



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 489

## NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

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

Sesión núm. 15

celebrada el miércoles, 22 de febrero de 2006

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Navarro Olivella) para informar sobre:

- Las posibilidades de impulsar una modificación normativa en materia penal y administrativa en relación con la seguridad vial. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001008.) ..... 2
- En relación con el estudio que realiza la Comisión sobre las sanciones administrativas y penales en materia de tráfico. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/001010.) ..... 2

**Proposiciones no de ley:**

— <b>Relativa a la aplicación de un tipo superreducido del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) a todas las ventas o entregas de cascos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001251.)</b> .....	<b>14</b>
— <b>Por la que se insta al Gobierno a controlar la venta de vehículos a motor en la vía pública. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001402.)</b> .....	<b>16</b>
— <b>Sobre medidas de seguridad vial en las intersecciones o cruces de los caminos de Santiago con las carreteras de la red nacional de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001406.)</b> .....	<b>19</b>
— <b>Sobre la puesta en marcha de un plan de erradicación de los «puntos negros» y aumento de seguridad en la red nacional de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001416.)</b> .....	<b>20</b>

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

**COMPARENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO (NAVARRO OLIVELLA), PARA INFORMAR SOBRE:**

- **LAS POSIBILIDADES DE IMPULSAR UNA MODIFICACIÓN NORMATIVA EN MATERIA PENAL Y ADMINISTRATIVA EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD VIAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001008.)**
- **EN RELACIÓN CON EL ESTUDIO QUE REALIZA LA COMISIÓN SOBRE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS Y PENALES EN MATERIA DE TRÁFICO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001010)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos inicio a la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. El primer punto del orden del día es la comparecencia del director general de Tráfico, el señor Pere Navarro, a quien damos la bienvenida una vez más a este Congreso de los Diputados. Antes de iniciar esta comparecencia, la Mesa quiere trasladar cuál es la finalidad de las mismas. Acudió a Comisión el fiscal general del Estado, hoy comparece el director general de Tráfico, la próxima semana lo harán el Defensor del Pueblo y el catedrático Luis Montoro. Habrá jornadas de víctimas, jornadas con comparecencias de expertos y está prevista también la

comparecencia del ministro de Justicia. Todas ellas van orientadas en una única dirección: que esta Comisión de Seguridad Vial sea un foro adecuado para recibir propuestas encaminadas a una posible reforma del Código Penal en materia de delitos contra la seguridad en el tráfico. El acuerdo unánime de Mesa y portavoces de esta Comisión es el de centrarnos de manera específica en este gran reto que tenemos planteado. Tuvimos un primer gran reto, el permiso por puntos, ahora hay un segundo gran reto que es la reforma del Código Penal. Para alcanzar un consenso y escuchar todas las voces autorizadas, hoy tenemos al director general de Tráfico, a quien damos la bienvenida y concedemos le damos la palabra. Como hay también proposiciones no de ley, quiero decirles a los miembros de la Comisión que no está prevista la votación de las mismas antes de las doce y media, con lo cual antes de las doce y media. Sin más preámbulos tiene la palabra al señor Pere Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): Agradezco la invitación para comparecer ante esta Comisión. Agradezco también la ayuda, la colaboración y la complicidad de la Comisión en la política de seguridad vial, en el diseño de las líneas básicas, en la lucha contra los accidentes de tráfico. Quiero también destacar la especial oportunidad del tema que hoy nos ocupa, recoger propuestas y reflexionar sobre la posible modificación, del Código Penal en lo que hace referencia a los delitos de seguridad vial para adecuarlo a la demanda social.

Les haré una introducción y luego concretaré qué propuestas hace la Dirección General de Tráfico al respecto. El año pasado hubo 3.329 fallecidos en carretera; en ciudades, en el ámbito urbano viene a ser un 20 por ciento más; estamos hablando del orden de 4.000 fallecidos en España a lo largo del año; quiere decirse que son algo más

de diez muertos cada día por razones del tráfico. Si contamos todas las víctimas, con heridos graves y heridos leves, tenemos del orden de 140.000 víctimas cada año en accidentes de tráfico. Quiero hacer una reflexión: el accidente de tráfico no solo es la idea que uno comete una imprudencia y tiene sus efectos, sino que además hay lo que nosotros llamamos violencia vial, es decir, ciudadanos normales y cumplidores que por imprudencia o por infracciones de terceros son víctimas del tráfico. En el caso de gente que sale por la mañana a hacer footing el domingo y alguien con alcoholemia se lo lleva por delante. Casos de estos entran en el ámbito de lo que hablamos violencia vial, y estamos hablando de proteger la vida íntegra, física, de los ciudadanos.

Entendemos que los accidentes son evitables. Países con buenos resultados como Suecia, Holanda, Gran Bretaña o Francia, nos enseñan cómo hacerlo. De hecho, hay una ecuación en la que normalmente se definen las políticas de seguridad vial, que viene a ser algo así como concienciación más represión. Creemos que entre todos estamos haciendo un buen trabajo de concienciación y los ciudadanos está respondiendo a la concienciación, al trabajo de sensibilización que estamos haciendo. Insisto, tal como dice la Unión Europea, los países que obtienen buenos resultados en la políticas de seguridad vial son aquellos que tienen sistemas de autoridad más eficaces. El ministro del Interior dio la instrucción a la Dirección General de Tráfico de utilizar sobre todo la vía administrativa hasta donde sea posible, utilizar y al final, y solo al final, meternos con el tema penal para dar coherencia al sistema. En esta línea todos, nosotros y ustedes, a través de la última Ley sobre el permiso por puntos, pasamos de leves a graves algunas infracciones relacionadas con la seguridad vial: no llevar cinturón, de leve la hemos subido a grave; no usar el casco; el uso del teléfono móvil; hemos ido modificando la calificación de leve a grave por su incidencia en la seguridad vial. También es verdad que dentro del ámbito administrativo hemos ido haciendo esfuerzos y campañas sobre el uso del cinturón, del casco, sobre velocidad, sobre alcoholemia, de forma intensiva, utilizando la vía de la vigilancia y control a través de la Agrupación de Tráfico y la vía administrativa de las sanciones. Hemos instalado 125 radares fijos para el control de velocidad, y pondremos más. Y ustedes aprobaron la Ley de Permiso por Puntos, un sistema que entrará en aplicación el 1 de julio; todo un sistema, desde el punto de vista administrativo, que nos dicte las normas para utilizar esta vía a efectos de política de seguridad vial. Pero ahora, utilizadas todas las vías que nos ha dado el sistema administrativo, tenemos la impresión desde la Dirección General de Tráfico que toca reformar el Código Penal para dar coherencia al sistema, para adecuarlo a la demanda social, para actualizarlo de acuerdo con la política de seguridad vial y para converger con los países de nuestro entorno europeo.

¿Por qué decía al principio que destacaba la especial oportunidad del trabajo de la Comisión de convocar a todos los agentes para reflexionar sobre la posible reforma del

Código Penal? Porque el año pasado, 2005, el Foro contra la violencia vial, que se celebra cada año en el mes de julio, se dedicó a la impunidad de los delitos de tráfico; porque la jornada de la Fundación Aptitudes se tituló: La justicia en el tráfico; porque la memoria del fiscal general del Estado por primera vez llevaba un apartado específico dedicado a los delitos contra la seguridad vial; porque el Defensor del Pueblo ha hecho unas recomendaciones especiales sobre el tratamiento penal de los delitos de tráfico. Nos da la impresión de que la sociedad está madura y de que hay una demanda social. Quiero leerles un párrafo de la comparecencia, yo creo que extraordinariamente significativa, del fiscal general del Estado ante esta comisión que decía: La seguridad vial constituye inequívocamente una de esas zonas oscuras del sistema penal. No parece necesario explicar que el impresionante reguero de muertos y heridos que la circulación rodada deja cada día en el asfalto de nuestras calles y carreteras no puede permanecer al margen de un tratamiento penal específico y adecuado. Sin embargo, diré con sinceridad que hasta el momento los distintos responsables de hacer funcionar la más poderosa herramienta del Estado, que es el *ius puniendi*, no hemos sido capaces de encontrar armas realmente eficaces con las que vencer esa amenaza cotidiana contra la vida y el bienestar de nuestros ciudadanos.

Voy a hacer tres consideraciones sobre la justicia y la seguridad vial en los accidentes de tráfico. La primera, a la Dirección General de Tráfico le da la impresión de que tiene un aspecto o una imagen excesivamente mercantilista. Hoy mismo, en un periódico de hoy de Madrid viene el anuncio siguiente: «Publicidad. ¿Ha sufrido un accidente de tráfico? ¿Sabe que puede cobrar un dinero como indemnización? Nosotros nos encargamos de su reclamación, solo cobramos si usted cobra. Nuestro equipo de profesionales está formado por ex jueces, ex directivos de aseguradoras, abogados y procuradores. Usted no tiene por qué sufrir, nosotros le conseguiremos la indemnización». Esta es la imagen que hay de los accidentes de tráfico, excesivamente mercantil. Es un tema que se mueve en el ámbito de indemnizaciones y con ello parecen que se acallan las conciencias y nos olvidamos del ámbito penal. Segundo, creemos que tiene una vocación excesivamente reparadora y no preventiva y pedimos que el sistema penal tenga también una función preventiva, no que intervenga solo después de, una vez que ha ocurrido el accidente con la lesiones para intentar repararlo. No. Debe tener también un enfoque más preventivo. En la demanda social hay la impresión de mucho daño y poco castigo, hay la imagen de una cierta impunidad.

Un comentario. Última modificación que entre todos hicimos del Código Penal, que es la modificación que se hizo por la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, que entró en vigor el 1 de octubre del 2004. La Dirección General de Tráfico tiene la impresión de que todos nos equivocamos en esta reforma. Define la temeridad manifiesta (artículo 379) como la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en

sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad. Nadie sabe qué son altas de alcohol en sangre, nadie sabe qué son excesos desproporcionados de velocidad. El ciudadano destinatario de la norma no puede saber con una mínima seguridad jurídica cuándo su conducta puede ser constitutiva de delito, y los agentes de la autoridad tampoco, no tienen la necesaria seguridad para su aplicación. Esta redacción no sirve a los efectos preventivos. Nos gustaría, en nuestra acción de difusión y de concienciación, poderle explicar al ciudadano: a partir de aquí su actuación puede ser constitutiva de delito. Pero con una terminología de alta tasa de alcohol y velocidad desproporcionada nos cuesta llegar al ciudadano explicándole esta figura penal. Tenemos la impresión de que el sistema judicial se ha encerrado demasiado en sí mismo con tecnicismos procesales y argumentos abstractos, y que puede no estar sirviendo a los objetivos pretendidos. El tratamiento penal español no converge sino que es divergente con el resto de Europa.

¿Qué propone la Dirección General de Tráfico? Alcohol, fijar un límite a partir del cual la tasa de alcohol tenga la consideración de delito. Actualmente cada Jefatura Provincial de Tráfico recibe instrucciones del fiscal correspondiente de su provincia diciendo: a partir de 0,8 gramos por litro en sangre nos lo enviáis. En otras nos dicen a partir de 1 gramo por litro de sangre no lo enviáis. En otras, a partir de 1,2; en otras, a partir de 0,7. Nos gustaría fija una tasa, y creemos que hay jurisprudencia suficiente como para fijarla. Científicamente está más que suficientemente estudiado el tema del alcohol en sangre como para no tener que depender de la fórmula: bajo los efectos del alcohol. Quiero explicarles también que la actual fórmula de conducir bajos efectos del alcohol está obligando a desplazarse a mucho agentes a los juzgados para explicar visión vidriosa, lengua pastosa, voz no sé, hecho que tiene una incidencia negativa en el servicio. Las encuestas nos dicen que está más que aceptada la incompatibilidad entre el alcohol y la conducción. La última encuesta de seguridad vial, de diciembre de 2005, nos dice lo siguiente sobre el alcohol y la conducción: En la escala de 1 a 10, los ciudadanos valoran con un 9,4 la peligrosidad de conducir después de haber tomado tres o más copas de alcohol. El 98,7 por ciento de los ciudadanos está muy o bastante de acuerdo en que se realicen controles de alcoholemia. El 91,2 por ciento de los ciudadanos considera que los controles de alcoholemia sirven para reducir los accidentes de tráfico. El 91,5 por ciento de los ciudadanos pide que se incremente los controles de alcoholemia. Y el 84,6 por ciento de los ciudadanos no cree que los controles de alcoholemia sean una excusa para recaudar más dinero. En los países de nuestro entorno la situación es la siguiente. En los Países Bajos, la tasa de alcohol superior a 0,8 es sanción pecuniaria, prisión para el infractor o medidas sociales alternativas. En Alemania, a partir de 1,1, independientemente de que suponga un peligro para la seguridad vial, un año de prisión. En Francia, conducir con un grado de alcohol en sangre

igual o superior a 0,8 gramos por litro está sancionado con prisión de dos años y sanción pecuniaria de 4.500 euros, incluso aunque no existan signos evidentes de conducir bajo los efectos del alcohol; es una infracción objetiva. En Portugal, con tasa superior a 1,2 gramos por litro, se considera infracción penal y se aplica la correspondiente sanción por vía judicial. ¿Qué proponemos nosotros? Fijar un límite en el que todos podamos sentirnos cómodos. Se propone fijar el límite de un 1 gramo por litro de sangre. El límite reglamentariamente establecido es 0,5. Lo que proponemos es el doble del límite permitido. De 0,5 hasta 1, tratamiento administrativo; a partir de 1 gramo por litro de sangre, vía penal. Se propone como redacción la siguiente: El que condujera un vehículo motor o ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad, y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años. A estos efectos, se entiende que existe influencia cuando la tasa de alcohol es superior a un gramo por litro en sangre.

Hay dos propuestas alternativas: dar tratamiento penal a excesos del cien del cien sobre el límite reglamentariamente establecido, algo así como: A los efectos que prevé el artículo de la conducción bajo efectos de alcohol, se entenderá que existe influencia de bebidas alcohólicas cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior en un cien por cien al límite reglamentariamente permitido. En la Dirección General de Tráfico hay estas dos tendencias: unos dicen que ponga un gramo —que es el doble de límite permitido, que es el 0,5— para todos los conductores, mientras que otra tendencia dice que no, que ponga el cien por cien del límite reglamentariamente permitido. Diferencia, hay tasas para profesionales o para jóvenes inferiores a la normal, si es el cien por cien cada uno tendrá su límite a partir del cual tendrá la consideración de delito. Un gramo por litro de sangre para todo el mundo es fácil de transmitir, de comunicar y es simple de explicar a los ciudadanos, al margen de esas diferencias de tengo dos años de antigüedad, dos años y un día, me cambian los límites y demás. Hay las dos propuestas, pero insistimos en la importancia de concretar un límite específico de concentración de alcohol en sangre.

