



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 626

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

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

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles, 28 de junio de 2006

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro del Interior (Pérez Rubalcaba) para informar sobre:

- |   |   |
|---|---|
| — Los planes de su departamento en materia de seguridad vial. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000618.) .....      | 2 |
| — La política de seguridad vial que desarrollará su departamento. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 213/000626.) ..... | 2 |

### Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos inicio a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso los Diputados y hoy por primera vez recibimos al nuevo ministro del Interior, señor Pérez Rubalcaba. Señor ministro, desde esta Comisión de Seguridad Vial le damos la bienvenida formalmente. Es una Comisión que usted conoce bien porque tuvo su origen precisamente en esta legislatura, a los inicios de la misma, cuando el actual señor ministro tenía una responsabilidad dentro del grupo mayoritario del Congreso de los Diputados, y queremos, señor ministro, en esta primera comparecencia pedirle una cierta regularidad, como hubo también con el anterior ministro del Interior, en el sentido de que esta Comisión de Seguridad Vial pueda realizar el control al Gobierno y sobre todo, en un tema como el de la seguridad vial, llevar a cabo el impulso de nuevas medidas con un objetivo que todos compartimos, que es la mejora de la seguridad vial y la disminución de los accidentes de tráfico en nuestro país. Por tanto, con este espíritu, le damos la bienvenida a la Comisión, a usted, al director general de Tráfico y a los miembros de su gabinete que le acompañan en la comparecencia del día de hoy. Sin más preámbulo, me atrevo como presidente de la Comisión a desearle éxitos, señor ministro, en su tarea al frente del Ministerio del Interior y muy en concreto éxitos en la tarea compartida en esta Comisión de conseguir que esas cifras de accidentes de tráfico se vean disminuidas con el esfuerzo de todos. Sin más, damos la palabra al señor ministro del Interior, previa petición de comparecencia de los grupos parlamentarios Popular y Socialista del Congreso.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Quisiera comenzar por agradecer las palabras del presidente de esta Comisión... **(Una señora diputada pronuncia palabras que no se perciben.)** Está la gente con una energía esta mañana tremenda, cosa que no entiendo **(Risas.)**, sinceramente no. Comienzo de nuevo por agradecer al presidente de esta Comisión su bienvenida, agradecimiento que hago extensivo a los miembros de esta Comisión y a su trabajo. Es verdad que esta es una Comisión que se creó por un acuerdo parlamentario en esta legislatura a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y que durante estos dos años ha hecho un excelente trabajo, una parte del cual está reflejado en los planes que está poniendo en marcha el Gobierno para resolver y mejorar los datos de nuestra seguridad vial. Al tiempo que hago este agradecimiento, establezco un compromiso, que me pedía el presidente, de comparecencia regular en esta Comisión, que creo que es útil para las dos partes, para el Gobierno y para el Congreso, y, en definitiva, si trabajamos conjuntamente, será también útil para los ciudadanos, que

es el objetivo que compartimos todos los que hoy aquí nos sentamos.

Quisiera comenzar esta intervención haciendo un breve repaso de lo que hemos hecho. Lo conocen ustedes bien porque ha sido objeto de comparecencias de mi predecesor, pero me parece que tiene coherencia enmarcar las propuestas que haré al final de esta intervención en un trabajo que, como tuve ocasión de expresar en la Comisión de Interior cuando puse encima de la mesa los planes de mi departamento, es un trabajo coherente y continuista con lo que hasta ahora se ha venido haciendo y que tiene su origen, como es lógico, en el programa del Partido Socialista, que establecía un compromiso de dotar a España de una política alternativa de seguridad vial capaz de hacer frente al grave problema de la siniestralidad y lograr un cambio profundo de tendencia. En dicho programa establecíamos un objetivo, el de lograr una reducción del 40 por ciento en el número de fallecidos en un plazo de cinco años. Es un objetivo que se encuentra alineado con los objetivos europeos, que saben ustedes que establecen con carácter general para la Unión una reducción del 50 por ciento en el número de víctimas para el año 2010. La Unión conocen sus señorías, en el año 2001, siendo comisaria doña Loyola de Palacio, entró con fuerza en la lucha contra la siniestralidad con la aprobación de un libro blanco titulado La política europea de transportes de cara a 2010. La hora de la verdad, cuyo capítulo tercero se dedicaba específicamente a la seguridad vial y en el cual se lanzaba un ambicioso proyecto con el objetivo al que me acabo de referir: reducir en un 50 por ciento el número de víctimas mortales en el horizonte temporal del año 2010. En 2003 la Comisión aprueba un plan de acción europeo de seguridad vial donde establece algunos criterios que España, ya les digo y conocen también sus señorías, ha aplicado; criterios como que no valen en esta materia acciones aisladas, es bueno para la seguridad vial establecer un tratamiento integral y multidisciplinar, que hay que cuantificar objetivos en el tiempo e identificar actuaciones para alcanzar dichos objetivos. En ese mismo documento la Comisión recomienda la elaboración de planes estratégicos, al tiempo que pide que se establezcan pautas para su redacción.

Al llegar al Gobierno, señorías, en el año 2003, nos encontramos con unas cifras que conocen bien sus señorías. Se habían producido en ese año un 99.987 accidentes, cuyo resultado era de 5.399 fallecidos, de los que 4.480, es decir, el 83 por ciento, lo eran en carretera y solo un 17 por ciento, 919 en concreto, en zona urbana. Un primer análisis de estos datos nos muestra un crecimiento de la cifra de víctimas respecto del año anterior de un 1 por ciento en el caso de muertos y de un 2 por ciento en el caso de accidentes. Son cifras que no hace falta glosar porque su propio tamaño habla del dramatismo que conllevan y son cifras que aconsejaban convertir la lucha contra la siniestralidad vial en una política prioritaria, en una prioridad política, al tiempo que hacerlo desde una perspectiva amplia, es decir, movili-

zando a la sociedad, que es la única manera de abordar un problema de tanta complejidad.

