivas en el artículo 11. Votamos la enmienda 170, de CiU.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada por unanimidad.

Queda la enmienda 142, del Grupo Popular, que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Al artículo 60 tenemos que votar la enmienda 103, del Grupo de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 20; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 174 de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 20.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Tenemos que votar en este artículo la enmienda número 4 de Esquerra Republicana de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 33; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la enmienda 41 del Grupo Mixto, señor Labordeta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 33; abstenciones, tres.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Nos quedan por votar la enmienda 5 de Esquerra Republicana de Catalunya y la número 49 del Grupo Mixto, señor Rodríguez.

Votamos la enmienda 5 de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Queda retirada.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos la enmienda número 49.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 15; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Al artículo 63, con las enmiendas retiradas, queda por votar la enmienda 51 del señor Rodríguez Sánchez, que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 36; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 148 del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Podemos votar conjuntamente las enmiendas 149, 150 y 165, del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas. Estamos en el artículo 65. Votamos la enmienda número 36, del PNV.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada por unanimidad.

En el apartado 4 tenemos la enmienda número 105, de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada por unanimidad.

Creo que no han sido retiradas las enmiendas de Coalición Canaria números 106, 107, 109, 110, 111 y 112. Votamos estas enmiendas conjuntamente ya que no están afectadas por ninguna transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas. Votamos la enmienda 151, del Partido Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Pasamos a votar la enmienda 152, también del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Votamos la enmienda número 96, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 15; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Pasamos a votar la enmienda número 73, del Grupo de Izquierda Verde Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Votamos la enmienda número 52 del Grupo Mixto, señor Rodríguez.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 36; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Pasamos a votar ahora las enmiendas restantes al artículo 67. Enmienda número 153, del Grupo Popular.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Esta enmienda forma parte de una transaccional y la habíamos votado previamente a favor. Esta enmienda no hay que votarla.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos la enmienda 154, del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21, abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Enmienda número 44, del señor Labordeta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 36; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Enmiendas del BNG. En primer lugar, la enmienda 53.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 21; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Votamos la enmienda número 54, del BNG.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 36; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Enmienda número 8, de Esquerra Republicana de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 35; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. La enmienda número 183 no sé si la hemos votado antes.

El señor **JANÉ I GUASCH**: La enmienda 183 está en el bloque de las transaccionales pero dice idénticamente lo mismo que la enmienda. Por tanto, para ahorrar tiempo, no hace falta votarla. Se ha aprobado al aprobar las transaccionales.

La señora **PRESIDENTA**: Nos quedan tres enmiendas de Coalición Canaria, la 114, 115 y 117. ¿Podemos votarlas conjuntamente? (**Asentimiento.**) Votamos las tres enmiendas de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 20; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas. Enmienda de Izquierda Unida número 76.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 34; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: La enmienda que acabamos de votar estaba retirada.

La señora **PRESIDENTA**: Es verdad, la tenía yo aquí tachada.

Pasamos al artículo 68. En primer lugar, las enmiendas 21 y 22, de la señora Lasagabaster, que pretende crear un 6 bis nuevo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 35; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda número 31, del Partido Nacionalista Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 34; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos al artículo 69, del que no vamos a votar nada porque está todo votado en las transaccionales.

En el artículo 72 votamos la enmienda número 23, de la señora Lasagabaster.

Creo que no es necesario votar las enmiendas números 97 y 98, del Grupo Parlamentario Socialista, porque había una transacción a la propia enmienda que cambiaba un poco el texto, ¿o las votamos?

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Disculpe, señora presidenta. Quizá me he explicado muy mal, pero la enmienda se acepta tal y como viene planteada, lo que ocurre es que yo les he dado el escrito de las enmiendas porque se modificaba el texto del anteproyecto. Entonces las podemos votar como enmiendas si usted lo considera conveniente.

La señora **PRESIDENTA**: Sí claro, debemos votar entonces las enmiendas 97 y 98, del Grupo Parlamentario Socialista en sus propios términos, pero ¿han sido transaccionadas o no esas dos enmiendas? (**Denegaciones.**)

Votamos entonces las enmiendas 97 y 98, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobadas.

Nos quedan las enmiendas 119 y 120, de Coalición Canaria.