Por lo que se refiere a la pena, saben SS.SS. que la sanción administrativa por ingestión de alcohol va de 300 a 600 euros y la retirada del permiso de uno a tres meses. A este respecto solo quiero hacer una consideración: que sea más gravosa que la de la vía administrativa. Por la propia definición del concepto penal, debe ser percibido como una vía más gravosa que la administrativa en su grado máximo, para dar coherencia al sistema. Este es el elemento básico y fundamental a tener a cuenta. ¿Qué proponemos en cuanto a la velocidad? En estos momentos en el Código Penal la única referencia actual a la velocidad está en la definición de la temeridad manifiesta, cuando habla de velocidades desproporcio-

nadas, que tienen que ir acompañadas de altas tasas de alcohol. Las otras referencias vienen siempre acompañadas de la coetilla: y pusiera en concreto peligro la integridad física de las personas. ¿Qué pasa en la actualidad? Hemos puesto radares, estamos enviando al fiscal fotos de conductores a 220, 230 y 240 kilómetros por hora, y muchas veces nos las devuelven diciendo que hay que demostrar que se ha puesto en concreto peligro la integridad física de las personas. Nos gustaría hallar un límite de velocidad en el todos podamos encontrarnos de acuerdo y cómodos, pero es necesario poner un límite en el cual no haya que buscar concretos peligros ni efectos complementarios, porque el ciudadano no entiende que estos inadmisibles súper excesos de velocidad no tengan consideración penal. Podemos poner exceder 50, 60 ó 70 kilómetros por hora sobre el límite permitido, pero algo debemos hacer para que haya una acción preventiva, dar seguridad jurídica al ciudadano y dar respuesta a estos inadmisibles excesos de velocidad que el ciudadano no entiende que no tengan consideración penal a pesar de su gravísima incidencia y riesgo para la seguridad vial. Los excesos de velocidad son el elemento básico y más importante para reducir los accidente de tráfico y sus víctimas, y son la causa principal de la muertes en carretera y en ciudad.

¿Cuál es el nivel de sensibilización social? Respecto al apoyo social, en la última encuesta realizada por la dirección social de tráfico, relacionada con la velocidad y los radares, nos decía que el 88 por ciento de los ciudadanos está muy o bastante de acuerdo con que se controle la velocidad a través de los radares; el 77,8 por ciento de los ciudadanos cree que los controles de velocidad por radar ayudarán a reducir los accidentes; y el 60 por ciento de los ciudadanos no cree que los controles de velocidad por radar sean una excusa para recaudar más dinero. Esto quiere decir que hay una creciente conciencia social sobre la velocidad. ¿Qué pasa en países de nuestro entorno? Reino Unido: todas la infracciones por exceso de velocidad tienen un tratamiento penal. En Países Bajos, excesos de velocidad que superen los límites permitidos en 30 kilómetros por hora en zona urbana y en 40 kilómetros por hora sobre el límite permitido en zona interurbana, tienen tratamiento penal. En Alemania, la naturaleza de todas la infracciones por exceso de velocidad tiene consideración administrativa. En Irlanda, por su propia naturaleza, son penales. En Francia todo va por vía penal, pero a partir de excesos de 50 kilómetros por hora del límite permitido, automáticamente tienen 1.500 euros de multa y suspensión por 3 años del permiso de conducir. ¿Qué proponemos nosotros? Llevar a la vía penal los excesos en más de 60 kilómetros por hora del límite permitido. Proponemos la redacción de un artículo específico que diga: El que condujere un vehículo a motor excediendo en 60 kilómetros por hora el límite de velocidad reglamentariamente establecido, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días, y en cualquier caso privación

de derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años. Si se quiere, se puede poner en la referencia a la temeridad manifiesta, añadiendo un punto que diga: En todo caso, se entenderá por conducción temeraria aquella en que se supere en 60 kilómetros por horas el límite de velocidad reglamentariamente establecido. Esta concreción nos permitiría hacer una labor mucho más preventiva, conseguir los objetivos que tiene el sistema penal, y darle un tratamiento análogo al de la tasa de alcoholemia, buscar un tratamiento análogo coherente entre la infracción a las tasas de alcoholemia y la infracción por excesos desproporcionados de velocidad.

Sobre el permiso de conducir; vamos a poner en marcha el permiso por puntos. Los infractores multirreincidentes perderán todos los puntos y se quedarán si conducir durante 6 meses y luego se han de volver a examinar. Si a pesar de haberse quedado sin permiso continúan conduciendo y no pasa nada, tendremos un problema en la aplicación del permiso por puntos. Al que cogemos conduciendo a pesar de haber agotado todos los puntos y la prohibición, podemos ponerle una sanción económica y ampliarle el tiempo para que no pueda conducir, pero se trata de una persona que conduce sin permiso, probablemente tendríamos que darle alguna consideración penal a esta específica infracción. Los otros países que tienen permisos por puntos no han avisado de que es un aspecto esencial del sistema. Al que se le ha retirado el permiso el sistema debe tener los mecanismos suficientes para garantizar que esta prohibición de conducción sea efectiva. Pueden buscarse fórmulas como las siguientes: un artículo específico con la consideración penal a la conducción cuando ha sido privado del permiso de conducir por cancelación por haber agotado los puntos. Podría decir: El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor habiendo sido privado del mismo por suspensión o cancelación por agotamiento de los puntos, será castigado con la pena de.... Un tema para reflexionar es que dejamos fuera de la consideración penal el no haber obtenido el permiso, que debería tener la consideración de agravante en la comisión de cualquier delito contra la seguridad vial. Un tema muy concreto y específico es la conducción habiendo sido cancelado el permiso por agotamiento de puntos. Puede estudiarse bajo la fórmula de desobediencia a la autoridad el conducir habiendo perdido todos los puntos por resolución administrativa firme y teniendo cancelado el permiso de conducir. En última instancia, se pueden estudiar fórmulas de reincidencia: la segunda vez que conduzca sin permiso que vaya a la vía penal, pero alguna fórmula tendríamos que elaborar. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

Por último, para el cumplimiento de la Ley de Permiso por Puntos, quiero recordarles que en la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y licencia de conducción por puntos, SS.SS. aprobaron una disposición adicional decimotercera, que se titula: Efectos administrativos de las condenas penales que conlleven la privación del derecho a conducir, que venía a decir

algo así como: El titular del 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 un vehículo a motor o ciclomotor, para volver a conducir deberá acreditar el haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del artículo 63.7. A fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en esta disposición adicional decimotercera de la Ley del Permiso por Puntos, se propone que se estudie la posibilidad de incorporarlo en el Código Penal o se arbitre la fórmula necesaria para garantizar la efectividad de su cumplimiento.

En síntesis, la Dirección General de Tráfico propone la concreción del nivel de alcoholemia a partir del cual tendrá la consideración de delito cuando se supere el gramo por litro de sangre, es decir, cuando sea exactamente el doble del límite reglamentariamente permitido, y que la pena tenga en cuenta las sanciones administrativas para límites inferiores para ser consecuente y disuasoria. Proponemos asimismo la concreción de los excesos de velocidad a partir de los cuales tendrá la consideración de delito cuando se excedan en más de 60 kilómetros por hora los límites de velocidad reglamentariamente establecidos; que la pena tenga en cuenta las sanciones administrativas para límites inferiores y sea consecuente y disuasoria. Pedimos también la consideración penal de la conducción habiéndosele cancelado el permiso de conducir por haber agotado los puntos mediante resolución administrativa firme, y hemos propuesto diversas fórmulas. Por último, solicitamos que incorporen al Código Penal o busquen otras fórmulas que garanticen la operatividad de lo que SS.SS. aprobaron en la disposición adicional decimotercera de la Ley del Permiso por Puntos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): A continuación damos paso al turno de intervenciones de los grupos parlamentarios. Si ningún grupo tiene problemas tiene la palabra al señor Luis Mardones por Coalición Canaria, que tiene que intervenir en otras comisiones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Quiero que mis primeras palabras sean de salutación y bienvenida al señor director general de Tráfico por su comparecencia esta mañana en esta Comisión de Tráfico y Seguridad Vial, y mostrarle también mi reconocimiento por la información, tanto la verbal, como la escrita que nos ha dado. No estamos acostumbrados a que en muchas comparencias se nos entregue desde el principio de la intervención de la autoridad compareciente el guión. Mi felicitación, señor director general, por esta comodidad en el trabajo.

Mi grupo quiere hacer una primera declaración, y es el apoyo a cualquier medida del ordenamiento para combatir las infracciones de tráfico en la línea que ha expresado el director general, como mantuvimos cuando

discutimos la nueva Ley de Tráfico. Hay que mantener una línea de dureza en las infracciones administrativas y en el Código Penal para evitar esas hecatombes, que muchas veces no son sino crímenes o asesinatos. Con motivo del caso específico de un vehículo que pasó a más de 200 kilómetros por hora por delante de un control de tráfico de la Guardia Civil, el director general de Tráfico realizó unas declaraciones sobre si ese hecho no debe estar metido de lleno en el Código Penal. Compartimos ese posicionamiento, señor director general. Vamos a estudiar todas las comparencias que se produzcan con el fin de penalizar lo que hoy son infracciones administrativas de tráfico para ver cómo lo podemos concretar y materializar en el Código Penal español. La tarea no va a ser fácil, señor director general, porque tendremos que cambiar doctrinas penalistas que están implantadas no solamente en España sino en nuestro contexto europeo y occidental, sobre el tratamiento penal de hechos que se van a considerar delito. Por ejemplo, el principio de *non bis in idem*, si puede ser compatible una multa de la autoridad de Tráfico con una sanción penal vía judicial. Debemos evitar la litigiosidad que puede abrir un proceso de este tipo, debemos tener mucho cuidado con no abrir un negocio al bufete de abogado. El señor director se refirió antes a un anuncio que sale en la prensa. La judicialización de errores profesionales, médicos, etcétera está generando una especie de oferta mercantilista para la defensa de determinados intereses, no digo que espurios pero sí discutibles, sobre todo si han de llevar al área de lo penal, dado que la vía ejecutoria de las sanciones de Tráfico, las multas administrativas tiene un procedimiento menos recurrible, más rápido y la Administración cuenta con la incautación de las cuentas de créditos y libretas de ahorro de los sancionados. Vamos a apoyar toda actuación que evite que esos irresponsables —por emplear la expresión más suave— circulen por las carreteras.

En el informe que nos ha dado, señor director general, quiero hacer las siguientes observaciones. En el Código Penal vamos a tener problemas para distinguir entre lo objetivable y lo subjetivo. Por ejemplo, en el alcohol la evidencia es la tasa de alcoholemia que da un aparato, el alcoholímetro, o el análisis de sangre donde se determina perfectamente. Podríamos estar en este caso en la aplicación del Código Penal de un resultado que es objetivable, no es una opinión del agente de Tráfico de turno. En cuanto a la velocidad, también puede ser objetivable en la medida en que una prueba fotográfica, la cámara fotográfica vinculada al radar, determina a qué velocidad pasa un vehículo por un determinado control con una infracción manifiesta de la velocidad. Lo que veo en su informe es que han vinculado conducción temeraria a velocidad y yo creo que deberíamos segregarlo. Si se quiere hablar de una conducción temeraria en la velocidad que pase de 60 kilómetros por hora como señalan, me parece bien. ¿Pero qué pasa con ese conductor que adelanta por la derecha en zigzag, que se mete en el hueco de la distancia reglamentaria con el vehículo anterior, que está conside-

rado por muchos tratadistas en seguridad de tráfico como una auténtica conducción temeraria, pero que no va a más de 60 kilómetros de la velocidad permitida en el tramo de carretera indicado? ¿Qué pasa con el conductor que se está saltando la línea continua, que adelanta por la derecha, que hace zigzagues, que conduce con los faros de noche en la larga deslumbrando al conductor que viene de frente? Por no referirnos a los que conducen por el carril contrario, el llamado kamikaze. También eso es conducción temeraria, porque el kamikaze que nos encontramos de frente a lo mejor no viene conduciendo a 60 kilómetros por encima de lo permitido. Tenemos figuras tremendamente preocupantes y peligrosas en los accidentes de tráfico y deberíamos buscar otras formas de conducción temeraria no vinculadas únicamente al exceso de velocidad.

Entramos en otro punto que ha tocado, que es conducir sin permiso. Yo siempre he insistido en penalizar con dureza al que conduce sin permiso de conducir. No se trata de que haya perdido los puntos, sino del que en su día se ha examinado, ha obtenido el permiso de conducir, agota los puntos y entra por tanto en el área de infracción (nosotros queremos que entre en el área penal también) y conduce sin permiso porque le ha caducado o ha perdido el carné. No. Hemos tenido recientemente el caso de Farruquito en el que hemos visto cómo actúa un juzgado por esta vía de sanción, donde ha habido incluso muerte por atropello de una persona que conducía sin permiso. Tenemos a la vista los atestados de la Guardia Civil en este caso paradigmático que salió en la prensa. Cuántos hay que conducen sin la edad reglamentaria. Si un menor de 18 años conduce sin permiso nos meteríamos en un lío por la jurisdicción penal de los menores. A ver cómo lo metemos dentro del Código Penal porque, si no, lo mandan a un centro de los que tienen las comunidades autónomas para los chicos jóvenes de tirón del bolso, etcétera, entra en un reformatorio que no es una prisión porque va por la ley penal de adultos. Que vaya por una ley de delincuencia de menores que en España están segregados. Tenemos un segmento de población menor de 18 años que conduce motos o vehículos de cuatro ruedas sin el permiso. En este sentido, contará S.S. con todo nuestro apoyo. Debemos cargar la mano con las dificultades que nos vamos a encontrar cuando el infractor tenga menos de 18 años, porque pasa a una jurisdicción totalmente distinta.

Por otra parte, deberíamos tener alguna consideración especial —y con esto termino, señor presidente— con los riesgos temerarios de aquellos conductores cuyo vehículo tiene un inseguridad mecánica manifiesta porque no cumple con la ITV, ni le funciona el sistema de frenado, ni le funciona la dirección, ni le funciona la presión de los neumáticos. En la casuística de accidentes de tráfico, vemos el que dice que intentó frenar pero que no le frenó el vehículo. Cuando la compañía de seguros le pide al conductor, para hacerse cargo de la indemnización correspondiente, si ha pasado la ITV, resulta que ni le suena lo que esto es. Si los vehículos periódicamente,

una vez transcurridos los tiempos reglamentados, tienen que pasar obligatoriamente la ITV, el ir sin ella debe tener una consideración especial. Otro tema es el relativo a los seguros. Cuando vemos la cifra de conductores que llevan vehículos sin el seguro obligatorio de pasajeros, tenemos que cerrar el círculo de exigencias, porque se están cometiendo daños a terceros por esa vía. Quizá podemos inspirarnos en algo que desde hace tiempo en España administrativa y penalmente está resuelto, como es el Reglamento de armas y explosivos. Un señor no puede salir con una escopeta de caza si no tiene licencia de caza o el permiso de armas correspondiente. La Guardia Civil o las autoridades correspondientes sancionan, vía Código Penal, el salir sin licencia de caza o sin permiso de armas. Deberíamos evitar las dificultades ortodoxas penalistas para que la doctrina penal no nos diga que determinada infracción de tráfico vulnera el Código Penal. Como el trabajo va a ser ímprobo, señor director general, cuente con nosotros. Vamos a ver si lo escribimos bien para que lo veamos reflejado en el articulado en un futuro no muy lejano.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Jordi Jané por Convergència i Unió, grupo proponente de la comparencia.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor Pere Navarro, de Convergència i Unió quiere agradecerle su comparencia hoy en esta Comisión de Seguridad Vial porque ha sido útil y concreta. No ha sido una comparencia con un análisis, un diagnóstico y que al final diga a la Comisión que verán lo que es más acertado. Evidentemente, la última palabra la va a tener este Congreso de los Diputados, estas Cortes Generales, pero usted nos ha dado unas pautas concretas, con propuestas concretas de reformas concretas de artículos del Código Penal, y esto es útil. No sabemos si esta propuesta será la que aprobarán las Cortes Generales si finalmente se impulsa una reforma del Código Penal; pero lo cierto es que hoy este «Diario de Sesiones» va a dar testimonio de medidas que apuntan hacia unas reformas en las que podemos coincidir o no, pero tienen esa utilidad de haber sido capaces de concretar. En primer lugar, gracias, señor Pere Navarro, por esta explicación pedagógica.