Los planes comunitarios que se han adoptado estos años, las reformas que han adoptado también países de nuestro entorno, las líneas de actuación de nuestro Gobierno y el apoyo decidido de los grupos parlamentarios de esta Cámara, que ha sido unánime durante toda la legislatura en las grandes propuestas del Gobierno, creo que han empezado a sembrar la idea razonable de que la seguridad vial es un problema que se puede abordar, que no hay nada inevitable en los accidentes de tráfico, por difícil que sea acometerlo. En nuestro país llevábamos un retraso respecto a países que lo han hecho con anterioridad con éxito; el caso de Francia es el más conocido, pero hay otros como Suecia, Reino Unido u Holanda que han empezado antes y que por tanto están también delante.

La gravedad de la situación que he descrito anteriormente y estas pautas genéricas de comportamiento nos llevaron a establecer un conjunto de medidas de aplicación urgente, al tiempo que se empezaba a elaborar una política estratégica en materia de seguridad vial. Quisiera señalar que en mi criterio existen dos momentos diferenciados que además coinciden básicamente con el cambio de ministro. Los diferencia justamente el carné por puntos: antes del carné por puntos y después del carné por puntos. Me referiré al momento anterior y por tanto mencionaré brevemente las medidas especiales que se adoptaron en el año 2004 y 2005 para hacer frente a esta situación cuyos datos acabo de glosar. Una de las carencias que existían al llegar al Gobierno del Partido Socialista era la ausencia de un órgano que tal y como recomienda la Unión Europea constituya un referente para la obtención de datos y de indicadores. Por ello en julio de 2004 se creó el Observatorio nacional de seguridad vial. Simultáneamente se abrió un debate a la sociedad sobre los accidentes de tráfico y sus víctimas, con la pretensión que he esbozado anteriormente de movilizar a los ciudadanos en torno a este tema. Para ello se organizó con las asociaciones de víctimas el primer Foro contra la violencia vial; para ello establecimos mecanismos de información específicos, básicamente en nuestras autovías, donde se incluía el número de fallecidos en determinadas fechas; para ello se facilitó a través de la página web de la dirección general la información en tiempo real de accidentes y víctimas. También se creó, ya lo he mencionado al principio de mi intervención, esta Comisión de Seguridad Vial, en la que estamos hoy compareciendo, foro de encuentro de los partidos políticos que ha servido para consensuar iniciativas y también para proporcionar iniciativas al Gobierno en una interlocución que califico de fructífera al comienzo de mi intervención y que pretendo que lo siga siendo. Se ha potenciado el Consejo Superior de Seguridad Vial como órgano de consulta y participación de la sociedad civil y por último, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, se han centrado los esfuerzos a través de operaciones especiales de vigi-

lancia y control, con el apoyo de las correspondientes campañas de concienciación en materias tales como conducción y alcoholemia, la velocidad excesiva o el uso del cinturón de seguridad y el casco. Me referiré brevemente a estas cuatro campañas.

En cuanto a la de alcohol y conducción, se han intensificado las operaciones especiales de control y vigilancia. En 2003 se realizaron 2.300.000 controles preventivos, en 2005 hemos alcanzado la cifra de 4 millones de controles. En este mes de junio estamos haciendo una campaña especial y seguiremos incrementando estos controles preventivos para evitar entre otras cosas la sensación de impunidad, así como realizando campañas especiales que SS.SS. saben se desarrollan a lo largo de los meses de junio y diciembre.

Sobre el uso del cinturón de seguridad hemos hecho también campañas especiales de vigilancia y control a lo largo de 2005 y especiales en los meses de mayo y noviembre. En dicho año se formularon 160.000 denuncias por parte de la Guardia Civil por no llevar el cinturón de seguridad. Como saben sus señorías, el avisador luminoso y acústico del cinturón es absolutamente facultativo en los vehículos. Hemos pedido a los fabricantes de coches que los incorporen a todos los vehículos nuevos, al tiempo que estamos trabajando en la Unión Europea para integrar esa obligación en una directiva que lo pudiera hacer real y efectivamente obligatorio en todos los países. De la misma forma, hemos pasado de leve a grave la infracción por no usar el cinturón de seguridad y hemos establecido que su falta de uso comportará la pérdida de tres puntos en el nuevo carné que entra en vigor, como saben ustedes, el 1 de julio.

En cuanto al control de velocidad, partiendo de un dato que conocen SS.SS. y es que aproximadamente el 28 por ciento de los accidentes mortales tienen su origen justamente en este exceso, hemos pasado a establecer un Plan de instalación de radares fijos, que conocen bien porque fue objeto de comparecencia específica del ministro del Interior en esta Comisión. En 2004 había una previsión para la instalación de 14 radares fijos. El plan nos ha permitido instalar 125 radares en 2005 y tenemos prevista la instalación de 175 nuevos en este año, al tiempo que estamos ampliando el número de radares móviles de la Guardia Civil para el control de las velocidades en carreteras secundarias. En el pasado año, SS.SS. conocen bien este dato, entre la Guardia Civil y los radares fijos, se cursaron 900.000 denuncias por exceso de velocidad en las carreteras españolas.

La política que les acabo de describir muy sucintamente ha dado frutos, aunque es verdad que en estos frutos y cuando hablamos de cifras de muertos, de vidas humanas, cualquier dato positivo parece escaso, y por tanto las cifras tienen que seguir impresionándonos para poder seguir trabajando, si cabe, acentuando más nuestras políticas. Algunas de ellas se las voy a mencionar, porque las cifras hablan por sí solas y, al tiempo que nos aconsejan seguir, también nos indican si el camino que hemos escogido es o no el correcto. En 2003, les decía,