El señor **MARDONES SEVILLA**: La 119 y la 120 están retiradas.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene razón. Vamos a votar la enmienda 156, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Votamos la 121, de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra 20; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Pasamos al artículo 77. Nos quedaría por votar la enmienda 122, de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 20; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Votamos la enmienda número 32, del PNV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 36.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda de la señora Lasagabaster, número 24.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 35; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos artículo 82. Tenemos que votar las enmiendas 9, 25, 33, 124 y 158. ¿Podemos votarlas juntas o por separado? (**Pausa.—La señora Álvarez Oteo pide la palabra.**)

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Disculpe, señora presidenta, pero la enmienda 158, que es del Grupo Popular, está en una transaccional.

La señora **PRESIDENTA**: Efectivamente. Votamos entonces las números 9, 25, 33 y 124, que, según mis conocimientos, no está en ninguna transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 34; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Pasamos a las disposiciones adicionales. Nos quedan por votar, sin estar en las transaccionales, las enmiendas 55 y 56 del BNG.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 35; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

La enmienda 159, del Grupo Popular, no ha sido transaccionada. Votamos, entonces, la enmienda número 159, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Pasamos a la disposición adicional segunda. Votamos la enmienda 126, de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Continuamos con la disposición adicional tercera. Tenemos que votar la enmienda número 40, del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 33; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la enmienda número 158, del Bloque Nacionalista Galego.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra 35; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos a la disposición adicional cuarta y votamos la enmienda 35, del Grupo Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 34; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 116, del Grupo Popular, que afecta al 15 bis nuevo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Hay que votar la enmienda número 174, de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: La hemos votado ya, se ha rechazado.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos las enmiendas 162 y 163, del Grupo Popular, que afectan a la disposición final.

En primer lugar, votamos la enmienda número 162.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Ahora votamos la enmienda número 163, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos al anexo II en el que ha habido una enmienda transaccional que afecta prácticamente a todas las enmiendas. Solamente pregunto si la enmienda número 99, del Grupo Socialista, se entiende transaccionada también o es una enmienda aparte.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Puede perfectamente formar parte de una transacción, por lo tanto, el Grupo Socialista no se opone.

La señora **PRESIDENTA**: Se entiende que está incorporada a la transacción general que ha habido para el anexo II y no tendríamos que votar ninguna más.

Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASH**: A mi grupo le quedan pendientes de votación las enmiendas 188 y 189.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Y al nuestro la enmienda 168.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Y a este grupo, si no he entendido mal, del anexo II le quedan varias enmiendas. (**Rumores.**)

La señora **PRESIDENTA**: Entiendo que el anexo ha tenido una transaccional que ha afectado... Si hay alguna enmienda que se entienda que no es afectada por la transaccional, habrá que votarla.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Si me permite, nosotros hemos ofertado una enmienda transaccional —que se entiende que ha sido votada anteriormente— en la que se incorpora un texto referido precisamente a la enmienda número 188, de Convergència i Unió. Este grupo parlamentario tendrá que decirnos si forma parte, pero es consecuencia del procedimiento que hemos adoptado finalmente.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En el «Diario de Sesiones» he dejado claro que no aceptaba la transacción a nuestra enmienda número 188. Como había otra

enmienda, la número 10, de Esquerra Republicana, se entendía que la transacción era a la enmienda número 10. Yo prefería mantener para el Pleno la enmienda número 188. Por tanto, queda viva para el Pleno.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Entendemos que hay una enmienda transaccional a la enmienda número 10, de Esquerra Republicana, de la cual no ha participado Convergència i Unió. Por lo tanto, votamos la enmienda número 188.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Si no me equivoco, y a lo mejor me he perdido, las enmiendas de esta diputada números 27, 28, 29 y 30 también corresponden al anexo II y también las enmiendas del señor Rodríguez números 59, 60 y 61. Este grupo no ha admitido ninguna transacción porque no las conocía. Por tanto, que yo entienda, se mantienen las enmiendas.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo. No sé si ha sido debido a la mañana que hemos tenido, con muchas comisiones. En cualquier caso, podemos votar —porque no puede ser de otra manera— sus enmiendas porque no ha podido ver las transaccionales.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Mientras que nosotros no aceptemos transacciones, no se pueden dar por transaccionadas con nuestras enmiendas. Por tanto, el hecho de que el grupo proponente entienda que también puede haber una transacción no significa que las transaccione. Que yo sepa, el Grupo Mixto en las distintas formaciones no ha admitido las transaccionales, por tanto, se mantienen vivas, sin perjuicio de que ya veremos lo que hacemos en el Pleno.