Segunda reflexión. Como hemos afirmado en otras ocasiones en esta Comisión, usted ha dicho que toca modificar el Código Penal. Estamos de acuerdo, toca, es necesario, es urgente, debemos modificar el Código Penal en el ámbito de los delitos contra la seguridad en el tráfico. Compartimos el objetivo. Lo comparte la sociedad, sobre todo las víctimas, que han sido los principales testimonios de lo que ocurre tras un accidente de tráfico y cómo no hay la respuesta adecuada. Coincidimos: toca. Pero al igual que coincidimos con ese diagnóstico y con ese objetivo, queremos manifestar nuestra coincidencia con el fiscal general del Estado que el pasado 23 de noviembre, ante esta misma Comisión, aportó una acertada metáfora. Desde su experiencia en el ámbito jurídico y desde su

autoridad como fiscal general, nos dijo a los diputados y diputadas del Congreso: El Código Penal, el derecho penal, no es un bastón, es un bisturí. Esto tiene mucho que ver con lo que vamos a emprender en este Congreso de los Diputados para reformar el Código Penal en materia de delitos contra la seguridad en el tráfico. ¿Vamos a dar bastonazos a todo aquello que se mueva provocando inseguridad en el tráfico o vamos a intentar, vía penal, aplicar el fino bisturí jurídico para concretar delitos que ahora están mal objetivados, inconcretos y permiten muchas interpretaciones jurisprudenciales, que agotan a las víctimas en los juicios y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad? Debemos rendir un homenaje a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que hacen una gran labor en la persecución de los delitos, pero, señor Pere Navarro, usted lo sabe bien, en muchas ocasiones se tramitan como simples faltas. Han causado muertes, han causado lesiones de por vida, ha habido gravísimas imprudencias, sin permiso de conducir, con altos grados de alcoholemia, con velocidades absolutamente inadecuadas, que por el solo hecho de llevar una coche a esa velocidad ya objetivamente sabes que estás poniendo en peligro tu vida, pero sobre todo la de terceros; en cambio, se tramitan como faltas. ¿Cuántos ejemplos hemos tenido? Debemos modificar el Código Penal. Como lo debemos hacer como bisturí y no como bastón, nos gustaría repasar algunas de las propuestas que hoy nos ha dado para, desde la coincidencia global, hacer también algunos comentarios.

En primer lugar, la tasa de alcoholemia. Estamos de acuerdo, hay que concretarla en el Código Penal. Esto de conducir bajo los efectos... Iba con una alta tasa de alcoholemia, pero no iba bajo los efectos del alcohol. Demuéstralo; comparezcan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que estuvieron allí presentes. Hagamos sufrir más a las víctimas en un proceso que en ocasiones ven que no ha quedado demostrado, a pesar de tener un alto grado de alcoholemia, que iba bajo los efectos y queda libre del delito. Concretemos, estamos de acuerdo. Usted hacía dos propuestas. Convergència i Unió coincide más con la primera: un gramo es objetivo, todo el mundo lo entiende. Es más favorable un gramo que el cien por cien para los conductores infractores, porque si decimos el cien por cien los conductores profesionales que tienen un límite inferior, el cien por cien lo tendrían por debajo de un gramo; y los jóvenes, que también tienen un límite inferior, el cien por cien también lo tendrían por debajo de un gramo. Hagamos un criterio único más generoso para el infractor pero objetivo y de mejor cumplimiento, de mejor control y que dará lugar a menos mensajes contradictorios. Un gramo nos parece una buena opción. Ya debatiremos si es suficiente o insuficiente, pero nos parece un criterio que puede ir en la línea acertada. Es el doble de lo que ahora está permitido, que es 0,5. Quien sobrepasa 0,5 ya está cometiendo una infracción administrativa, si además lo dobla y va más de 1 gramo de alcohol en sangre, sería delito. No parece un buen criterio, más que el del cien por cien, porque se explica peor el cien por cien. Se pueden hacer unas tabulaciones y

decir qué ingesta de alcohol provoca un gramo de alcohol en sangre, para dar unas pautas a los conductores y sobre todo un mensaje a los conductores, a los medios de comunicación que nos están siguiendo: no estamos diciendo que se va a sancionar a partir de un gramo, se sanciona a partir de 0,5. Si eres conductor profesional o joven, a partir de tasas inferiores. Estamos hablando de cuándo se entra en la fase penal. Porque a veces se produce una información desacertada: será sancionable a partir de un gramo. No; a partir de un gramo será sancionable penalmente como delito, no como falta. O sea, que diremos al conjunto de los ciudadanos: si usted sobrepasa el gramo es un delincuente, va a tener antecedentes penales, puede tener una pena de prisión. Esto es un mensaje que, lanzado así al conjunto de la ciudadanía, tiene unos efectos muy pedagógicos porque, no nos engañemos, la prevención es necesaria, pero también lo es la sanción. En el binomio prevención-sanción es muy necesaria la prevención, pero también es muy necesaria la sanción para que tenga efectos en el conjunto de la ciudadanía. Aquello de cuando las barbas de tu vecino veas afeitar, pon las tuyas a remojar. Cuando muchos vean que su vecino está procesado penalmente por un delito... Seamos rigurosos. Como es ese bisturí, que no todo vaya por el derecho penal y acotemos bien el límite. Un gramo es lo que nos propone el director general de Tráfico. Veremos si es un gramo o si tiene que ser más. Miremos aquello que sea creíble, aceptable por la ciudadanía y sobre todo que tenga ese efecto disuasor. Por tanto, coincidimos en este aspecto.

Segundo elemento que ha planteado a la Comisión: la velocidad. Debemos dar otra vez el mensaje. Usted habla de quien vaya a más de 60 kilómetros del límite permitido. Es una opción, fijar un criterio cuantitativo; si marca 50 y vas a más de 110 estarás en el área del delito; si marca 120 y vas a más de 180 estarás en el ámbito del delito. Prioritario, hacer la pedagogía de que si vas a más de 20 también estás dentro de una sanción administrativa. Que nadie se piense que solo se va a perseguir a aquellos que van a más de 60 de lo permitido, porque ya se castiga administrativamente. Estamos hablando una vez más de qué debe ser delito. Como estamos hablando de qué es lo que debe ser delito, mi grupo tiene ciertas dudas sobre si los 60 kilómetros es lo más acertado o no, porque en algunas vías urbanas de gran capacidad, amplias avenidas en grandes ciudades, con cierta facilidad se pueden sobrepasar los 110 kilómetros por hora, y evidentemente quien los sobrepase debe tener una importantísima sanción administrativa, va a perder casi todos los puntos, ¿pero debe ir a un delito penal siempre? Porque si decimos siempre por encima de 60 kilómetros por hora, la persona que va por la Diagonal de Barcelona, cuando llega de la AP-II, de la autopista, y entra en la Diagonal, quizá sobrepase los 110 kilómetros cuando hay un límite de 50 ya. ¿Eso va a ir como delito penal, será un delincuente con posible pena de prisión? Estamos de acuerdo en que hay que concretar, pero quizá esos 60 kilómetros en algún caso concreto, en señalizaciones en

grandes vías urbanas cuyo límite es de 50 a pesar de que hay una gran fluidez en horas determinadas, con poco tráfico, nos tememos que pudiera tener un resultado no deseado. Señor Pere Navarro, si nos pasamos perdemos. Si queriendo reformar el Código Penal nos llegáramos a pasar, perderíamos credibilidad. Pido reformar el Código Penal, sí, y buscar esa máxima objetividad. Si llegamos a la conclusión de que son esos 60 kilómetros a partir de los cuales siempre es delito, se acabó aquello de si has puesto o no en peligro la vida de un tercero. Digámoslo claro: una persona que va a 200 kilómetros por hora por la autopista, se siente muy seguro con un gran coche y dice que no pone en peligro la vida de un tercero porque tiene un gran coche. No es verdad, porque si se encuentra con un accidente no tiene tiempo real de frenado y esta poniendo en peligro su propia vida pero también la de esos terceros que tiene un accidente en plena autopista.

Y por último, también coincidimos en que debe penalizarse a quien conduce sin permiso. Claro que sí. ¿Es que nos hemos aprobado la ley por puntos, no damos un mensaje a la población: cuidado que te puedes quedar sin tu permiso, tienes un crédito de confianza que es el permiso por puntos, pero, cuidado, te puedes quedar sin él? Y cuando tienes ese mensaje por tanto, hay velocidades en las que nadie puede decir que lo tiene todo controlado; no. Por eso es muy importante la imagen del Código Penal, pero seamos exigentes y objetivos a la hora de fijar el límite, y sobre todo no caigamos en porcentajes, no digamos más de un 50 por ciento de la velocidad permitida, porque si el agente tiene que ir calculando no damos un buen mensaje. Pongámonos de acuerdo en si son 60 ó 70, lo que sea, lo vamos a difundir, los medios nos van ayudar a divulgarlo y es un mensaje potente para la población, pero seamos —repito—, cautelosos, prudentes porque según como lo legislemos daremos más ese efecto bastón y no ese efecto bisturí que nos decía el fiscal general del Estado.

Por último, también coincidimos en que debe penalizarse a quien conduce sin permiso. Claro que sí. ¿Es que no hemos aprobado la ley por puntos? ¿No damos un mensaje a la población: cuidado que te puedes quedar sin tu permiso, tienes un crédito de confianza que es el permiso por puntos, pero cuidado que te puedes quedar sin él? Cuando tienes ese mensaje potente, cuando digan he perdido los puntos, no me pasa nada porque conduzco sin él y no tiene ninguna consecuencia penal, el sistema fracasa seguro. Por tanto, debemos llevarlo al Código Penal. Pero, señor Navarro, si llevamos esto al Código Penal qué le diremos al conductor que ha sacado su autorización, que ha perdido los puntos, que intenta recuperarlos a través de cursos y después ve a uno que ni tan siquiera se ha dignado acudir a un centro para sacar el permiso porque nunca lo ha tenido. No usemos dos varas de medir distintas —es una reflexión que abrimos—, pero yo coincido con el señor Mardones en que si el que ha demostrado que conduce mal y por eso se le ha retirado el permiso y conduce sin su permiso tiene consecuencias penales, igual

debe tenerlas aquel que no ha tenido nunca el permiso porque se burla absolutamente del sistema. Una persona que venga de otro país o un nacional debe saber que en España quien conduzca sin permiso tiene una sanción penal fuerte. El caso Farruquito indigna a todo el mundo, y ante ese caso debemos reaccionar con una explicación al conjunto de la ciudadanía. Nosotros no queremos que conducir sin permiso tenga ese efecto. Seguro que hay más aspectos, pero coincidimos en estos tres que ha planteado el Gobierno. Creemos que se va en la buena línea, intentemos concretar para no pasarnos, demos el mensaje de que aunque no esté en el Código Penal también está sancionado administrativamente y sepamos que el Código Penal no es la panacea ni la varita mágica, que también tiene sus problemas, alarga la solución final, los juicios penales tienen siempre doble instancia, los juicios penales se alargan en el tiempo, los juicios penales son costosos y también puede haber sectores que intenten aprovecharse de llevar al Código Penal estas actuaciones, pero no podemos permitirnos seguir así, con esa sensación de impunidad, con esa sensación de desánimo que tienen las víctimas y sobre todo esas cifras de alta mortalidad en nuestras carreteras cuando vemos el ejemplo de Francia que al modificar el Código Penal junto con el permiso por puntos redujeron sensiblemente los muertos en la carretera, porque tiene un efecto disuasorio. Entendemos desde *Convergència i Unió* que si eso contribuye —y creemos que sí— a salvar vidas y prevenir accidentes, vale la pena intentarlo y el Gobierno tendrá todo nuestro apoyo para conseguir que esta reforma sea exitosa, vaya por buen camino, tenga consenso en esta Cámara y sobre todo intente perdurar en el tiempo, porque tampoco sería bueno ir modificando estos aspectos cada dos años o en cada legislatura, por lo que debería haber un gran acuerdo de todos los grupos de la Cámara en lo que hay que poner en el Código Penal.

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

El señor **MAYORAL CORTÉS**: En primer lugar quiero manifestar nuestro agradecimiento no solo por la comparecencia, que obviamente es obligada, sino sobre todo por la concreción y el contenido que ha tenido la exposición del director general. Estamos ante una comparecencia importante, porque si bien es verdad que la anterior relativa al tema penal la hizo el fiscal general del Estado, con la trascendencia que tiene la posición del fiscal en estas cuestiones, no menos importancia tiene la posición que al respecto pueda manifestar un representante del Gobierno del Estado. En consecuencia, repito, comparecencia significativa, importante en esta Comisión, en relación con un asunto que nos preocupa a todos y que constituye una parte importante de la preocupación e incluso de la alarma social, derivada fundamentalmente de la sensación de impunidad que muy

frecuentemente manifiesta la sociedad y sobre todo y particularmente el clamor de las víctimas.