se produjeron 5.399 muertos por accidentes de tráfico. En 2004 esta cifra descendió a 4.791. La reducción más importante se produjo en carretera, con un 14 por ciento, mientras que en zonas urbanas la reducción fue escasamente del 2 por ciento. Un descenso del 12 por ciento global de 2003 a 2004, es decir, 658 muertos menos, supone un hito importante, un hito casi histórico en los resultados de nuestra política de seguridad vial. La tasa de muertos se situó por millón de habitantes en el nivel más bajo de los últimos veinticinco años. Sobre el año 2005 sabemos los fallecidos en carretera y estamos en este momento acabando de recopilar los datos que nos envían los ayuntamientos de los fallecidos en ciudades para configurar el mapa total de fallecidos en España. Lo que sí les puedo anunciar es que los datos de que disponemos en este momento nos dan una cifra aproximada de 4.400 fallecidos, es decir, que si se confirma esta cifra, que es prácticamente definitiva, podríamos decir que de 2003 a 2005 hemos disminuido en 1.000 el número de muertos en nuestras carreteras y en nuestras ciudades. Mil, señorías, es una cifra muy significativa. Es verdad que sigue siendo enorme la cifra de 4.400, pero no es menos cierto que en dos años hemos bajado en 1.000 el número de muertos, repito, en nuestras carreteras y en nuestras ciudades, lo que nos indica, como tuve ocasión de decir a algunos de SS.SS. que forman parte de la Comisión de Interior, que hay que seguir en el mismo camino, que hay que acelerar, pero que la dirección que hemos cogido es la correcta. Probablemente en el debate podamos, señor presidente, comentar algunas de estas cifras. Hasta el 22 de junio de 2006, el número de fallecidos en carretera a 24 horas, que saben que es el dato que manejamos habitualmente en estas comisiones, asciende a 1.453. En el mismo periodo del año 2005 el dato era de 1.502, lo que significa que hemos descendido en 49 muertos, lo que supone en términos porcentuales un 3,26 por ciento. Podríamos decir por tanto que estamos ante el tercer año en el que se reduce el número de fallecidos, estoy hablando de carreteras, lo que parece consolidar una tendencia. Dicho esto, no tengo que ocultar, no lo podría hacer, que esperábamos y esperamos más, es decir, que da la impresión de que, aunque la tendencia es la misma, la velocidad se ha atenuado en estos seis primeros meses y nuestra previsión teórica era que no iba a suceder así, que se iba a acentuar, puesto que estaba ya ahí, a las puertas, el carné por puntos, que como saben ustedes ha traído consigo un debate que creemos que está en el fondo no solo pero también de este descenso del número de fallecidos que se está produciendo en nuestras carreteras.

En resumen, hay una resistencia al descenso, aunque es un descenso continuado. Tenemos unos datos globales de 2004 y 2005 que son muy significativos, 1.000 muertos menos; estamos en los seis primeros meses del año 2006 manteniendo la tendencia de reducción del número de fallecidos a 24 horas en nuestras carreteras, aunque la velocidad de reducción ha disminuido respecto a 2005, lo que nos debe llevar, como les decía antes, a seguir en la

misma política pero a acentuar si cabe las políticas que hemos puesto en marcha, y entre todas ellas, aunque en esta Comisión probablemente lo que voy hacer sea un recordatorio de lo que los señores diputados conocen perfectamente, merece una mención especial la del carné por puntos, dada la importancia que tiene y el momento en que nos encontramos, porque saben ustedes que entra en vigor el próximo día 1 de julio.

El carné por puntos, que ha sido tramitado en esta legislatura, cuya ley fue votada por unanimidad —tuvo únicamente una abstención—, es no solo un compromiso electoral del Partido Socialista, sino también una recomendación explícita de la Unión Europea. Como les decía antes, los técnicos de la Dirección General de Tráfico piensan que una parte de la reducción de la siniestralidad en nuestras carreteras, en concreto el número de fallecidos, tiene su origen en la discusión que ha tenido lugar en esta Cámara y fuera de esta Cámara sobre el carné por puntos, por tanto, está haciendo ya su trabajo, pero es verdad que esperamos que la puesta en vigor todavía haga más efectivo este trabajo. En resumen, confiamos en que la puesta en vigor a partir del 1 de julio del carné por puntos nos va a dar resultados aún más satisfactorios que los que su debate ya ha conseguido. Su implantación saben ustedes que supone un cambio cultural importante. Convierte el carné en un crédito social, un crédito que se va agotando a medida que se cometen infracciones relacionadas con la seguridad vial. Es una concepción distinta del carné de conducir, del permiso de conducir, que le convierte, repito, en un crédito social, en una especie de depósito de confianza en aquellos que sacan ese carné de conducir. La aplicación de este carné por puntos permite disuadir al infractor reincidente, que ve cómo sus puntos se van agotando, permite valorar las infracciones, porque tienen distintos puntos y, por tanto, dan origen a distintas pérdidas, favorece la formación vial, porque obliga a la realización de cursos a aquellos que tienen que recuperar parcial o totalmente los perdidos; en definitiva, responsabiliza al conductor de sus actuaciones y, en conjunto, fomenta una cultura compartida de seguridad vial. Conocen ustedes perfectamente estos objetivos, puesto que han sido discutidos ampliamente y consensuados en esta Cámara. Saben, señorías, que hemos hecho desde que se aprobó la ley hasta estos días toda las modificaciones legales necesarias para su puesta en funcionamiento, que tenemos los centros de reeducación en los que se van a impartir los cursos, que estamos formando a los profesores necesarios, estamos ultimando estos días la campaña informativa que, a juzgar por las encuestas que se están publicando, está teniendo un éxito importante y que el sistema informático de aplicación entrara en vigor en la misma fecha que el carné por puntos, es decir el próximo 1 de julio.

Dichas estas cosas no quisiera desaprovechar esta ocasión para lanzar también un mensaje de tranquilidad a muchos conductores que hoy se preguntan qué significa exactamente este nuevo carné, un mensaje de tranqui-

lidad que es muy sencillo de entender: aquellos que conducen bien no tienen absolutamente nada que temer, al contrario, en la medida en que estarán más controlados aquellos que conducen mal, de este carné por puntos sólo se va derivar tranquilidad para todos, y, por tanto, el que conduce bien puede estar, no tranquilo, mucho más tranquilo, porque el que conduce mal va a estar más preocupado. Sería en síntesis el mensaje que quería lanzar, pues estos días nos llegan muchas preguntas y supongo que a ustedes también, porque han sido parte importante en el desarrollo de esta ley.