La señora **PRESIDENTA**: Entonces vamos a votar las enmiendas que quedan vivas del anexo II y que no han sido afectadas por la transaccional. En este caso serían las enmiendas número 188 y 189, de CiU, la enmienda número 168, del Grupo Popular y las de la señora Lasagabaster y el señor Rodríguez.

Señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: No tengo claro que todas las enmiendas de mi grupo que no han sido transaccionadas hayan sido sometidas a votación. (**Rumores.**) Si fuera posible, que se sometieran a votación conjunta. (**El señor Puche Rodríguez-Acosta: A una votación escoba.**)

La señora **PRESIDENTA**: En cualquier caso, vamos a votar las enmiendas números 188 y 189, de CiU, como se ha solicitado expresamente.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, para dar respuesta a la señora Navarro, quizá lo mejor sería permitir que los grupos puedan mantener en Pleno aquellas enmiendas que consideren que no se han

incorporado una vez vean el dictamen. A lo mejor así no habría ningún grupo que pudiera ver que no se ha votado su enmienda; esa votación escoba final que pedía algún grupo. Se debe dar la posibilidad a cualquier grupo de mantener en Pleno una de las enmiendas que tenga y no haya retirado.

La señora **PRESIDENTA**: Yo creo que hemos intentado expresar cómo quedaba cada una de las enmiendas, unas estaban afectadas por las transaccionales y otras han sido retiradas en la defensa de las mismas por los distintos grupos. Si hacemos la propuesta del señor Jané, entraríamos en una cierta indefinición sobre lo que ha aprobado la Comisión. Habrá un acta con las votaciones que se han producido, que tienen un efecto para el Pleno. El que quiera seguir manteniendo unas determinadas enmiendas, las pasamos a votación pero no sin definición.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Efectivamente, el criterio correcto es el que expresa la presidenta. Lo que estamos padeciendo en este momento es consecuencia del método que hemos adoptado anteriormente. Yo creo que lo mejor es que el grupo que considere que no ha sido votada su enmienda que lo diga y procedemos a votar.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos las enmiendas 188 y 189, de CiU.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Separadamente, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Enmienda 188, de CiU.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 20.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Enmienda 189.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 20; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Enmienda 168, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas que quedan vivas y que no han sido afectadas por ninguna transaccional del Grupo Parlamentario Mixto, señora Lasagabaster.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 35; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Enmiendas que no han sido afectadas por transaccionales del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 36; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

¿Algún grupo parlamentario estima que tiene enmiendas que no han sido votadas?

La señora **NAVARRO CASILLAS**: No es que lo estime es que no lo sé.

La señora **PRESIDENTA**: Propongo hacer una votación con las enmiendas de Izquierda Unida o de otros grupos parlamentarios que no hayan sido afectadas por las transaccionales y después ya veremos cuáles son. Es decir, propongo votar el resto de enmiendas que no han sido afectadas por las transaccionales.

Entonces, votamos las enmiendas de Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds que hayan podido quedar vivas después de las transaccionales.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Un momento, señora presidenta. Prefiero que perdamos un poquito de tiempo y saber exactamente qué es lo que vamos a votar. **(Un señor Diputado: Es que no se sabe.)** Mi grupo sabe perfectamente lo que quiere aceptarle a Izquierda Unida-Izquierda Verde. Entonces, si me lo permiten, podríamos hacer un rápido recuento. La enmienda 62 ha sido votada y tiene aceptación parcial. La enmienda 63 fue retirada. La enmienda 64 la aceptamos, pero, a mi juicio, también forma parte de una transacción. La enmienda 65 es transaccional, como la 66. La enmienda 67 forma parte de la transacción referida a los profesionales del transporte. La enmienda 68 está retirada, como la 69, además de que está incluida en una transaccional más amplia. La enmienda 70 está retirada y la 71 es transaccional. Respecto a la 72, incorporamos una parte, el término «manifiesta». La enmienda 73 la aceptamos y está votada. La enmienda 74, retirada; la 75, transaccional; la 76, retirada; la 77, retirada; la 78, transaccional; la 79, retirada; la 80, transaccional; la 81, retirada; la 82, aceptada.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: La 82 ha sido votada ya.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Hemos propuesto que se incorporara el contenido de la enmienda 82.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Enmiendas 82, 83, 84...