Los ejes de una política de seguridad vial, concretando los aspectos más singulares que pueda tener, serían en este momento, en primer lugar, el carné por puntos, el proyecto de ley aprobado ya por las Cortes; en segundo lugar, el proyecto que tiene el Gobierno de generalización e instalación de los radares al objeto de establecer sistemas automáticos de control de velocidad; y en tercer lugar, las medidas sancionadoras o represivas, y dentro de ellas las administrativas y las penales. En esta Cámara tuvimos oportunidad de debatir con ocasión de la ley del carné por puntos medidas sancionadoras de carácter administrativo y tuvimos ocasión de introducir determinados elementos de presión sancionadora, por decirlo de alguna manera, en relación con determinadas conductas que fueron agravadas en función de la consideración social que asume esta Cámara en la medida que debemos ser reflejo precisamente de esa alarma y de esa preocupación social, y procedimos en ese momento a incrementar la presión sobre determinadas conductas que consideramos peligrosas para la seguridad vial, es decir, para la seguridad de las personas. Pues bien, hoy toca tratar de la reforma del Código Penal y de lo que hemos oído al director general de Tráfico y concluyo que estamos ante una reforma que se considera necesaria, una reforma que yo calificaría en la propuesta que he oído de prudente, y una reforma que en los aspectos concretos que han sido expuestos está limitada a los problemas más lacerantes. El director general de Tráfico se ha referido a aquellas cuestiones que exigen inexcusablemente una reforma. Puede haber algunas más, y ya hemos oído al señor Mardones del cual me haré eco —aunque no esté presente ya se lo contaré cuando me lo encuentre— de algunas otras cuestiones que es preciso también considerar, pero repito que fundamentalmente es una reforma necesaria, reforma prudente y reforma limitada a los problemas más lacerantes. Creo que esto responde —y puedo decirlo en la medida en que soy testigo de cargo— a la memoria de lo que hizo el Grupo Parlamentario Socialista en la anterior legislatura: cómo esto formó parte de nuestro esfuerzo, de nuestras demandas y exigencias y cómo también apuntamos precisamente a estas cuestiones manifestadas esta mañana como los problemas más urgentes que habría que abordar: el alcohol, la velocidad, la carencia del permiso de conducir, etcétera. Estamos ante un acto parlamentario, el que significa la presencia del director general de Tráfico y lo que ha dicho esta mañana aquí, estamos ante la demostración de una autoridad —no solo referida a él sino también al ministerio y al ministro con el que trabaja—, de tomarse en serio los problemas, tomarse en serio las cuestiones que de verdad preocupan a la ciudadanía, y sobre todo la agilidad para venir a esta Cámara a exponer posibles alternativas y soluciones. Pueden ser estas o pueden ser otras, en todo caso es una manifestación de seriedad en lo que se refiere al ejercicio de las responsabilidades de gobierno, porque es verdad

que estamos ante la necesidad de abordar una cuestión que aquí no ha sido denominada así tradicionalmente pero sí en nuestro país vecino, Francia, la violencia vial, la violencia *routière*, que dicen los franceses. Pues bien, esta violencia existe y tenemos que asumir su definición y su existencia porque donde hay víctimas inocentes y responsables culposos existe un problema de orden penal, un problema de responsabilidad y un problema que tiene que sentenciar de alguna manera la sociedad organizada, el Estado, las Cortes, y ante la existencia de una violencia vial, con víctimas y autores responsables de esas víctimas, algo tendremos que hacer. En esta misma sala, el actual presidente del Gobierno, entonces secretario general y miembro destacado y significativo de la oposición, en aquel momento lo dijo muy claramente: Quien conduce como un homicida —recuerdo sus palabras— debe ser tratado como un homicida. Y quien genera alarma social no puede tener el amparo, la indiferencia o la ignorancia de la sociedad y de los órganos que tiene la sociedad organizada para desarrollar su vida en común. Existe un sentimiento de impunidad en este momento derivado de la marcha y desarrollo que han tenido las medidas sancionadoras del orden penal en nuestro país, y ese sentimiento de impunidad es asocial, es contrario a la estabilidad, la seguridad y la confianza que la ciudadanía debe tener en sus instituciones, en el Gobierno y en el Poder Judicial.

Ha dicho el director general de Tráfico que existen dos elementos y en el estudio comparado de los sistemas de seguridad vial existentes en este momento en Europa se comprueba que la conjunción de dos elementos, la concienciación por un lado y la represión por otro son los que están dando resultados, los que están dando eficacia en la lucha contra esta plaga moderna que es la inseguridad vial y las muertes en el tráfico; concienciación más represión en la Ley de tráfico y seguridad vial que hemos modificado. La ley en la que hemos introducido el carné por puntos es una ley de concienciación en la que se aborda la formación de manera bastante destacada, y en este momento estamos en una fase en la que el elemento educativo, que tiene enorme trascendencia social por su generalización, va a ser también abordado. Toca, pues, como ha dicho el director general de Tráfico, reformar el Código Penal para dar coherencia al sistema. Un Código Penal adecuado al problema social que existe sería la primera coherencia que a mi juicio se debería deducir. No es solo la coherencia —que comparto obviamente— al haber aprobado una ley de carné por puntos estableciendo un proceso y una serie de medidas que requieren ahora su continuidad en la reforma de carácter penal; también hay una coherencia más de fondo que debemos valorar y es que existe un grave problema social que también debe contemplar la reforma del Código Penal. Esta es la coherencia social fundamental, porque ninguna norma se entiende por sí misma, ninguna institución existe por sí misma y para sí misma, sino que existe al servicio de y para solucionar algo, y en este caso la posible reforma del Código Penal, el mismo Código

Penal debe estar al servicio de la solución de un grave problema social centrado en varias conductas en las propuestas que yo desde luego comparto y comparto mi grupo: la posible reforma de la temeridad evidente en sus manifestaciones sobre los límites del alcohol y la velocidad desproporcionada. Es evidente que hay que actuar en estas cuestiones, pero también me gustaría que de algún modo contempláramos lo que decía el señor Mardones: que existirán otras tipificaciones posibles de la temeridad que nos permitan abordar conductas que pueden ser tan dañinas, tan peligrosas y tan culposas como las que se refieren a la concreción de la conducción con altas tasas de alcohol y la velocidad desproporcionada. ¿No tendremos que contemplar en un hecho social tan importante como es la conducción, donde nos juntamos en las carreteras y en las calles casi 25 millones de ciudadanos con distintas características, conductas y comportamientos, algunas otras conductas que se están manifestando como peligrosas y que tienen el mismo origen de temeridad manifiesta? En Francia lo hicieron. Es verdad que cada país tiene su tradición jurídica, y en Francia la ley penal contempla la tipificación de una diversidad amplia de conductas de carácter temerario. Esta es una cuestión que deberíamos contemplar, examinar y ver si aquí podemos actuar también en esa misma dirección.

Finalmente, tengo la impresión de que esta Comisión especializada de seguridad vial comparte la extraordinaria dimensión y las características del problema que estamos abordando y la dimensión penal de una cuestión que preocupa enormemente a la sociedad. Creo que esta Comisión, en términos generales, va a entender y entiende la necesidad de las reformas. Entendimos la necesidad de las reformas en la Ley de tráfico y seguridad vial y creo que vamos a entender también y a compartir reformas que se consideran necesarias para abordar el problema que tenemos por delante. Mi grupo está dispuesto a apoyar esas reformas, y así lo manifiesta, porque es el desarrollo de esta función, el dar respuesta a estos problemas lo que justificaría finalmente la existencia de esta Comisión parlamentaria creada específicamente para abordar los problemas de seguridad vial. Bien es verdad que no tiene capacidad legislativa, pero creo que puede constituir un espacio de altavoz, de resonancia, al abordar con la profundidad y el sosiego necesario las medidas posibles que el Gobierno y los grupos debamos debatir para que estas Cortes aprueben lo antes posible una reforma que desde el punto de vista del clamor popular, por lo que nos ha dicho el director general de Tráfico, es bien manifiesta, es bien deseada por una gran parte de la sociedad española.

El señor **PRESIDENTE**: Concluirá este turno el señor Souvirón, que tiene la palabra.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor director general de Tráfico, bienvenido de nuevo a esta Comisión. Comparece usted hoy para informarnos sobre su opinión

acerca del derecho sancionador de tráfico y sus posibles modificaciones, y con ello colabora a formar el criterio que esta Comisión va a tener a la hora de llegar a sus conclusiones sobre la reforma del derecho sancionador en el que estamos todos empeñados. Por eso hoy haré el esfuerzo de no preguntarle por determinados temas de la política de seguridad vial del Gobierno, porque como diría un amigo del presidente de la Comisión hoy no toca y, por tanto, hay que ceñirse a lo que hay que ceñirse.

Señor director general, nos parece que los problemas que plantea el actual derecho sancionador de tráfico no se solucionan solo con la concreción de conceptos jurídicos indeterminados, que evidentemente hay que concretar, y con la inclusión en el Código Penal de la conducción sin carné, que evidentemente debe estar ahí. Ya conoce usted que hay una cierta sensación de impunidad respecto a las conductas infractoras derivadas de los delitos o de las conductas en el tráfico, especialmente por parte de aquellas personas que han tenido la desgracia de tener que acercarse a los tribunales como consecuencia de haber padecido directamente un accidente, o de haberlo sufrido alguno de sus familiares cercanos, es decir, de las víctimas de los accidentes de tráfico que son los que han dado la voz de alarma.

Conviene saber primero por qué hemos llegado a esta sensación de que la justicia no responde convenientemente a un problema de estas características. Hay que saber que a eso nos llevan las reformas del Código Penal de los años 1989 y 1992 y la circular del año 1990 de la Fiscalía General del Estado, porque suponen una clara despenalización de las conductas contrarias a la seguridad en el tráfico e introdujeron una flexibilidad en cuanto al procedimiento que es contraria a toda seguridad jurídica. A partir de ese momento el Estado renuncia a ejercer el *ius puniendi* en un asunto que afecta claramente al derecho a la vida y a la integridad física de las personas, y deja a un lado la posibilidad de que el ministerio fiscal intervenga en los juicios de faltas, cuando además en esas reformas prácticamente se llega a que toda las conductas contrarias a la seguridad en el tráfico terminen sustanciándose en juicios de faltas. Esa es la realidad. En aquel momento el Gobierno socialista no fue consciente de la importancia que las normas tienen en cuanto a su efecto disuasorio en un asunto de tanta importancia como el de la seguridad vial. Ahora tiene una nueva ocasión para subsanar aquel problema y ponerse al día, y desde luego todos estamos dispuestos a colaborar en ese sentido. A partir de la reforma del año 2003 hay un punto de inflexión donde se empieza a tomar el asunto más en serio. A nosotros nos parece que la aplicación de sanciones proporcionadas —que es importante— y disuasorias tanto en vía administrativa como en vía judicial constituyen instrumentos eficaces para la mejora de la seguridad vial, y por eso digo que ahora que nos planteamos el asunto debemos hacerlo como un todo. Debemos ver hasta dónde puede llegar el derecho administrativo y lo que se puede hacer, y qué

debe hacer el derecho penal y también el procesal. No hay que perder esta oportunidad.

El Grupo Parlamentario Popular toma nota de su intervención y de sus aportaciones, que tendremos ocasión de estudiar junto a las de los expertos que vayan compareciendo en esta Comisión para tratar del mismo tema, importantes aportaciones en cuanto que son las de un actor tan preocupado por el asunto como la Dirección General de Tráfico, y para precisar algunos conceptos le hago las siguientes preguntas. ¿Se ha establecido algún contacto entre la Dirección General de Tráfico y la Fiscalía General del Estado para fijar criterios sobre una posible reforma del Código Penal en materia de tráfico y seguridad vial? ¿Cómo se han formalizado esos contactos: son regulares o simplemente ha sido una charla, unos contactos esporádicos? ¿Hay algún calendario aprobado para la reforma? ¿Se ha avanzado y cerrado ya algún criterio sobre ella? Teniendo en cuenta —y esto le concierne a usted directamente— que el parte de accidente es un documento importante para calificar la conducta infractora, ¿cree que los partes de accidente tal y como están formulados son suficientes? ¿En qué deben mejorarse? ¿Ha previsto alguna modificación? ¿Cuál cree que debe ser la intervención del ministerio fiscal en los procesos relativos a los accidentes de tráfico? ¿Deben los médicos forenses intervenir más en las causas penales derivadas de los accidentes de tráfico y cómo? ¿Cree que debe haber tribunales especializados en materia de tráfico? Ni afirmo ni niego, simplemente pregunto porque he oído en alguna ocasión a expertos y personas con opinión en esta materia que esa es una posibilidad.

Para terminar le quiero pedir una cosa que seguro que puede hacer, y es que no sé cómo pero comunique usted a los distintos ministerios y organismos oficiales la necesidad de que los coches oficiales se sometan a los mismos límites de velocidad que los coches de los ciudadanos normales, porque la verdad es que aunque parece anecdótico es un hecho absolutamente cierto que algunos van con mucha prisa. **(Risas.)** Por otra parte, le pediría una consideración especial sobre los vehículos que circulan sin seguro, porque nos parece que suponen un peligro en cuanto a las consecuencias de los accidentes respecto a terceras personas que evidentemente hay que afrontar.

El señor **PRESIDENTE:** Para dar respuesta a las distintas intervenciones de los portavoces tiene la palabra el director general de Tráfico, señor Navarro.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Navarro Olivella): En primer lugar, quiero resaltar que corresponde al Ministerio de Justicia liderar la reforma del Código Penal; quiero dejar claro que es un tema de competencia del Ministerio de Justicia, que es el órgano del Gobierno al que compete proponer y elaborar las correspondientes reformas del Código Penal que luego enviará al Congreso de los Diputados. Esto es importante. Nosotros hacemos una aportación, damos nuestra

opinión y hacemos unas propuestas para enriquecer de alguna manera el debate. Para nosotros es importante la concreción. Hemos puesto una cifra a la velocidad y hemos puesto una cifra a la alcoholemia, pero para nosotros lo más importante es la concreción y buscar unos límites en los que todos nos podamos encontrar cómodos. No vamos a hacer cuestión de si es 0,8, 1, 1,2 ó si son 50, 60, 70 u otras cifras, pero creemos que es importante la concreción. Se ha hecho referencia a la conducción sin permiso. Hemos expuesto lo importante que consideramos que es en este momento, con la pronta aplicación del permiso por puntos, que el que conduzca después, pocos, con los puntos agotados por infracciones en materia de seguridad vial por resolución administrativa esté seis meses sin conducir y se ha de volver a examinar, y si continúa conduciendo avisamos que es un punto estratégico para el éxito del permiso por puntos. Cuando hacemos referencia al genérico de conducir sin permiso, por descontado que estamos de acuerdo en que esto puede tener una consideración penal, pero no se haga por razón de prudencia porque ¡ojo! no todos los casos son iguales. Puede suceder que se le ha caducado el permiso de conducir. Ustedes saben que en estos momentos con cuatro años del permiso caducado pierde sus efectos. Enviarlo a vía penal nos genera una cierta inquietud. Puede suceder también que se tiene un permiso pero que no sirve para el vehículo, es decir, un permiso que te permite conducir hasta 125 centímetros cúbicos y vas con una moto de 250. Tengamos en cuenta estos casos y estos flecos a la hora de hacer la reflexión sobre conducir sin permiso porque hay diversas situaciones que, como digo, deberíamos todos tener en cuenta.

Respecto al seguro quiero hacer la siguiente referencia. En su día se llevó al Código Penal, y recuerdo que me han explicado una situación en que se llegó que estaba en el Código Penal pero también por vía administrativa tiene una sanción y se llegó al contrasentido de que la Guardia Civil cogió a un ciudadano sin seguro y este decía, por favor lléveme a la vía penal, porque salía mejor librado que por la vía administrativa. Esto es lo que entre todos hemos de evitar, que se dé una situación de estas. Sobre el seguro tenemos la impresión de que disponemos del registro de vehículos, disponemos del registro de seguros, la Administración tiene que ser capaz de jugando con los registros poder adoptar las medidas y las sanciones administrativas oportunas sin necesidad de acudir a algo tan importante como pueda ser el Código Penal.

La intervención del señor Jané, gracias porque nos obsesionaba también intentar hacer una propuesta concreta a efectos de enriquecer el debate. Es verdad que ahora toca y es verdad que lo que toca es hacerlo bien. Es decir que se lleve el tiempo que sea necesario, pero creo que tenemos una oportunidad espléndida para intentar hacerlo y para intentar hacerlo bien. Es el reto de todos, cada uno con sus aportaciones para intentar hacerlo bien.