Como les dije antes, hay un antes y un después. El día 1 de julio comienza el carné por puntos, pero eso no es todo, tenemos que seguir trabajando y voy a enfocar el resto de mi intervención en torno a dos elementos: los planes de ordenación de la seguridad vial, de los que también se ha hablado en esta Comisión, y algunas medidas concretas que pretendemos en parte proseguir y en parte acentuar de aquí al final de la legislatura. Todas ellas, el conjunto de lo que expondré a continuación forma parte de un informe que pretendo llevar al Consejo de Ministros este próximo viernes, que será aprobado presumiblemente por este órgano y en el que ya de antemano digo que incluiré aquellas propuestas que se formulen en el día de hoy en esta Comisión y que sean asumidas por el Gobierno para tratar de enriquecerlo. Por tanto, el viernes aprobaremos un informe que contiene un plan cuyas directrices generales les voy a exponer a ustedes, que en parte es continuidad de lo que se está haciendo, en parte es acelerar algunas cosas que se están haciendo e introducir algunas nuevas. Me referiré básicamente hoy aquí a la parte de ese plan o informe que afecta al Ministerio del Interior. Dejaré para la discusión del Consejo de Ministros aquellas medidas que afectan a otros ministerios como pueden ser Fomento, Sanidad o Educación, que forman parte también lógicamente de este trabajo.

En primer lugar, en cuanto a los planes de ordenación de la seguridad vial, ya les decía al principio que la Unión Europea nos ha dicho en varias ocasiones que las iniciativas para combatir la inseguridad vial no pueden ser aisladas y que para tener los resultados consolidados en el tiempo se necesitan planes con objetivos cuantificados y definidos, identificadas las acciones para conseguir estos objetivos, y la Unión Europea recomienda implicar a lo que podríamos denominar territorio en nuestra jerga político-administrativa, ayuntamientos, comunidades autónomas y, en la medida de lo posible, sociedad civil, en este caso las empresas. Este planteamiento de la Unión da origen a cuatro planes fundamentales, uno de los cuales, el Plan estratégico 2005-2008, está en funcionamiento; da origen a planes autonómicos de seguridad vial, que se están haciendo con la colaboración activa de la Administración del Estado, de la Dirección General de Tráfico; da origen a planes municipales de seguridad vial y, finalmente, a planes de empresa de seguridad vial, en los que, señorías, tenemos depositadas muchas expectativas.

Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008. Los antecedentes y el compromiso político adquirido al que me he referido se traducen en este plan que fue también discutido aquí en esta Comisión el 20 de diciembre de 2005, cuya elaboración se realizó a través de tres pilares básicos: el análisis de aquello en lo que se había trabajado hasta ese momento, una serie de entrevistas y encuentros con agentes, asociaciones y organismos que trabajan en la seguridad vial, y finalmente una investigación, por utilizar una palabra adecuada, de lo que se había hecho en otros sitios. Podríamos llamarlo innovación imitativa, si les parece a ustedes: innovación imitativa, ¿no? Queda bien. **(Risas.)** Quisiera destacar este proceso de consulta y participación que creo que es novedoso y que, no me cansaré de repetirlo, forma parte de un proceso de concienciación social que creemos que es fundamental, que, entre otras cosas, se plasmó en una sesión plenaria del Consejo Superior de Seguridad Vial el 27 de octubre de 2005, en que se aprobó el mencionado plan. El plan, por utilizar también una palabra de moda, es una hoja de ruta que pretende dotar de coherencia integral a nuestra política de seguridad vial, un esfuerzo estructurado para incorporar la cultura de la seguridad vial al conjunto de nuestras instituciones, y sus contenidos concretos los conocen sus señorías.

Un segundo elemento son los planes autonómicos de seguridad vial. Entendemos que la política de seguridad vial es una política compartida y no hace falta que me extienda mucho en este concepto, porque es evidente que si uno examina el catálogo de competencias de unos y otros, estamos claramente ante una competencia compartida, si me permiten la expresión. Las comunidades tienen competencias en formación, tienen competencias en infraestructuras, en transportes por carretera, en asistencia sanitaria y en auxilio en carreteras sobre un conjunto de cuestiones que afectan claramente a la seguridad vial; por tanto, estamos ante una competencia compartida, en el mejor sentido de la expresión, y por esa razón hemos potenciado y estimulado desde el ministerio la creación de planes autonómicos y el funcionamiento de la Comisión autonómica de seguridad vial que está creada en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial. Hoy tienen planes autonómicos de seguridad vial el País Vasco, Cataluña, Navarra, Andalucía y Castilla y León. Disponen de planes en cuya elaboración han trabajado con el ministerio y estamos en este momento participando en la elaboración de los planes de Galicia y de Castilla-La Mancha. Nos proponemos lógicamente extender esta práctica a todas las comunidades autónomas.

No menos importancia tienen los planes municipales de seguridad vial. No podemos olvidar, SS.SS. conocen bien este dato, que el 50 por ciento de los accidentes de tráfico se producen en las ciudades y, lo que es más importante, que en las ciudades desgraciadamente se generan a veces los malos hábitos de conducción y, por tanto, estos planes de seguridad vial tienen una importancia grande y lo que estamos haciendo básicamente es

promover su implantación en distintos municipios. Sobre este tema podemos seguramente trabajar más profundamente. En resumen, se trata de coordinar las políticas del Estado con las políticas que tienen en marcha distintos ayuntamientos, que las tienen, para hacerlas más eficaces.

Finalmente me referiré a los planes de empresa de seguridad vial. Los accidentes de tráfico, señorías, constituyen el 36,6, casi el 37 por ciento de los accidentes mortales laborales o vinculados al trabajo y su atención desde la perspectiva de empresa constituye un reto ineludible que va contribuir a crear una cultura compartida de seguridad vial. Bajo el liderazgo de el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se está elaborando un estudio sobre la situación de los accidentes de tráfico vinculados al trabajo en nuestro país, sobre las mejores prácticas internacionales y sobre las recomendaciones para incorporar estas materias o iniciativas de seguridad vial en la política global de prevención de riesgos laborales de nuestras empresas. En definitiva, el objetivo es incorporar los riesgos asociados al tráfico en la política de prevención de riesgos laborales y hacerlo lógicamente en el entorno empresarial involucrando de esa manera a las empresas en la política de seguridad vial, involucrando también a los trabajadores, haciendo más seguros sus desplazamientos, y todo ello en colaboración con los sectores profesionales afectados para aumentar su implicación en la corrección de estos accidentes. Repito que es una iniciativa que tiene una enorme importancia dados los números a los que acabo de referirme. Estamos por tanto frente a cuatro instrumentos de planificación a nivel nacional o estatal, autonómico y local de nuestra política vial, estamos en definitiva vertebrando todas las actuaciones de los distintos niveles administrativos en un tema de esta naturaleza.