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Y luego hasta el final, hasta la 88 están aceptadas con transacción.

La señora **PRESIDENTA**: Si han sido incorporadas en transaccionales están votadas.

Vamos a no entablar más diálogo entre nosotros porque no va a servir para nada. Someto a votación, aunque hayan sido transaccionadas da igual, las enmiendas 83 y 84 que según mi punto de vista no han sido objeto de transacción de Izquierda Unida.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Si me permite, señora presidenta, forman parte de la transacción realizada sobre el anexo II, en la dimensión particularizada, no en la global. Si quiere las votamos otra vez.

La señora **PRESIDENTA**: Voy a tomar una decisión porque, si no, no vamos a terminar. Vamos a votar las enmiendas 82, 83, 84 y 85 de Izquierda Unida de nuevo, independientemente de que hayan sido votadas, ante la duda de si están votadas o no lo están.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Con la advertencia de que son aceptaciones parciales de esas enmiendas.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Está de acuerdo con las enmiendas que vamos a votar, señora Navarro?

La señora **NAVARRO CASILLAS**: La 85 ha sido transaccionada. Las que no lo habían sido son las enmiendas 82, 83 y 84. La 82 ha sido votada como ha dicho la Presidencia, con lo cual solo hay que votar la 83 y 84.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo, pasamos a la votación de las enmiendas 83 y 84.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con el texto como figura en la enmienda, tal cual.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos las enmiendas 83 y 84.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Con la advertencia de que la 83 se refiere a que se acepta la supresión por ser una infracción administrativa que es responsabilidad del propietario, no del conductor; suspensión del punto 13 del anexo II. Estamos hablando de eso. Lo digo para que quede constancia. En la enmienda 84 estamos hablando de la supresión del punto 14 del anexo II, referido a no haber pasado la ITV. Eso es lo que vamos a votar.

La señora **PRESIDENTA**: Tenemos la duda en la Mesa si en la enmienda 82 ha sido aceptada la transaccional o no. Según dicen no ha sido aceptada, por lo que tendríamos que votar las tres: 82, 83 y 84. Las sometemos a votación.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobadas. Votamos la enmienda número 137 del Grupo de Coalición Canaria, a la disposición transitoria nueva.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 20; abstenciones, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. ¿Algún grupo estima que queda alguna enmienda por votar del texto articulado? (**Denegaciones.**)

Pasamos a votar la parte que hemos dejado para el final, que son las enmiendas al título del proyecto y a la exposición de motivos, que son las número 11 de Esquerra Republicana, 102 de Coalición Canaria, 62 de Izquierda Unida y 91 del Grupo Parlamentario Socialista. Vamos a votar cada enmienda por separado, ¿o se pueden votar conjuntamente? (**Pausa.**) Ninguna.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: En la enmienda número 62 hay una aceptación parcial de una transaccional, según se ha anunciado por el Grupo Socialista.

La señora **PRESIDENTA**: Por tanto, no tiene que votarse.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Tal y como está la enmienda no; ha de votarse la transaccional, que me imagino que se habrá votado ya. Entiendo que está votada y aceptada.

La señora **PRESIDENTA**: Están votadas todas las transaccionales, pero usted no se había pronunciado sobre esa transaccional que ha quedado aprobada y retirada la enmienda 62.

Votamos la enmienda número 11.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 34; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Votamos la enmienda número 102, del Grupo de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Votamos la enmienda número 91, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Votamos, finalmente, el texto del dictamen con todas las enmiendas, transaccionales o no, que se hayan aprobado a lo largo del debate de la Comisión. Por tanto, votación final del texto del proyecto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, uno.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado. Queda dictaminado el proyecto de ley que modifica el texto articulado sobre la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, para regular los permisos y licencias de conducción por puntos.

Muchas gracias, señoras y señores diputados. Se levanta la sesión.

Eran las tres y cuarenta minutos de la tarde.

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**