Nos gustaría mucho que tuviese un aspecto preventivo. Me explicaré. Alguna vez con algunos diputados recuerdo habérselo oído decir: A lo mejor si sale una reforma y se ponen unos criterios se puede dar un tiempo para que entre en aplicación. Y en este tiempo podemos todos hacer campaña de explicación al ciudadano, podemos explicar que su conducta a partir de tal fecha esto sería constitutivo de delito. Le ponemos la multa pero le avisamos. Es decir, hacer un esfuerzo de pedagogía, de traslación al ciudadano. Por eso entiendo que es muy importante que la norma sea comprensible, inteligible, que el ciudadano normal la pueda comprender, que no sea una cosa abstracta, de especialistas, que no nos alejemos del común del ciudadano —el destinatario es el ciudadano, no es un tema de superespecialistas con redacciones—, esta es nuestra impresión.

Al señor Mayoral le agradezco la larga trayectoria que tiene de trabajo y de compromiso con el tema de la seguridad vial. Son años y años, el sabe las dificultades que ha habido, los tiempos difíciles que se han pasado en este tema y parece que tenemos esperanza de poder conseguir algunos frutos. Lo digo porque quiero aprovechar para hacer un reconocimiento a todos aquellos que en años difíciles han estado comprometidos y dedicándose a los temas de seguridad vial.

Respecto a la temeridad, hay dos cosas. Sobre el alcohol y la velocidad se puede o hacer un artículo específico concretando el límite de alcohol y velocidad o en la temeridad hacer un punto primero y un punto segundo donde dice: En todo caso es una temeridad manifiesta conducir con más de o a velocidades de exceso de, pero siempre tiene que haber un primer párrafo que es el genérico, que es el de con concreto peligro para la integridad física de las personas, que es el cajón de sastre que utiliza la autoridad para aquellos casos de que con exceso de no se qué, que se salta el semáforo, además tiene alcoholemia, y hay tantas infracciones que al final se pone en temeridad. Necesitamos esta redacción y es bueno que esté. Pero con un punto 2 diciendo: En todo caso le concreto que esto y esto intervenga. Es decir, no vamos a sustituir, nosotros proponemos mantener la redacción que siempre ha habido, las conductas que supongan poner en concreto peligro la integridad física de las personas, aquello es temeridad manifiesta y un segundo punto donde se pueda concretar.

Al señor Souvirón quiero decirle dos cosas. Primera, hay una cosa muy de este país, y es quién tiene la culpa. Entrar todos en la discusión, el culpable creo que fue este, no, fue aquel, y además nos quedamos supertranquilos una vez tenemos el culpable y ya está. Huyamos un poco de estos debates de si esto fue en el año tal o en el otro, si corresponde a este o a otros, todos probablemente nos equivocamos y ahora es muy fácil decirlo. En aquellas circunstancias a lo mejor no se equivocaron, a lo mejor no estaba maduro, no había demanda social, tampoco se sabía lo que había que hacer y hacíamos otras cosas con su buen criterio y ahora nos toca hacer estas. Nuestro reto está en cumplir las expectativas y las

demandas sociales que tenemos. O sea que estoy absolutamente de acuerdo con la visión integral. No se trata ahora de resolver un problema puntual, sino que valdría la pena aprovechar la oportunidad para hacer un cierto debate global. Nosotros también tenemos la opinión de que el sistema administrativo que tenemos en este país es excesivamente garantista, brutalmente garantista, tenemos rigideces y problemas, algunos cuestionables que vienen de toda una filosofía de desconfianza total con la Administración y que podríamos reflexionar sobre ello. Pero creo que es bueno tener una visión integral —y lo hemos dicho—, la coherencia del sistema, lo importante es la coherencia del sistema. Tema administrativo, un poco aquella visión de que con alcohol usted hasta 0,5, de 0,5 a tal tiene un tratamiento administrativo y a partir de 1 ó de 1,2 o de lo que sea tiene tratamiento penal. Que tenga todo una cierta coherencia. En velocidad también algo parecido. Es decir, que el sistema sea coherente. Por eso decíamos que atención con las penas que tienen que ser coherentes con las administrativas y que hemos de afinar y hemos de cuidar, pero sería bueno —insisto en que me parece que algún diputado lo había propuesto— de que se haga lo que se haga, dar un tiempo en la entrada en vigor para poderlo explicar, para poder hacer pedagogía, para que podamos enviar la nota al ciudadano cuando pongamos infracción administrativa y decirle: le ponemos infracción administrativa pero a partir de tal fecha su conducta hubiera sido constitutiva de delito. Es decir, intentar de alguna manera hacer la máxima pedagogía.

Respecto a los contactos con la Fiscalía General del Estado, sí los hemos tenido, hemos tenido reuniones para contrastar las opiniones y son muy sensibles a los criterios de esta Comisión de seguridad vial. Insisto en que la fiscalía es extraordinariamente sensible a sus criterios. Lo demás que me pregunta, le correspondería al Ministerio de Justicia. ¿Hay un calendario para la reforma del Código Penal? Es competencia del Ministerio de Justicia, ellos lo dirán, ellos son los expertos, nosotros no somos expertos en derecho penal en la Dirección General de Tráfico, un poco de derecho administrativo y explicamos lo que a nuestro buen criterio nos parece y proponemos, pero no somos expertos en derecho penal. Sé que hay una comisión de expertos en el Ministerio de Justicia que está trabajando en esta reforma del Código Penal. Ni calendario ni si hay criterios cerrados, todo esto corresponde y es competencia directa del Ministerio de Justicia y de sus responsables. Lo mismo que especialización de tribunales o fiscales. La música me suena bien, pero en todo caso no tengo elementos, no soy especialistas en el ámbito judicial como para decir que tiene que haber tribunales determinados. Ya digo que la música me suena bien, en principio me parece perfecto, pero no es nuestra competencia ni nuestra especialidad dedicarnos a esto.

Respecto a los coches oficiales y el límite de velocidad, para que las sanciones sean efectivas se necesitan tres condiciones: primero, que la sanción el ciudadano la

comprenda y la entienda razonable. Segundo, que sea equitativa, lo que quiere decir todos igual, lo que el ciudadano no perdona es que haya privilegios para algunos. Me molesta mucho pero lo haré siempre y cuando no haya alguno... y tercero, que no haya sensación de impunidad. Estos son los tres requisitos: que la sanción sea razonable y que se pueda explicar, equidad, todos iguales es un elemento estratégico, y a todos nos interesa trabajar para evitar que haya sensación de impunidad por eso digo que estoy completamente de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general de Tráfico. Esperamos que esta comparecencia sea útil para los trabajos que está impulsando esta Comisión en el ámbito de la reforma del Código Penal. Vamos a suspender cinco minutos para despedir al señor Navarro y continuaremos con las cuatro proposiciones no de ley. **(Pausa.)**

### **PROPOSICIONES NO DE LEY:**

#### **— RELATIVA A LA APLICACIÓN DE UN TIPO SUPERREDUCIDO DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO (IVA) A TODAS LAS VENTAS O ENTREGAS DE CASCOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 161/001251.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con las proposiciones no de ley. En primer lugar la relativa a la aplicación de un tipo superreducido del impuesto sobre el valor añadido a todas las ventas o entregas de cascos, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Señor presidente, hace unos meses en esta misma Comisión aprobamos la aplicación del IVA superreducido para un elemento de seguridad obligatoria en los vehículos, como son las sillas que protegen en caso de accidente a los niños. La historia de la aplicación de este IVA superreducido y la contemplación del mismo en el apartado h) de la directiva comunitaria correspondiente no empieza porque a alguien se le ocurra de golpe que es necesario la aplicación de los IVA superreducidos a un elemento de seguridad obligatoria caído del cielo, es después de muchísimo trabajo, después de muchísimas propuestas, después de muchísimas ofertas, de cambios de opinión, cambios de posición, propuestas de diputados europeos, propuestas de gobiernos europeos, se consiguió al fin que este elemento de seguridad obligatoria, que contempla la directiva correspondiente en su apartado h), como digo, se marcara y quedara reflejado. Como consecuencia de aquello esta Comisión en su momento aprobó por unanimidad la aplicación del IVA superreducido a un elemento obligatorio de seguridad como eran las sillitas de protección de los niños dentro de los vehículos.

La proposición que traemos en estos momentos a debate y espero que a aprobación por parte de los grupos, aceptando en todo caso las sugerencias que se nos puedan hacer en el debate y posterior puesta a votación, no es menos cierto que tiene un sentido bastante racional y lógico. Creo que una propuesta de estas características no tiene sesgo político, tiene algo tan importante como es pensar en aquellas personas que necesitan elementos de seguridad y que están pagando un precio sobrevalorado sobre lo que realmente tendría que ser. Cuando compro un vehículo de cuatro ruedas, un coche, no me cobran aparte los cinturones de seguridad, el cinturón de seguridad viene dentro del vehículo y por tanto está contemplado en el conjunto de una serie de características de elementos de seguridad obligatorio que tienen que tener los coches porque si no no estarían homologados. Pero miren la diferencia. Si compro una motocicleta, una moto coloquialmente, o un ciclomotor, el casco lo tengo que comprar independientemente del vehículo que me va a transportar, con lo cual es un gasto añadido a un elemento de seguridad que la Administración, que nosotros hemos marcado que sea obligatorio, indudablemente para la prevención en este caso de situaciones no queridas después de un accidente o en el encontronazo de un vehículo de dos ruedas con el asfalto o con otro vehículo.

Nadie pone en duda que los cascos son accesorios necesarios para proteger la integridad de los que utilizan las motocicletas y los ciclomotores como medio de transporte. Estos dispositivos —aquí he traído un casco—, como ustedes saben yo soy motero, como se dice en términos coloquiales desde hace muchísimos años, y por tanto este elemento de seguridad obligatorio me acompaña en todos los viajes que hago, es como si fuera un poco mi ángel de la guarda, y en alguna ocasión dio resultado, gracias a llevar este ángel de la guarda sobre mi cabeza ha evitado que esta persona tuviera lesiones mucho más graves de las que se pudieran contemplar si no lo hubiera llevado.

Dicho esto, quiero hacer una apreciación importante. La vida y la muerte de un motociclista, de una persona que va en un ciclomotor o de una motocicleta puede estar simplemente a 50 kilómetros por hora si lleva casco o no lo lleva. La tetraplejia, la paraplejia, traumas craneoencefálicos, todo esto depende de si se lleva el casco o no se lleva. No voy a llegar por la derivada que estoy tomando al porqué lo pedimos pero sí parece lógico que si es un elemento de seguridad obligatorio este tenga los elementos en este caso impositivos adecuados y no los sobrevalorados. Nosotros entendemos que la situación no la puede disponer el Gobierno de España, entendemos que es un tema que proviene de Europa y por tanto en la parte dispositiva de nuestra proposición instamos al Gobierno a que se adecuen las medidas legales, o se reformen las medidas legales necesarias para que se pueda empezar a aplicar. Estamos abiertos a cualquier tipo de propuesta que se nos haga por el resto de los grupos, pero no es menos cierto que el hecho de que una persona que compre una motocicleta de 15.000 ó 18.000 euros pueda pagar lo

que vale este casco, que son aproximadamente los 500 euros, y no es de los mejores. Pero también es cierto que aquel que se compra un ciclomotor que ronda entre los 2.500 y 3.000 euros parece un poco sobredimensionado que pague por un casco casi un tercio de lo que le cuesta el vehículo que le va a transportar, y no es que la rebaja sea sustancial pero puede incentivar a que el casco que se compra aquella persona que compra un vehículo que cuesta 2.500 ó 3.000 euros esté acorde al precio del IVA superreducido y por tanto incentiva la compra de un buen elemento de seguridad, y a la propia renovación de ese elemento de seguridad, que creo que es fundamental.

Señor presidente, señoras y señores diputados, les voy a dar datos de la Dirección General de Tráfico, son muy concretos, no me voy a extender mucho porque creo que el tema es lo suficientemente claro como para no hacer una larga defensa de algo que creo que está en la retina de todos, en el objetivo de todos y en la conciencia de todos. Después de una campaña que realizó no hace mucho tiempo la Dirección General de Tráfico, que corresponde a un estudio como he dicho de divulgación, este organismo detectó que un 85 por ciento de los conductores de motocicletas utilizaba correctamente el casco. En el caso de los ciclomotores se reducía sustancialmente, bajaba a un 66 por ciento. En el caso de los pasajeros, del acompañante, del paquete, dicho coloquialmente entre los del mundo de la moto, en las motocicletas descendía también del 85 inicial del conductor al 74 por ciento del acompañante, pero el acompañante del ciclomotor estamos hablando de un 40 por ciento. Claro, estamos hablando de un 60 por ciento de personas que van en ciclomotores que están expuestas a un accidente y por tanto a unas secuelas gravísimas como consecuencia de no llevar el casco. Ustedes entenderán que para un chaval de 16 años la compra de dos cascos para ir con su novia, o su chica, como quieran llamarlo, es un gasto gravoso para su bolsillo. Tenemos que intentar que se reduzca en las posibilidades que la Administración lo pueda hacer, porque además obligamos a estas personas, por el bien lógicamente de su salud, a que lleven el casco. Creo sinceramente que es un tema tan apolítico como la vida misma y por tanto pido de esta Comisión que seamos lo suficientemente razonables, nosotros lo seremos si hay propuestas alternativas y aceptaremos lógicamente aquellas sugerencias que se hagan, pero que intentemos promover que al final el casco sea un elemento de seguridad obligatorio y que se aplique el IVA correspondiente, que no es otro que el IVA superreducido precisamente por ser un elemento obligatorio de llevar.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Jiménez por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ:** El Grupo Parlamentario Socialista está de acuerdo en la parte expositiva, en la exposición de motivos de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, no así en la parte propositiva en cuanto que entendemos que no es el Gobierno

español, no es el Ministerio de Economía y Hacienda el órgano competente en materia de IVA. Como todos sabemos, el órgano competente está en la Unión Europea. Por esto hemos presentado una enmienda *in voce* que consiste en sustituir la palabra proceder por explorar, y decir que el Gobierno explore, indague y en su caso promover ante la Unión Europea el tomar las medidas oportunas para que si se considera así pueda producirse una reducción del IVA. En cuanto a la parte expositiva, como decía, coincidimos con el Grupo Popular en la importancia de que el motociclista lleve el casco. Aparte de ser un elemento obligatorio, es un elemento necesario para proteger la integridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores. Llevar el casco, en definitiva, puede suponer salvar la vida o, al menos, disminuir los daños en caso de accidente. Es también cierto que para los usuarios de estos vehículos la primera causa de muerte suele ser por impacto en la cabeza. Los datos de 2004 elaborados por la Dirección General de Tráfico nos dicen que el 16 por ciento de los fallecidos en accidente de tráfico son usuarios de ciclomotor o motocicleta, y el 25 por ciento de los fallecidos de estos vehículos no utilizaba el casco. Los usuarios de motocicleta fallecidos en carretera no utilizaban el casco en el 11 por ciento de los casos, y en zona urbana ese porcentaje se elevaba al 18 por ciento. Un 45 por ciento de los usuarios de ciclomotor fallecidos no utilizan casco en carretera, y no lo hacían en zona urbana el 34 por ciento. En el Plan de acciones estratégicas 2005-2008 es un objetivo clave el incremento del uso del casco por conductor y pasajero de ciclomotor en vía urbana. La ausencia de casco aparece como una de las principales causas de los accidentes y lesiones. En cuanto a su uso, aunque es cierto que el uso del casco es bajo, a pesar de que es obligatorio y necesario, hay que decir que este plan estratégico prevé para el año 2008 un altísimo porcentaje de buen uso, tanto en el conductor como en el pasajero del ciclomotor o motocicleta. Pensamos que con la puesta en marcha del carnet por puntos y con el incremento de campañas de divulgación, vigilancia y control, obtendremos los resultados esperados.