Como les decía, junto a estos cuatro planes hay un conjunto de medidas que agruparé en cuatro o cinco epígrafes, que forman parte de este informe que llevaré el viernes a Consejo de Ministros y que tratan bien de mantener algunas propuestas, bien de incrementar sus dotaciones y su importancia, bien de introducir algunas nuevas que la práctica de estos años nos sugieren que pueden ser eficaces. Las agruparé a efectos de esta exposición en cuatro grandes epígrafes: el primero es reforzar el principio de autoridad, el segundo implicar al sistema judicial más eficazmente en la política de seguridad vial, el tercero mejorar la formación de nuestros conductores y el cuarto el tratamiento nuevo para conductores noveles.

El relativo al principio de autoridad lo agruparíamos en torno a cuatro medidas concretas. Por una parte, aumentar la presencia de los agentes de la autoridad. Saben su señorías, porque ha sido objeto de debate en esta Cámara, incluso en la interpelación que tuve con el Grupo Popular en mi primera intervención como ministro del Interior en esta casa por cierto, que hablamos de la Guardia Civil, de los problemas que tenían las plantillas, básicamente procesos largos de formación y

falta de atracción, vamos a decir así, o de interés por parte de quien tiene que solicitar las plazas, en razón de su trabajo, que es mucho, y la retribución de su productividad, que es poca. El 20 de junio hemos cambiado la productividad de toda la Guardia Civil y ahí se han introducido incentivos, de forma que esperamos que las ampliaciones de plantilla que tenemos previstas para los próximos años esta vez sí que sí sean efectivas, porque hemos tratado de hacer los puestos más atractivos o, por decirlo de otra manera, de que tengan unas retribuciones más justas. No se trata de atraer a nadie, sino de pagar de acuerdo con el trabajo esforzado y difícil que hacen nuestros guardias civiles en materia de tráfico. Lógicamente, esta ampliación de plantillas va a llevar consigo una ampliación de medios a disposición de la policía de Tráfico, vamos a continuar con las operaciones especiales de vigilancia a las que me he referido, vamos a incentivar y acentuar algunas de ellas y vamos a crear un Centro de tratamiento de denuncias automatizadas para atender y dotar de mayor eficacia mediante la incorporación de nuevas tecnologías a la vigilancia y control en nuestras carreteras.

Me referiré en segundo lugar a la implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial. Conocen ustedes perfectamente que se va a producir una modificación del Código Penal, ha sido objeto de discusión en esta Comisión, hay un conjunto de recomendaciones que esta Comisión ha hecho y que el Gobierno sin duda tendrá en cuenta, ha habido una comparecencia específica del ministro de Justicia sobre esta materia con un compromiso y es que a lo largo del mes de julio, en el proceso de modificación del Código Penal, se introducirán un conjunto de modificaciones referidas específicamente a delitos conexos o relacionados con el tráfico, con objetivos que comparte esta Comisión y que menciono muy brevemente: por una parte, adecuar este código a una demanda social que es evidente que existe, dar mayor seguridad jurídica con una concreción más clara y una mejor tipificación de los delitos y, finalmente, dar una mayor coherencia al doble sistema con el que tratamos estos temas, el administrativo y el penal. Conocen ustedes las propuestas que están encima de la mesa, que no son definitivas, como el ministro de Justicia expuso, y que van a ser objeto de discusión, primero en el Consejo de Ministros, probablemente en el próximo, y después en esta Cámara, puesto que el Código Penal pasará lógicamente a aprobación por el Congreso y por el Senado. En esta búsqueda de implicar mejor a nuestro sistema judicial en el marco de la política de seguridad vial estamos realizando cursos de sensibilización en esta materia dentro de los programas de formación permanente de jueces, fiscales y secretarios judiciales, y saben ustedes que se ha creado por un real decreto del Consejo de Ministros del 9 de este mes una Fiscalía especializada en delitos contra la seguridad vial, cuya puesta en práctica se contempla lógicamente dentro de las medidas a las que me vengo refiriendo.

En tercer lugar vamos a mejorar la formación de nuestros conductores. Para ello vamos a introducir contenidos de seguridad vial en la enseñanza obligatoria aprovechando la reforma de planes de estudio que con motivo de la aplicación de la LOE se va poner en marcha. Modificaremos la prueba teórica para la obtención del permiso de conducir introduciendo contenidos más importantes en aspectos relacionados con seguridad vial, y finalmente la puesta en marcha de los cursos de reeducación y de sensibilización que conlleva el carné por puntos nos va a permitir mejorar de paso la formación de nuestros conductores. Nos proponemos tratar de forma algo distinta a los conductores noveles. Hemos puesto el permiso a prueba, que saben ustedes que implica ocho puntos durante los tres primeros años, a partir de los cuales, si no ha habido infracción, pasas a tener los doce puntos. Estamos proponiendo y ya ha sido objeto de discusión en esta Comisión, elevar a 16 la edad mínima para conducir ciclomotores. Estamos proponiendo asimismo establecer un examen para acceder a la licencia para conducir estos ciclomotores, todo ello teniendo en cuenta el número de accidentes que se producen entre los menores de 16 años en este tipo de conducción.

Por último, no quisiera terminar mi intervención sin referirme brevemente a la parte administrativa de la dirección general que es mucha y afecta a muchos ciudadanos. Soy consciente de que además de estas políticas relacionadas con la seguridad tenemos la responsabilidad de tramitar administrativamente toda la documentación que se refiere a conductores y vehículos. Por tanto estamos hablando de un censo de 23.000.000 de conductores, de los que una parte renueva cada año su permiso de conducir, aproximadamente 3.000.000 millones, y otra son los conductores nuevos que se incorporan a este censo. El año pasado se expidieron 1.100.000 permisos nuevos de conducir. Estamos hablando de un parque de vehículos de 27.000.000 millones, el año pasado se tramitaron 3.200.000 transferencias y se matricularon 2.500.000 vehículos. Estamos hablando de un complejísimo sistema administrativo que estamos tratando de simplificar por una parte y de hacer más eficaz por otra. Para ello hemos adoptado una serie de medidas, unas adoptadas y otras por adoptar, que les menciono muy rápidamente.

Una tiene que ver con la infraestructura de Madrid, la creación de una nueva jefatura local en Alcorcón que va a descargar en un 30 por ciento la carga de trabajo que tiene la jefatura de Madrid que está sobresaturada. Vamos a implantar un sistema de gestión electrónica de las denuncias a través de la puesta en marcha de terminales automáticos de denuncia en la Guardia Civil. Con este sistema que entrará en funcionamiento progresivamente y por provincias este año, los 2.500.000 denuncias de media anual que actualmente se deben introducir manualmente en el sistema informático de sanciones por cada jefatura de tráfico se van a tramitar automáticamente. Es una medida que va a descargar de trabajo a

las jefaturas y sobre todo va a mejorar la tramitación en términos temporales de los expedientes sancionadores.

En tercer lugar se volcarán de forma automática, directamente al sistema desde los policías de tráfico, los datos de los casi 100.000 accidentes que se producen cada año y que actualmente se introducen también uno a uno en cada jefatura en los correspondientes soportes informáticos. La implantación del programa Arena, que así se llama este proceso, será progresiva y va suponer igualmente una reducción de la carga de las jefaturas de tráfico, que se podrán dedicar a otras cosas y lógicamente mejorar los tiempos en la obtención de todos los indicadores.

Se van a enviar por vía informática los certificados médicos para la renovación de permisos de conducir que actualmente se envían por fax y que se introducen también uno a uno, de forma manual prácticamente, en los operadores informáticos. Podrán también en los centros de reconocimiento médico, adonde siempre tendrá que desplazarse el ciudadano, recoger la documentación para la renovación de los permisos haciendo innecesarios los desplazamientos de 1.800.000 personas aproximadamente que ahora acuden a las correspondientes jefaturas para tramitar sus renovaciones. Finalmente tenemos en estudio la ampliación de los trámites que se pueden realizar por Internet a través de la web de la dirección general, así como la utilización de las 2.014 oficinas de correos completamente informatizadas que existen para la realización de algunos trámites facilitando así la vida a los ciudadanos.

Estas son, señorías, algunas de las medidas que hemos puesto en marcha y algunas de las que pretendemos realizar como resultado del trabajo de la dirección general, del ministerio, del conjunto de las administraciones y de esta propia Comisión. Termino aquí agradeciéndoles su atención y poniéndome a su disposición para todo aquello que quieran plantearme.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente este sábado entra en vigor el permiso por puntos, que tuvo su impulso inicial con los trabajos de esta Comisión. Le agradecemos expresamente ese ánimo compartido de trabajar conjuntamente desde el Gobierno y desde el Parlamento en lo que son las políticas de seguridad vial.

Damos paso al turno de portavoces. Hoy que hay acumulación de comisiones algunos portavoces me han pedido cierta flexibilidad porque están atendiendo ahora mismo otras sesiones. Por tanto daremos el turno de menor a mayor sabiendo que quizá se incorpore algún portavoz que por orden no le tocaría, pero que está atendiendo ahora otras comisiones.

En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria-Nueva Canarias tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sean mis primeras palabras de bienvenida y salutación al señor ministro del Interior por ser esta su primera compare-

cencia ante esta Comisión especializada en la seguridad vial y deseamos todos, sobre todo a usted, la mejor andadura en el cumplimiento de estas nuevas disposiciones para la seguridad vial y el tráfico en España.

Mi grupo quiere dar ya desde el primer momento un testimonio verbal que deje constancia aquí del apoyo a todas estas medidas que se han señalado y de cooperar con las mismas desde la Comunidad Autónoma de Canarias con una especial sensibilidad desde un territorio fragmentado e insular como es el archipiélago canario que presenta unas condiciones muy especiales ante las medidas de seguridad del tráfico, por ejemplo, las condiciones que deben guardar los transportes por carretera. Son cuestiones compartidas y esperamos que se lleven a buen efecto entre el Ministerio del Interior, dado que son los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil los que tienen encomendada la custodia del cumplimiento de la normativa legal, y el Ministerio de Fomento, ya que esta normativa no emana tanto del Ministerio del Interior como del Ministerio de Fomento, del que dependen todas las condiciones del transporte de mercancías por carretera, que es donde se producen las infracciones que influyen en la seguridad del tráfico viario. En el caso en Canarias el transporte de mercancías por carretera, más que emplear los traillers, como se llama de forma más habitual en la Península, utiliza el transporte por contenedores y esta reglamentación hace que los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, para preservar la legislación específica del Ministerio de Fomento, incidan ahí. Esperemos que estas comisiones de cooperación y colaboración funcionen también adecuadamente en todo lo que les corresponda, igual que todas las normas que se derivan de la exigencia de tacógrafos para la seguridad vial tanto de peatones como de conductores de transportes por carretera o por cualquier otro medio.

Entro ya en lo que usted señor ministro ha expuesto aquí y le quiero hacer las siguientes observaciones y preguntas. En primer lugar, participamos plenamente de la idea de que hay que impulsar el principio de autoridad y sobre todo porque de toda la bondad aplicativa de toda esta normativa que entra en vigor el 1 de julio se deriva que los que tienen que hacerla cumplir están representados en primer término por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y después por las policías autonómicas de aquellas comunidades que estatutariamente tienen reconocida la competencia en tráfico y seguridad vial. ¿Podemos tener, señor ministro, alguna cifra aproximada que esté ya prevista sobre el incremento de contingentes al menos para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, incluso con las dotaciones especiales en cuanto a material electrónico, radares, vehículos, etcétera, para el cumplimiento y observancia de la normativa de seguridad vial? Esto es importante, participamos y nos parece muy afortunada la idea que ha planteado el señor ministro de incentivar la productividad, porque no se puede tener una agrupación de tráfico soportando las penalidades climatológicas y de

servicio que tienen si no hay un incentivo que consiga que todas sus plantillas estén cubiertas.

La segunda a cuestión es si se espera tener funcionando algún órgano permanente de coordinación entre los servicios de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y las policías autonómicas o entre el Ministerio del Interior y los representantes de las comunidades autónomas correspondientes para que la aplicación sea como normativa. Dado que el señor ministro en su información ha hablado de la creación futura o inmediata de una especie de centro de gestión de denuncias, le pregunto si va a haber algún centro coordinador de esta actividad con las correspondientes policías autonómicas y los servicios del Estado y cuál es la finalidad de este centro, si es un análisis de las denuncias o de los recursos que se presenten, porque queda abierta siempre la vía de que los recursos que impliquen una sanción por falta de seguridad vial en el tráfico se tengan que realizar así.