En relación a la parte propositiva, el impuesto sobre el valor añadido es un impuesto armonizado en la Unión Europea. La norma principal en la armonización del tributo es la Directiva 77/388 CE, de 17 de mayo, sexta directiva del Consejo en materia del impuesto sobre el valor añadido. El artículo 12 de esta directiva, conjuntamente con su anexo H, establece el catálogo de bienes y servicios que los Estados miembros pueden gravar con tipos impositivos reducidos. Dentro de este catálogo no se contienen los cascos para usuarios de motocicletas que se citan en el escrito de referencia. Por tanto, en el supuesto de que se adoptase una medida como la propuesta, probablemente la Comisión Europea iniciaría el correspondiente expediente de infracción contra España. Viendo la necesidad de la utilización del casco, de su incentivación, es por lo que, para evitar que esto último suceda, hemos planteado la enmienda que anteriormente he comentado.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor González, para decir si acepta o no la enmienda propuesta, y pediría al señor Jiménez que también la entregara formalmente a la Mesa.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: La voy a leer, si el señor Presidente me lo permite. Mantendría el siguiente texto: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a explorar y, en su caso, a promover ante la Unión Europea las reformas legales necesarias a fin de aplicar un tipo superreducido del impuesto sobre el valor añadido a todas las ventas o entregas de cascos. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

Señor presidente, estamos absolutamente de acuerdo, lo importante es empezar una larga, en este caso, batalla, pero espero que esta batalla, desde todo punto de vista absolutamente necesaria, al final la veamos reflejada en que la Unión Europea se conciencie de que efectivamente el casco es un elemento de seguridad obligatorio y que no tiene por lo tanto que pagar el IVA normal. Agradezco al Grupo Socialista la sensibilidad que ha tenido para que esta proposición no de ley, con las modificaciones que ellos han sugerido, salga adelante, porque irá en beneficio de todos nosotros, irá en beneficio de la sociedad y de los que utilizamos la moto como medio de transporte.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTROLAR LA VENTA DE VEHÍCULOS A MOTOR EN LA VÍA PÚBLICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 161/001402.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Pasamos a la segunda proposición no de ley, que presenta el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, por la que insta al Gobierno a controlar la venta de vehículos a motor en la vía pública. Tiene la palabra para su defensa el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El Grupo Parlamentario Catalán de Convergència y Unió presenta una proposición no de ley para instar al Gobierno, darle unas pautas, abrir un debate y, sobre todo, plantear que existe un problema en relación con la venta de vehículos a motor en la vía pública, venta que en muchas ocasiones se produce de manera ilegal y fraudulenta. Por tanto, tenemos un problema que hay que intentar solucionar, buscar medidas legales que tiendan a esa necesaria prohibición cuando la venta es ilegal, y este el motivo por el cual Convergència i Unió presenta hoy esta proposición no de ley: voluntad de abrir el debate, voluntad de encontrar soluciones normativas de consenso en los foros adecuados y con la participación de todas las administraciones públicas que tienen competencias en este ámbito.

En muchas ocasiones vemos por nuestras calles un coche aparcado con un cartel de «se vende», con un número de teléfono móvil, que es una dificultad añadida a la hora de controlar después de dónde venía esa oferta porque quizá después nadie puede controlar de quién era, e incluso en esas exposiciones, si alguien quiere probar el coche, seguro que se hace un pequeño itinerario por la ciudad cuando normalmente no tiene ningún tipo de seguro; puede causar un accidente en ese momento y no tiene ningún tipo de seguro. Son vehículos que en muchas ocasiones no han pasado la ITV, no han pasado los controles. Son circunstancias que ha llevado a Convergència i Unió a traer este tema ante la Comisión de Seguridad Vial, porque entendemos que es un tipo de venta que puede generar inseguridad vial, que necesita de un control, que necesita claramente de una actuación administrativa. Ya hay ayuntamientos que están haciendo propuestas. En este sentido, el Ayuntamiento de Barcelona en las nuevas ordenanzas de civismo está intentando afrontar estos temas, también me consta que lo está haciendo el Ayuntamiento de Madrid, pero hacen falta más datos, más estudios, mejor financiación para atajar este problema y, sobre todo, encontrar con el consenso de todos una solución legal que pueda permitir un control adecuado de esta venta en la vía pública. Por tanto, este es el objetivo de la proposición no de ley, intentar proponer este conjunto de medidas, medidas que afectan a las administraciones locales, a las administraciones autonómicas y también, evidentemente, a la Administración General del Estado.

Yo quiero recordar que he tenido la ocasión y el honor de ser ponente en la Ley, que se está tramitando ahora en el Senado, de la Carta Municipal de Barcelona, y en esa Carta Municipal de Barcelona hemos introducido una enmienda en el Pleno del Congreso que precisamente autoriza expresamente y por ley al Ayuntamiento de Barcelona a poder retirar de la vía pública algunos elementos de negocio fraudulento, y en algunas ocasiones es el coche aparcado de manera fraudulenta y con ocasión de hacer una venta un negocio que no tiene el necesario control de seguridad. Por tanto, ya hay un avance y mi grupo se siente muy satisfecho de haber podido contribuir a esa reforma legislativa en la Carta Municipal de Barcelona, pero no todos los ayuntamientos tienen su carta municipal y por tanto aquí hay un ámbito abierto al que nosotros queremos dar una solución, por ello nuestro grupo parlamentario presenta el siguiente texto para ser votado en esta Comisión. Pedimos al Congreso de los Diputados que inste al Gobierno a, en primer lugar, impulsar las disposiciones de rango legal o reglamentario necesarias para controlar la exposición y venta de vehículos a motor en la vía pública y erradicar las prácticas fraudulentas que se producen. En segundo lugar, promover y financiar campañas de inspección de los vehículos a motor que se venden en la calle de forma ilegal. Tercero, crear un grupo de trabajo en el que participen todos los ministerios, consejerías de las comunidades autónomas y representantes de

la corporaciones locales implicadas, con el fin de analizar la situación de la venta fraudulenta de vehículos. Cuarto, realizar una campaña de información a los ciudadanos que advierta de los riesgos para su seguridad en que incurre adquiriendo vehículos en la calle sin revisar y sin ninguna garantía. Y por último, en quinto lugar, informar anualmente a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados de las medidas adoptadas y de los avances alcanzados para erradicar la venta ilegal de coches en la calle. Entendemos que son medidas necesarias que van en una dirección positiva, que benefician a la seguridad vial y al conjunto de la ciudadanía en la medida en que esa venta no es una venta segura y es un riesgo para el futuro comprador en muchas ocasiones. Por lo tanto, debemos impulsar esos controles, de ahí que mi grupo, *Convergència i Unió*, plantee hoy, esperando obtener la unanimidad de la Comisión, esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda, para cuya defensa tiene la palabra la señora Holgado.

La señora **HOLGADO FLORES**: La proposición no de ley que estamos debatiendo, a propuesta del Grupo Parlamentario de *Convergència i Unió*, nos sitúa ante la realidad de una práctica fraudulenta que se origina en muchas ciudades y pueblos de España en relación con la venta ilegal de vehículos que tiene lugar en las calles y sin control. Que el problema existe es algo innegable, aunque no contemos con datos oficiales que nos den una idea exacta de su dimensión. Pero ciertamente es un problema que en mayor o menor medida nos afecta a todos y que va convirtiéndose en una práctica habitual llevada a cabo no ya por particulares que intentan vender sus vehículos de manera directa y sin intermediarios, hecho que en sí mismo no es constitutivo de delito, sino de algunos concesionarios, talleres e incluso mafias organizadas que de esta forma ponen en el mercado diferente medios de transporte que escapan al control reglamentario que rige para este tipo de transacciones.

Lo que hace años era un fenómeno aislado se ha convertido hoy en un lucrativo negocio ilegal que cobra especial intensidad en grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla o Málaga, aunque no escapan a esta problemática otras ciudades y localidades de menor población. Los vehículos que se ofertan de esta forma fraudulenta son en un gran número de casos vehículos que proceden de cualquier parte de España o del exterior, y que generalmente se encuentran sin revisar o incluso con averías. Buscan básicamente a los jóvenes, personas con bajos recursos, inmigrantes, etcétera, como potenciales compradores de los mismos. Los vendedores no ofrecen contrato por escrito, facturas ni garantías, y eluden cualquier control sobre los vehículos que ofertan. Podríamos destacar como principales perjudicados, entre otros, en primer lugar a los propios compradores, que son estafados

en muchas ocasiones; a la seguridad en general y a la seguridad vial en particular, puesto que se trata de coches que no están revisados; a los ciudadanos como usuarios de los aparcamientos de la vía pública, puesto que en la gran mayoría de los casos permanecen durante mucho tiempo ocupando estas plazas; a las administraciones, ya que dichos vendedores no abonan tasas municipales ni otro tipo de impuestos y, por último, al propio sector de distribución del vehículos legal. Creo que, partiendo de lo que acabo de exponer, queda claro que mi grupo, señor Jané, comparte con el suyo la preocupación por el problema que estamos analizando, o dicho de otra forma, que estamos de acuerdo en el fondo de sus propuesta, si bien como portavoz del mismo deseo hacer algunas observaciones que espero sean valoradas por el grupo proponente y podamos así llegar a un consenso final.

Usted sabe como yo, señor Jané, y como el resto de los diputados y diputadas de esta Comisión, que la erradicación del problema de la venta ilegal de vehículos no puede recaer de forma directa o preferente en el Gobierno de la nación, ya que incluso de la redacción de algunos de los apartados de su iniciativa se desprende claramente que son las administraciones locales y/o autonómicas las competentes en la materia, al haber asumido estas últimas con carácter pleno la materia de comercio interior y protección de los consumidores. Estas normas autonómicas lo que vienen a hacer es sujetar la actividad a una serie de requisitos administrativos previos, requisitos que en última instancia controlan las autoridades locales pero que deberá cumplir el que pretenda utilizar este modo de distribución de bienes y servicios, como es, por ejemplo, el que el comerciante esté en posesión de una licencia municipal y tenga expuestos claramente todos sus datos para poder ser identificado en caso de reclamaciones, aunque ya sabemos que en esta venta ilegal no sucede así. Partiendo de estas consideraciones, cada vez en mayor medida y a través de distintas fórmulas, básicamente ordenanzas municipales, y dentro del ámbito, como no puede ser de otra manera, de sus competencias, diferentes ayuntamientos están abordando el problema que supone la venta ilegal de vehículos en la vía pública adoptando diferentes fórmulas, aunque, eso sí, no unificadas.

Por otra parte, y desde el punto de vista del régimen jurídico aplicable a esta actividad, cabe reseñar dos tipos de normas; por un lado, las relativas a contratos celebrados fuera de los establecimientos mercantiles y, por otro, la normativa dedicada a la venta ambulante o no sedentaria. En relación al primer régimen jurídico, y usted lo sabrá incluso mejor que yo, la venta de vehículos de segunda mano en la vía pública no queda amparada por la legislación en materia de compraventa fuera del establecimiento, que está regulada actualmente por la Ley 26 de 1991, de 21 de noviembre, ya que exclusivamente recoge las actividades de venta de bienes y servicios al consumidor en la cuales el comerciante o sus auxiliares acuden físicamente al lugar en que se encuentra el consumidor para ofrecerle sus productos y servicios y concluir el correspondiente contrato. En

relación con el segundo régimen jurídico, el referido a la venta ambulante, cabe señalar que a la misma le son aplicables los artículos 53 al 55 de la Ley 7/1996, de Ordenación del Comercio Minorista, o Lorcomi, así como las leyes autonómicas sobre comercio interior.

Con relación a la PNL formulada, me gustaría poner de manifiesto que la intención del legislador en su día fue la de concretar y perfilar más el contorno de esta modalidad de venta, y así se hizo en la redacción inicial de la Lorcomi. Sin embargo, el artículo 53, en el que se recogía este precepto o esta mayor precisión, fue declarado parcialmente inconstitucional por la sentencia del Tribunal Constitucional 124/2003, de 19 de junio, ya que a juicio de dicho Tribunal el legislador estatal se excedía en sus facultades de ejercicio de la bases en materia de Derecho mercantil. De ahí que, aun queriendo perfilar el contenido de esta figura, cualquier precisión debe hacerse a iniciativa de las comunidades autónomas.

Por último, y dentro del ámbito jurídico que estoy exponiendo, debemos conocer igualmente que, sin perjuicio de la normativa existente en materia de venta ambulante, también le es aplicable a este tipo de actividad, en relación al uso que se hace del dominio público, el Reglamento de servicios de la corporaciones locales de 17 de junio de 1995, en virtud del cual la actividad de lo particulares, en la medida que esté destinada al público mediante la utilización especial o privativa de bienes de dominio público, será intervenida por los ayuntamientos correspondientes para impedir la prestación de aquellos debidamente y someterlos a tarifa.

Yo creo que todo lo expuesto anteriormente, señor Jané, y estarán conmigo también el resto de diputados y diputadas, pone de manifiesto lo que dije inicialmente, y es que el Gobierno no puede asumir de manera directa la iniciativa tal como ha sido presentada; pero, como estamos de acuerdo, ya lo he dicho anteriormente, en que actualmente existe un grave problema derivado de la creciente actividad de este tipo de venta, y en aras a lograr los suficientes puntos de encuentro para que, como es habitual en esta Comisión, adoptemos finalmente una fórmula que nos satisfaga a todos y que desemboque en un acuerdo que, sin cercenar la iniciativa del grupo proponente, pueda ser votado con el mayor consenso posible, el Grupo Parlamentario Socialista presenta una enmienda transaccional a esta PNL y propone la siguiente redacción alternativa: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a crear en el Ministerio del Interior un grupo de trabajo de con el fin de analizar, en el ámbito de sus competencias, la situación de la venta ilegal o fraudulenta de vehículos a motor en la vía pública, al objeto de impulsar, en su caso, las disposiciones necesarias para erradicarla y la información a los ciudadanos sobre los riesgos que para la seguridad vial puede representar la adquisición de vehículos carentes de los requisitos y garantías legales para su utilización. Dicho grupo de trabajo coordinará su actuación con los órganos competentes de las administraciones autonómicas y con la Administración local.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En tanto que grupo proponente y grupo que ha recibido la enmienda registrada ayer, he de decir que no se corresponde exactamente la redacción ofrecida con la redacción que finalmente ha tenido entrada en el Registro. Intentaremos buscar alguna fórmula transaccional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Muy bien. Mientras tanto, tiene la palabra el señor Souvirón por parte del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Al Grupo Parlamentario Popular le parece que la iniciativa es acertada y oportuna y la vamos a apoyar con nuestro voto en los términos en que al final consigamos todos ponernos de acuerdo. Desde luego, el Grupo Parlamentario Popular está dispuesto a participar en el debate que haya que hacer para conseguir sobre todo atajar un problema de fondo que nos parece un problema grave.

La venta de vehículos en la vía pública sin los oportunos permisos administrativos constituye, desde nuestro punto de vista, un riesgo para la seguridad vial, riesgo que además parece que se va extendiendo por distintas ciudades españolas. Al final lo cierto es que estos vehículos que se venden de segunda mano y en la calles, en la vías públicas, son aquellos vehículos que no logran entrar en el mercado normal de venta precisamente porque ya no reúnen las condiciones precisas para circular, y ya sabemos que en el vehículo su estado de conservación es un elemento fundamental para garantizar la seguridad vial en nuestras vías. Por tanto, entendemos que hay que combatir el asunto con todas nuestras fuerzas, buscando desde luego el mejor camino y evitando que los huecos que las distintas legislaciones puedan ir dejando favorezcan la entrada de estas que al final no se pueden calificar de otra manera que mafias, en cuanto que operan al margen de la ley. Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular va a apoyar la iniciativa. Sabemos efectivamente que el Ayuntamiento de Madrid ha tomado cartas en el asunto, que lo ha considerado un problema grave y que está actuando en consecuencia, y también sabemos hoy que lo hacer de la misma manera el Ayuntamiento de Barcelona. Evidentemente, cualquier apoyo a la acción de los poderes municipales es necesario en un asunto que requiere una vigilancia especial, y por tanto vemos muy oportuno que desde el Gobierno se arbitren las fórmulas necesarias para que esto pueda llevarse a cabo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Aceptamos la transacción que se nos ofrece por parte del Grupo Socialista. Por tanto, teniendo en cuenta la transaccional que se ha presentado

con la adición de una frase, quedaría así el texto que acepta el grupo proponente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a analizar, en el ámbito de sus competencias, la situación de la venta ilegal o fraudulenta de vehículos a motor en la vía pública, al objeto de impulsar, en su caso, las disposiciones necesarias para erradicarla y la información a los ciudadanos sobre los riesgos que para la seguridad vial puede representar la adquisición de vehículos carentes de los requisitos y garantías legales para su utilización. Para ello, coordinará su actuación con los órganos competentes de las administraciones autonómicas y con la Administración local, creándose un grupo de trabajo específico en el seno del Consejo Nacional de Tráfico y Seguridad Vial. Este es el texto que de común acuerdo someteríamos a votación, ya que en el grupo proponente entendemos que en ese Consejo Nacional de Tráfico y Seguridad Vial están en el mismo representadas las distintas administraciones que deben llegar a hacer esas propuestas finales, y por tanto con esa redacción se sometería la propuesta.

— **SOBRE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL EN LAS INTERSECCIONES O CRUCES DE LOS CAMINOS DE SANTIAGO CON LAS CARRETERAS DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001406.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Pasamos a la siguiente proposición no de ley cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista, sobre medidas de seguridad vial en las intersecciones o cruces de los caminos de Santiago con las carreteras de la Red Nacional de Carreteras. Tiene la palabra para la defensas de la proposición el señor Ceferino Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Traemos hoy aquí un problema de seguridad vial relacionado con un camino, con caminantes con problemas de seguridad vial. Vamos a llamar su atención sobre los caminantes del Camino de Santiago, una vieja ruta que desde el Medievo, con altibajos en su intensidad, mueve cada año a miles de personas. Hasta hace poco eran motivaciones religiosas las que movían en años señalados una importante masa de peregrinos; en la actualidad los caminos de Santiago están vivos todo el año, se llenan con personas con procedencia y motivaciones varias y hoy como antaño siguen siendo vía de tolerancia y de intercambio cultural, también, por qué no, fuente de ingresos para los lugares por lo que atraviesan. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Haciendo un poco de historia para situar el problema, podemos decir que desde siglo XI se conoce como Camino de Santiago la principal ruta que hacen los peregrinos al sepulcro de Santiago desde los Pirineos. El camino francés es la denominación de mayor antigüedad y la que sirve para diferenciar la que sigue siendo la ruta principal de otros caminos a Compos-

tela. Las peregrinaciones a través del camino tuvieron una importante repercusión a nivel socioeconómico, humanístico y cultural. El camino, los pueblos de la ruta actuaron como receptores y vehículos de renovación comercial y cultural. También desde el punto de vista artístico el camino sirvió para crear una unida de estilo entre las distintas y distantes iglesias de la ruta. El camino, ruta que se abre entre los siglos X y XI, es una vía de comunicación acorde con aquellos tiempos, pero nuevos tiempos y nuevas necesidades hicieron que en siglos posteriores se fueran abriendo otras rutas para llegar a Galicia, para llegar a Compostela, otras rutas que fueron atravesando el primitivo caminos francés entre los Pirineos y Compostela y los demás caminos. Las modernas vías de comunicación no siempre fueron respetuosas con el camino y su significado, por lo que en bastantes casos se causaron a la ruta destrozos innecesarios que en la actualidad, en algunos casos, se trata con buen criterio de corregir. Como decíamos al comienzo de nuestra intervención, en los últimos años se ha revitalizado el camino y la vida en él, y cada día son más los caminantes que se acercan a Compostela, unos por motivos religiosos y otros por otros motivos, pero la verdad es que en torno al camino se mueven cada vez más personas. La mayor afluencia de caminantes forzó a las administraciones autonómicas a condicionar el camino y a habilitar albergues para atender a caminantes y peregrinos, así como a su señalización para facilitar el seguimiento de la ruta. De esta forma, los caminantes y peregrinos del camino francés y de otras rutas tienen a su servicio una red de albergues y una ruta aceptablemente señalizada. Pero, como comentábamos anteriormente, el camino se ve cortado en múltiples tramos por la nuevas vías de comunicación, lo que obliga a los caminantes a tener que cruzarlas, en algunos casos con peligro de sus vidas. Esto es así porque los cruces del camino no son con calzadas romanas o con caminos acondicionados para coches de caballos; hoy, gran parte de los cruces se dan con vías de alta capacidad por las que circulan vehículos a gran velocidad, y mientras el camino está perfectamente señalizado, la red de carreteras del Estado, que lo atraviesa en varios puntos, no tiene señaladas estas intersecciones, por lo que los automovilistas que no conocen los cruces del camino circulan ajenos a que en cualquier momento pueden aparecer personas invadiendo la calzada para recuperar su camino. Por poner un ejemplo, en la N-535, entre Santiago y Melide, en apenas 40 kilómetros, hay demasiados cruces obligados para los caminantes que no están señalizados para los automovilistas, con lo que hay importante riesgo para todos. Es necesario, en consecuencia, que la Administración adopte las medidas de seguridad vial que permitan cuando menos una correcta señalización de las intersecciones del camino con las carreteras de la red nacional para advertir a los conductores que deben moderar su marcha y, al

tiempo, contribuir a la mayor seguridad de caminantes y conductores. Por ello proponemos la siguiente proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir en el Plan de conservación y protección del plan sectorial de carreteras, un programa sobre la interacción entre la red de carreteras del Estado y el Camino de Santiago, definiendo las actuaciones a realizar en su programación.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Popular, don José Luis del Ojo.

El señor **DEL OJO TORRES:** En el Grupo Popular, en principio, nos parece saludable esta iniciativa que viene a mejorar la seguridad vial en nuestras carreteras. Por tanto, anunciamos desde este momento nuestro voto favorable.

Pero tenemos un pequeño temor, y es que se dilate en el tiempo. La propuesta es bastante genérica, no vamos a formular ni siquiera una enmienda transaccional —luego me explicare al final de mi intervención—, pero el temor es que cuando empezamos a hablar de estudios, de incluirlo en un plan y en otro, al final las cosas pueden acabar haciéndose eternas. Me explico. Esta proposición está basada fundamentalmente, por lo que he visto en la propuesta de resolución final, en el PEIT, en el famoso Plan estratégico de infraestructuras y de transportes, plan que, a su vez, recoge una serie de planes sectoriales que, por lo que se avanza en el documento, pueden tener una duración de entre 4 y 8 años, y que estaba contemplado fundamentalmente en el Plan sectorial de carreteras, en cuyo epígrafe 6.3.2.4, se hace referencia la seguridad, a la conservación y a la explotación, y los divide en cinco programas de actuación, y, a su vez, cada uno de estos cinco programas de actuación los subdivide en otros subprogramas.

La conclusión final a la que queremos llegar es que la propuesta que el Grupo Parlamentario Socialista presenta en cuanto a la interacción entre las red de carreteras del Estado y el camino de Santiago para definir no solo las actuaciones que hay que realizar sino, al mismo tiempo, la programación que hay que llevar a cabo, no debía esperar al PEIT. Ese es nuestro punto de vista. No debíamos esperar a que todo esto evolucione. Sabemos que ese plan sectorial de carreteras que recogía el PEIT debería haber estado terminado aproximadamente para el año 2005 y en este momento ni siquiera existe, y estamos presentando una propuesta sobre algo que tenía que haberse hecho en el año 2005. Sabemos que, además, el camino de Santiago, como no podía ser de otra manera después de oír al señor Díaz, que ha hecho una fantástica exposición sobre la historia y la tradición del Camino de Santiago, afecta a muchas comunidades. Sabemos del esfuerzo que hicieron en un momento determinado todas la comunidades autónomas a las que les afecta esta vía, tanto en la señalización como en el acondicionamiento, y sabemos también que esas nuevas vías, como se ha

explicado, no están bien señalizadas y cortan ese camino muchos de lo tramos de la red nueva de carreteras del Estado. Por eso decía que no deberíamos esperar al PEIT; deberíamos avanzar un poco más. He leído una comparecencia en esta Comisión, el día 29 de septiembre de 2004, en esta legislatura, del señor Morlán secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento. En ella anunció que habían puesto en marcha para el año 2005 dos planes de choque que estaban en ejecución en ese momento. Era un plan de conservación y, al mismo tiempo, un plan de seguridad vial. El plan de conservación incluía firme y estructuras, que pueden acompañar a la propuesta que el Grupo Socialista nos hace hoy. Además, se establecía un plan de seguridad vial que incluía la señalización. Esa podría ser la fórmula por la que se podría llegar a conseguir lo que ustedes piden hoy en esta proposición no de ley.

Hoy vamos a aprobar la generalidad de este plan, lo general, pero en el Grupo Parlamentario Popular no descartamos presentar iniciativas sobre la particularidad, no solo por el trayecto y el recorrido que afecta, como he dicho antes, a algunas o a bastantes comunidades autónomas, sino porque, ya que está detectado el problema, debiera ser algo mucho más prioritario.

Como dije al principio de mi intervención, entendemos que, globalmente es una buena propuesta, y nos comprometemos a traer alguna propuesta más sobre la particularidad en un futuro muy cercano. Damos el visto bueno a esta proposición no de ley.

— **SOBRE LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE ERRADICACIÓN DE LOS «PUNTOS NEGROS» Y AUMENTO DE SEGURIDAD EN LA RED NACIONAL DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INCIIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001416.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a proceder a la última proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, proposición no de ley sobre la puesta en marcha de un plan de erradicación de los «puntos negros» y aumento de la seguridad en la red nacional de carreteras. Para su defensa tiene la palabra su portavoz en esta Comisión la diputada doña Isaura Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS:** Es evidente que los datos sobre accidentalidad en carreteras no dejan espacio para discursos autocomplacientes. Mi grupo parlamentario no niega que se han dados pasos positivos en esta legislatura como la implantación del carnet por puntos que votamos favorablemente toda la Cámara, pero ya le advertimos al ministro del Interior que esta reforma legal debía ir acompañada de medidas comple-

mentarias y necesarias para afrontar la siniestralidad en las carreteras, y que esas medidas tenían un coste económico. Le preguntamos al ministro del Interior en su comparecencia si iba a abordar esas medidas, si iba a invertir parte de los Presupuestos General del Estado en erradicar los «puntos negros» y en un plan para que se aumentase la seguridad en la red nacional de carreteras. Hay muchas, muchas cosas por hacer, se van haciendo puntualmente aquí y allá, pero lo que hace falta es invertir ese dinero —que el ministro dijo que sí que lo había— de manera urgente para cambiar radicalmente el panorama de nuestra red nacional de carreteras. Eso se puede hacer si se tiene voluntad política y, por ahora, como digo, se hace de manera puntual, de manera parcial, en algunos sitios, en algunos momentos. Es absolutamente insuficiente, y los datos son precisamente el reflejo de esa realidad. Es evidente que no es suficiente con activar campañas temporales para periodos vacacionales, tampoco el hacer una concienciación de la ciudadanía, sino que el Estado tiene una obligación porque tiene una responsabilidad, y, por lo tanto, hemos de abordar estas medidas concretas que intervengan en la totalidad de causas que motivan la siniestralidad en las carreteras. Además, estas causas son bien conocidas, están en todos los informes que se solicitan y que tiene el Ministerio del Interior, la dirección general. Si se quiere, se puede; ya se nos dijo que sí que había dinero para solventar este problema de todos los «puntos negros» y las deficiencias en la infraestructuras viarias que son causa de accidentalidad. Es más, esta diputada ha tenido que presentar enmiendas concretas a los Presupuestos Generales del Estado para que se solventen «puntos negros», algunos de los cuales son los más graves de toda la red nacional de carreteras, para que se establezcan mejoras, buscando, como representante del País Valenciano, la mejora puntual de esas carreteras. Pero eso no es lo que se debe hacer por el Ministerio del Interior. No es esa la solución. Lo que hay que hacer es buscar todas las causas —como digo, están localizadas— los «puntos negros», y solventar este problema. Para eso se propone la elaboración y ejecución, en el plazo de seis meses, de un plan de choque de erradicación de los «puntos negros» y el aumento de la seguridad en la red nacional de carreteras, en la que es imprescindible que intervengan de forma coordinada el Ministerio del Interior, el de Fomento y las comunidades autónomas. Dicho plan tendrá, entre otros objetivos —es evidente que se pueden ampliar— la eliminación o adecuación de los tramos de concentración de accidentes; definición, información y localización de los «puntos negros», es decir, actualizar el mapa de los «puntos negros» para abordar su eliminación; la inversión en vías públicas destinadas a solventar los problemas que puedan ser causa directa o indirecta de siniestros de tráfico, como drenaje de pavimentos, zonas de descanso, iluminación; la instalación de elementos de contención que atenúen los efectos de las salidas de vías; suprimir los elementos de riesgo para los conductores, incorporando el uso de protec-

ciones blandas, es decir, la eliminación de los guardarraíles. Aquí me voy a parar un momento. Todas las asociaciones, y también los ciudadanos directamente, nos piden una y otra vez que se eliminen el cien por cien de los guardarraíles que causan la muerte de los motoristas —la muerte o la amputación de extremidades—, y se va a haciendo poco a poco. Pero no se puede seguir así, los ciudadanos no pueden esperar más, se debe abordar de manera urgente la eliminación del cien por cien de los guardarraíles que hay en la red de carreteras del Estado español. Hay que incrementar igualmente la seguridad de los colectivos más vulnerables como ciclistas, peatones y ciclomotores; mejorar la conservación y limpiezas de márgenes; mejorar la colocación, el contenido y la visibilidad de las señales, y proponemos menos señales pero más visibles, con el resultado de una menor confusión; racionalizar la colocación de señales e iluminar y adoptar los mecanismos de balizamiento adecuados en aquellos tramos de carretera donde se produzca habitualmente una reducción de visibilidad por climatología adversa, niebla, lluvia, nevadas, etcétera. Estas son las medidas que proponemos, pero es seguro que puede haber muchas más, y nadie mejor que la dirección general para que complemente este plan que se propone.