La tercera cuestión que le quería plantear es sobre las autoescuelas. Con todo lo que va a implicar la pérdida de puntos y los cursos para sensibilización o la obtención de los nuevos permisos de conducir, la figura de las autoescuelas va a tomar un protagonismo verdaderamente importante y destacado. Le hago la siguiente pregunta: dada la responsabilidad que vamos a colocar en las autoescuelas a los efectos de estos conductores que han sido penalizados con la pérdida de puntos y a los que por tanto tenemos que exigir su mejor habituación, ¿van a ser objeto de un servicio de inspección por el Ministerio del Interior estas autoescuelas para ver si están garantizados todos los principios que debe regir la corrección de aquellos conductores que han infringido la ley?

Usted ha hablado de los planes de seguridad vial y mi grupo le muestra todo su apoyo porque creemos que además de un concepto pedagógico, según lo que se haga, muestra un efecto de coordinación de los planes de seguridad vial —el señor ministro ha citado algunas comunidades autónomas que ya los tienen—, sobre todo a nivel municipal. Pregunto si esto va a ser objeto de una concreta normativa que traspase unas competencias a las policías locales, a los guardias municipales de los distintos ayuntamientos españoles, porque creemos que esta figura de un plan de seguridad vial a nivel local —de competencia municipal— es muy importante y debe concretarse.

De una manera muy especial también le quiero mostrar nuestro apoyo sobre algo que no se había hecho hasta ahora, que son los planes de empresa. Como bien ha dicho el señor ministro tenemos una casuística de accidentes de tráfico que se deriva de los actos que están dentro de en la movilidad laboral de los trabajadores que se desplazan desde su residencia habitual a los centros de trabajo y que para ello tienen que utilizar las carreteras, momento en el que se produce una serie de accidentes graves porque a veces son transportes colectivos, por lo que entrarían en la prevención de riesgos laborales. El señor ministro se ha referido a que el órgano

competente sobre la prevención de riesgos laborales es el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero le pido que se tenga en esta sugerencia que le hago dado que en España afortunadamente tenemos una buena estructura de entidades y empresas, bajo la tutela normativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que son las mutuas de accidentes laborales y las entidades de servicios de prevención ajenos, que vienen realizando contratos con distintas administraciones o empresas privadas para la prevención de riesgos laborales. Es decir, le sugiero que por el Ministerio de Trabajo se dicte una normativa complementaria que permita tanto a las mutuas de prevención de accidentes laborales como a los servicios de prevención ajenos incluir precisamente entre sus actividades, e incentivarla, la cuestión de los planes de empresas para la prevención de accidentes vinculados al trabajo.

Finalmente, señor ministro, le hago un llamamiento para que de una vez por todas resolvamos la creación del cuerpo de examinadores. Tenemos ahí una falta, entendemos que hay un agujero que se ha resuelto, que son los examinadores de tráfico. Si vamos a poner una responsabilidad de que quienes van a examinar a todos los que asistan a las autoescuelas son los examinadores de tráfico, que son los que iban a firmar el conforme para que se pueda obtener el permiso de conducir, resuélvase esta pieza endeble que tenemos en este momento, créese el cuerpo de examinadores, como lo hubo en su día o búsquese una solución que dé garantía para evitar un punto débil en la credibilidad, en la solvencia, en la legalidad plena para la obtención del permiso de conducir en el que la figura clave es el examinador. Si la Administración pone en manos de los examinadores toda la responsabilidad para calificar que es apta para conducir una persona que cumple toda la normativa que se exige para obtener permiso de conducir y resulta que sobre esta figura que tiene que examinarle para saber si está en condiciones de aptitud recae alguna duda, antes que nada se debería consolidar a estos examinadores.

Le muestro el apoyo de mi grupo a todas estas iniciativas que ha tomado el Gobierno porque el tributo anual que estamos pagando de muertos y heridos por los accidentes de tráfico nos tiene que hacer a todos dar una batalla definitiva que reduzca estas tremendas cifras. Le reitero este apoyo y nada más le quiero testimoniar el principio dicho.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Izquierda Unida- Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra la diputada doña Isaura Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS:** Por supuesto, en primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del ministro.

Respecto al tema concreto que nos ocupa, que es la puesta en marcha del carné por puntos, diré que mañana hará un año que se aprobó en la Comisión de Interior una proposición no de ley, presentada por el grupo par-

lamentario al que represento, en la que se instaba al Gobierno a que aumentase la dotación de la plantilla de la Dirección General de Tráfico en el número necesario para poder prestar un servicio público de calidad al ciudadano, ampliar la descentralización mediante la apertura de oficinas locales, también ejecutar el acuerdo de la mesa de recursos humanos de la Administración sobre la universalización de sistemas de productividad por objetivos a todos los empleados del organismo e impulsar las medidas necesarias y eficaces para la cobertura de los puestos de trabajo vacantes. Esto es, un mandato del Parlamento al Gobierno que, como no se ha ejecutado, significa que en la actualidad todos los sindicatos que actúan en la Dirección General de Tráfico han convocado una huelga. Una huelga ¿por qué? Porque están anunciando que ante la escasez de recursos materiales y humanos previstos no van a poder hacer frente a la puesta en marcha y funcionamiento del carné por puntos. Señor ministro, si se hubiera atendido la proposición no de ley aprobada por el Parlamento ahora mismo no nos encontraríamos en esta situación. Si se escucharan en general las proposiciones no de ley del Parlamento, muchas cosas mejorarían en la gestión de los gobiernos. Se indica en la exposición de motivos la falta de personal del organismo, la plantilla es de hace más de 10 años. Es evidente que no va a poder hacer frente a la carga de trabajo que se incrementará por la implantación del carné por puntos porque ya en este momento no pueden hacer frente a la carga de trabajo que tienen. De hecho, cuando se convocan concursos los empleados públicos no quieren ir a la Dirección General de Tráfico porque implica una sobrecarga de trabajo, por lo que la mayoría de las plazas quedan vacantes.