Que no se me diga que hay cosas que se están haciendo, porque se estarán haciendo, pero su insuficiencia es evidente, las cifras lo dicen, las permanentes reclamaciones de los ciudadanos lo dicen. Que nosotros tengamos que estar detrás de cada carretera haciendo propuestas concretas es un absurdo, porque lo que hay que hacer es un mapa de todos eso «puntos negros», de todas las necesidades y abordarlo de manera urgente. De esa manera sí que el Estado se estará preocupando por la seguridad vial, y no descargando en los ciudadanos, sino haciendo nuestro trabajo, que es nuestra obligación, tanto la de este Poder, el Legislativo, como la del Ejecutivo, que es el que maneja los Presupuestos Generales del Estado y debe, por tanto, ejecutar todas estas medidas. Por eso, porque nos comprometamos realmente por la seguridad vial, se hace esta propuesta, y espero que obtenga el voto favorable de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley. Para su defensa, tiene la palabra la señora Eloísa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: El objetivo prioritario de este Gobierno es la mejora de la seguridad vial en esta legislatura, qué duda cabe. La señora Navarro, la proponente, ha hecho referencia concreta a la comparecencia del señor ministro del Interior; por otra parte, también el presidente del Gobierno, en el debate del Estado de la nación, se comprometió a este objetivo prioritario en esta legislatura, también lo hizo la ministra de Fomento. Pero, si me permite la señora proponente, le diré el ministro del Interior tiene sus competencias y el de Fomento tiene las

suyas. Ha comentado que el ministro del Interior se comprometió a aumentar el presupuesto en función de acometer las responsabilidades que dentro de su competencia tenía. Si me lo permite, señora Navarro, me gustaría recordarle que los presupuestos del Ministerio del Interior para seguridad vial, que son de su competencia, en 2003 tuvieron un aumento del 4,39 por ciento; en 2004, del 4,5; en 2005, del 5,51; y en 2006, el aumento presupuestario ha sido de 7,92, casi el 8 por ciento. El compromiso de este presupuesto —usted decía que no— queda claramente matizado con esto. Tiene que saber que al ministro del Interior le corresponde entre sus competencias el aumento de los puestos de personal, tanto en jefaturas provinciales como en examinadores, como en el número de agentes de tráfico de la Guardia Civil, pues para eso en los presupuestos también se plantearon 8 millones de euros para la productividad. Con esto quiero concluir, señora Navarro, que el esfuerzo dentro de los presupuestos que son competencia del ministro al que usted ha hecho referencia, queda perfectamente claro.

En cuanto a cómo usted ha sustanciado su proposición no de ley, se objetiva más que nada en lo que se refiere a la seguridad vial en materia de infraestructuras. Ahí, desde luego, la competencia es de la ministra de Fomento. Se considera tramo de concentración de accidentes aquel tramo de la red que presenta un riesgo de accidente significativamente superior a la media en tramos de características semejantes, en el que previsiblemente una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentabilidad, y a usted y a todos este objetivo nos interesa.

La Dirección General de Carreteras desarrolla anualmente programas específicos de mejora de la seguridad vial que incluyen el tratamiento de tramos de concentración de accidentes. La resolución de estos tramos se efectúa mediante la realización de actuaciones específicas de seguridad vial que requieren la redacción del proyecto constructivo correspondiente, y se complementa mediante la realización a corto plazo de actuaciones a ejecutar por gestión directa o mediante los contratos de conservación integral. Así, se inició en junio de 2004 el plan de choque anunciado por la ministra y que fue licitado en su totalidad en un plazo inferior a dos meses. En dicho plan se estableció la licitación de 157 actuaciones por un importe de 298 millones de euros. Al final del año 2004, se redactó el programa de licitación 2005, que se realiza manteniendo los criterios del ya licitado plan de choque del 2004. El programa de licitación llevado a cabo por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento comparte las prioridades y ámbitos de actuación establecidas en el Plan estratégico de infraestructuras y transportes del Gobierno. Es objetivo de dicho plan estratégico conseguir, a lo largo del periodo comprendido entre los años 2005 a 2020, la mejora de la seguridad y conservación de la red de carreteras del Estado. Con estas premisas se elaboró el programa de licitación del año 2005, que incluyó un total de 230 actuaciones por un importe

de 551,5 millones de euros; de ellas, 99 actuaciones son específicas de seguridad vial, por un importe de 134 millones de euros.

Siguiendo los pasos del ya citado programa de licitación 2005, se ha elaborado el programa de licitación del año 2006, que incluye un total de 351 actuaciones por un importe aproximado de 926 millones de euros; de ellas, 123 actuaciones son específicas de seguridad vial, por un importe aproximado de 194 millones de euros. Las actuaciones restantes, al ser actuaciones de firmes, de obras de paso, contratos de conservación integral, etcétera, redundan en una mejora de las condiciones de circulación.

Por otro lado, y dentro del programa de licitación del año 2006, se han incluido actuaciones recogidas en el plan de adecuación de los sistemas de contención a la nueva Orden Circular 18/2004. Dicho plan de adecuación de los sistemas de contención a la nueva orden circular se va a llevar a cabo durante un plazo de seis años a partir del presente año, incluyéndose un total de 1.050 kilómetros de barrera adaptada a la Orden Circular 18/2004. En el año 2006, se van a licitar 8 actuaciones por un importe de 4,7 millones de euros. La Orden Circular 18/2004, criterios de empleo de sistemas para protección de motoristas, al que usted también hace referencia en su proposición no de ley, en vigor desde el enero de 2005, incrementa la seguridad de los colectivos más vulnerables, ya que mejora los de sistemas de contención en las carreteras para que los motoristas no puedan golpearse con elementos cortantes ni atravesarlos por la parte más baja de dichas barreras, evitando con ello amputaciones u otros daños graves, no son agresivas para el resto de la circulación y su objetivo principal es reducir la gravedad de los accidentes de vehículos de dos ruedas, mejorando los sistemas de contención en tramos más conflictivos, instalando para ello dobles barreras de seguridad. Además, se está elaborando el plan sectorial de carreteras que contendrá a su vez el programa de conservación y explotación, y en el que se recogen las directrices y actuaciones a realizar en materia de seguridad vial.

Se está ejecutando el Plan de análisis del estado de la seguridad vial de las carreteras en servicio, cuya terminación está prevista en el año 2006, y cuya finalidad será asegurar que las carreteras del Estado operen en las máximas condiciones de seguridad para los usuarios. Cabe destacar que actualmente se está ultimando la revisión de las normas 81.1C, marcas viales, y 82.1C, señalización vertical. Pretendo con esto tranquilizarle con respecto a su escepticismo en cuanto a las actuaciones concretas que mejoren los objetivos que en principio nos plateábamos, nosotros planteamos un texto que entendemos más completo que su proposición no de ley, y esperamos sea de la satisfacción no solamente de la proponente sino del resto de los grupos parlamentarios. Se sustancia de la siguiente manera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a, en el marco de las determinaciones contenidas en el PEIT y de acuerdo con la prioridad que supone la mejora de la

seguridad y la conservación de la red de carreteras del Estado. Uno. Continuar con el impulso dado en los programas de licitación anuales para que la seguridad y la conservación sean una prioridad en ellos. Dos. Elaborar en el presente año un plan de análisis de estado de seguridad vial en la red de carreteras del Estado para asegurar que esta red opere en la máximas condiciones de seguridad para los usuarios. Cuatro. Revisar a la mayor brevedad la normativa vigente en materia de marcas viales y señalización vertical como elementos clave en materia de seguridad vial. Impulsar la instalación de los nuevos sistemas de protección para motoristas menos agresivos, adecuando para ellos los sistemas de contención de los tramos de mayor riesgo potencial. Concluir en 2006 el Plan Sectorial de Carreteras, que deberá contener un programa de conservación y explotación que incluya las directrices y actuaciones a realizar para tratar los tramos de concentración de accidentes y en seguridad vial. Y, por último, incrementar la colaboración con comunidades autónomas y ayuntamientos a fin de coordinar las actuaciones de cada administración en su respectivo ámbito competencial, desde la perspectiva del tratamiento global de la seguridad vial, ámbito en el que deben apostar decididamente todas las administraciones competentes.

Como ve, señora Navarro, todo lo que usted ha propuesto está incluido en este texto, incluso, si nos lo permite, algo más completo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen intervenir? Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Carlos Cabrera.

El señor **CABRERA MATOS**: Hoy he tenido una oportunidad que no había tenido hasta ahora: oír a la compañera portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. He podido seguir su intervención por el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados sobre una respuesta del Gobierno acerca de los «puntos negros», que me ha ayudado muchísimo a la hora de elaborar la respuesta a esta proposición no de ley y que va a ser la base de mi, espero y deseo, corta intervención.

El Grupo Parlamentario Popular va a apoyar esta proposición no de ley. También apoyamos algunas otras que, en el mismo sentido, ya se analizaron en esta Comisión de Seguridad Vial, concretamente una de Esquerra Republicana y la que hoy debatimos de Izquierda Verde. El pasado mes de noviembre se debatió una iniciativa no igual, evidentemente, pero sí similar a esta, aunque la de hoy añade propuestas específicas que desde nuestro punto de vista nos parecen interesantes, que cuentan con nuestro apoyo, porque ya así lo hemos manifestado en diversas intervenciones que, sobre ellas en particular, realizamos en esta comisión. Son propuestas específicas que nadie puede poner en tela de juicio y, por tanto, lo que el Gobierno tiene que hacer es sencillamente llevarlas a la práctica. Pero frente a la contundencia que mostraba aquella proposición no de ley en lo que res-

pecta a la necesidad de intervenir de forma urgente y extraordinaria en los puntos que conocemos como «negros», la enmienda aceptada en aquel momento remitía las actuaciones al Plan de choque 2004 y a un estudio específico. Hoy, la propuesta no de ley que analizamos argumenta la necesidad de estas intervenciones con igual rapidez y urgencia, mientras que en una enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, que, como no somos los autores de esta proposición no sabemos, qué va a ocurrir con ella, sí que se recoge claramente una remisión, en cuanto a la resolución de una vez por todas de lo «puntos negros», a un plan de licitaciones que ya se ha demostrado ineficaz, porque hoy no estaríamos hablando de intervenciones de mejora con carácter urgente si durante estos dos años se hubieran observado avances notables en esta materia. Es evidente, que cuando en este Plan de Choque 2004 del que habla el Gobierno, del que habla el Grupo Parlamentario Socialista, y del programa de licitación, solo el 26 por ciento, a pesar de las cifras y los datos que nos acaban de dar, de las actuaciones van dirigidas específicamente a la seguridad vial, evidentemente a la solución definitiva no vamos a llegar. Por tanto, frente a las necesidades de actuaciones urgentes y extraordinarias en los lugares que se conocen como «puntos negros» y tramos de concentración de accidentes, la propuesta que he observado, no la de la proposición no de ley, sino la propuesta de enmienda, es continuar en la misma línea que hasta ahora y añadir, además, más planes a los existentes.

No cabe duda que todos coincidimos en la necesidad urgente de eliminar los llamados puntos negros, aunque después de escuchar algunas intervenciones, hasta lo pongo en duda; también, cómo no, de que se mejore en todos los ámbitos la red nacional de carreteras. Se han tramitado estas inquietudes con proposiciones y otras muchas iniciativas de diputados y diputadas, que lo que vienen a demostrar es que los deberes no están hechos en esta materia ni mucho menos. Es necesario que la Administración reactive sus compromisos en seguridad vial con los ciudadanos y con los conductores. No podemos trasladar permanentemente la responsabilidad al ámbito personal del conductor. Son necesarias acciones específicas de concienciación, claro que sí, pero la Administración tiene el deber público y no sé si decir el deber moral de acometer las necesarias mejoras sin tardanza. Sabemos que el 15 por ciento de los accidentes se produce en estos puntos y ello sin duda nos ha de sugerir actuaciones inmediatas. Ciertamente en estos asuntos encontramos la convergencia de varias administraciones, claro que sí, del Ministerio de Fomento, del Ministerio del Interior, de las administraciones autonómicas, de los ayuntamientos; pero la confusión que muchas veces se produce provoca iniciativas que en muchos casos se solapan y no clarifican con contundencia lo que hoy analizamos; se enzarzan en la consecución de una planificación que solo recoge actuaciones en carreteras que son específicamente intervenciones en seguridad vial. Así, en este entramado de planes o de programas, he escuchado hablar, he visto y he

leído plan de choque 2004, plan de licitación, plan de conservación y de seguridad vial, plan de análisis del estado de las carreteras, plan de conservación y explotación, que forma parte del Plan Sectorial de Carreteras, que a la vez forma parte del Plan estratégico de infraestructuras y transporte. Muchos planes, pero estamos hablando única y exclusivamente de una actuación específica en materia de puntos negros, con una serie de medidas de mejora importantes en la red nacional de carreteras y yo diría que habría que introducir la red autonómica de carreteras. ¿Será por tanto ahora en el Plan Sectorial de Carreteras por fin, según parece, donde se contemplen las directrices y actuaciones a realizar para tratar los tramos de concentración de accidentes y seguridad vial? ¿No sabemos aún a estas alturas dónde están los puntos negros y qué hacer con ellos? ¿No sabemos que existen problemas en la señalización, en la protección de los conductores, entre otros? ¿No parece necesario, pues, ese plan de choque extraordinario, específico y urgente?

Por último también es necesario que se realice, y ya ha habido tiempo, una verdadera conexión entre las administraciones, pero por medio de convenios en los que se obligue a las administraciones autonómicas con los distintos convenios, que en muchos casos se firman convenios de carreteras, a dotarse anualmente de presupuestos eficaces para erradicar los puntos negros y mejorar, desde el punto de vista de la seguridad, la red nacional y autonómica de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, a los efectos de aceptar o no la enmienda.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: En la enmienda que se me plantea desaparece la intervención del Ministerio de Fomento, que es a todas luces imprescindible; desaparece realmente el compromiso, porque son meros impulsos, estudios... y se basa en un discurso autocomplaciente que ya he dicho que no estamos dispuestos a aceptar y que retrata perfectamente las actuaciones que está llevando a cabo el Gobierno en esta materia, tristemente. Los datos son contundentes, la PNL que hemos presentado también lo es con sus medidas claras y concretas, y como la consideramos necesaria, la sometemos tal cual a votación.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos por tanto a proceder a las votaciones. En primer lugar pasamos a votar la

proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la aplicación de un tipo superreducido del IVA a todas las ventas o entregas de cascos, en los términos de la redacción transaccional que ha leído el señor Jiménez en su momento.

#### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

En segundo lugar votaremos la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a controlar la venta de vehículos a motor en la vía pública, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), también en los textos finales transaccionales que ya han sido leídos en esta comisión.

#### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

En tercer lugar pasamos a votar, tal y como ha sido presentada, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre medias de seguridad vial en las intersecciones o cruces de los caminos de Santiago con las carreteras de la red nacional de carreteras.

#### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Por último pasamos a votar la proposición no de ley sobre la puesta en marcha de un plan de erradicación de los puntos negros y aumento de seguridad en la red nacional de carreteras, tal y como ha sido presentada en la redacción original por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

**Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor 11; en contra, 18.**

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

**Era la una y cinco 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**