En cuanto a la tramitación de sanciones, se encuentra absolutamente colapsada, algo que evidentemente se verá mucho más agravado ante la puesta en marcha del carné por puntos, que requiere la inmediatez como usted bien sabe. Esto es, todos los sindicatos han convocado una huelga en la que denuncian que no se ha llegado a ningún acuerdo a través de las negociaciones y lo que piden es sencillamente que se cumpla con la legalidad. Se trata de la retirada de una modificación de la RPT que no ha sido negociada y que se negocie una modificación de actualización de la RPT. Señor ministro, el artículo 32 de la Ley 9/1987 recoge la obligatoriedad de negociar estos extremos. También se exige la negociación de la instrucción de productividad. Esto también es obligatorio. Hay innumerables sentencias de los tribunales que indican que es obligatorio negociar las instrucciones de productividad, los mecanismos para otorgar la productividad. Es precisa una adecuación de la plantilla, están haciendo horas extra, tenemos una plantilla de hace más de 10 años, son conocidas por todos los ciudadanos las colas que se padecen en la Dirección General de Tráfico. Hay una falta evidente de medios y de personal. Hay que hacer frente, como se está diciendo, al carné por puntos, se ha dicho por parte del director general que están haciendo un esfuerzo; pues el esfuerzo se debe hacer en

incrementar los medios materiales, los medios humanos que hagan posible hacer frente a esta nueva situación.

Señor ministro, hay que gastar dinero en la seguridad vial, es necesario y no se puede hacer exigiendo un sobreesfuerzo a los empleados, que han de cumplir con sus tareas y con su trabajo, como muy bien están haciendo, pero sin que se les pueda exigir que repercuta en ellos este cambio legislativo, sino que cuando se elabora una ley hay que invertir para que esa ley se convierta en una realidad. Tampoco se puede reformar el Código Penal para repercutir en los ciudadanos la responsabilidad cuando el Estado no está cumpliendo con todas sus responsabilidades, porque no nos sirven discursos autocomplacientes sino que es lo que hay que hacer es resolver los problemas, que usted conoce y que hace un año ya se intentaron resolver por una proposición no de ley aprobada por este Parlamento. Me imagino además que todos los aquí presentes, todos los grupos políticos, tenemos esperanza en el éxito del carné por puntos, pero si no va acompañado de los medios suficientes para que sea una realidad, no será tan efectivo como debiera serlo. Los trabajadores son los que están afirmando que el proyecto será difícil de llevar a la práctica con la actual carencia de medios. Ayer el director general de Tráfico en un programa en televisión dijo que son necesarias medidas que complementen la ley. Es una evidencia que el incremento de los recursos materiales y humanos es una de las medidas necesarias que debe complementar la aprobación de esta ley y su puesta en marcha. Los sindicatos han manifestado en su comunicado que el deterioro en medios materiales, humanos y organizativos es fruto de largos años de mala gestión del anterior equipo y que el actual no ha corregido. Lo digo para que el portavoz del Grupo Popular no se entusiasme con mis declaraciones, ya que también hay una denuncia respecto a que lo que hay actualmente es una herencia debida a la mala gestión del pasado. Son muchos años, más de 10 sin adecuar la plantilla y por tanto tenemos que hacer referencia a esos ocho años del Partido Popular.

Si creen en esta ley, si creen en el carné por puntos, esta situación debe cambiar. Por cierto ayer durante el debate en Televisión Española uno de los interlocutores preguntó al director general de Tráfico cómo se va hacer frente con los medios actuales y este contestó que se necesita su tiempo para que todo tenga coherencia. Pues si se pone ya en marcha el carné por puntos todo tiene que estar previsto y esa coherencia debe darse ya, debería estar ahora mismo en funcionamiento y no lo está. Por eso se ponen de huelga, señor ministro. Los sindicatos nos piden que necesitan una mejor organización y medios que garanticen un servicio público y de calidad. Señor ministro, es su responsabilidad, preocúpese realmente por la seguridad vial en todos sus extremos, preocúpese por los empleados de la Dirección General de Tráfico, que sencillamente están reclamando más medios para hacer frente a esta esperanza que hay de que el carné por puntos reduzca la siniestralidad y para ello es necesaria una buena gestión. Como digo es su responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra don Emilio Olabarria.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor ministro, le saludo y le agradezco la información tan extensa. Ha incorporado además a nuestro nomenclátor lingüístico nuevas expresiones, lo que siempre es de agradecer y a las que usted es tan proclive, aunque esta no deja de tener un problema de contradicción en sus propios términos, pero en fin no es esto a lo que hemos venido.

Comprendo las reflexiones de la señora Navarro, que acreditan un doble problema. En primer lugar uno de entidad menor y es que ayer al menos había tres personas que no estaban viendo el partido de fútbol; por lo que se puede acreditar, el señor Navarro aquí presente, la señora Navarro y me imagino que algún otro tertulio que hubiera en ese programa. **(Risas.)** En segundo lugar, antes de que se marche, señora Navarro, quiero decirle que me he preocupado de hacer una especie de expurgo sobre el nivel de cumplimiento de las proposiciones no de ley aprobadas en la anterior legislatura y en lo que va de esta, tanto en Comisión como en Pleno, y el nivel de cumplimiento da la cifra del 7 por ciento, lo que acredita una patología parlamentaria que nos debe preocupar a todos. Esto es una patología parlamentaria que evidentemente hace que el esfuerzo de los grupos de la oposición, que somos los que habitualmente presentamos proposiciones no de ley, no veamos en absoluto satisfecho su cumplimiento cuando muchas veces son objeto de aprobación incluso por unanimidad en esta Cámara. Ustedes como Gobierno, que son los destinatarios, los instados a su cumplimiento, deberían tomarse con una cierta seriedad lo que no dejan de ser requerimientos institucionales al Gobierno con carácter absolutamente no disponible, con carácter coercitivo.

Dicho lo cual, sin más reflexiones preambulares, he de decirle que sabe que puede contar, señor ministro, con nuestra colaboración leal para acabar con esta lacra en que consiste la siniestralidad de las carreteras, la primera causa de muerte en algunos países de nuestro contexto y la segunda o tercera causa de muerte en el Estado español, lo cual es extraordinariamente atroz. Todos los grupos deberíamos comprometernos a luchar contra lo que es una lacra, porque esto sí que es una patología social verdaderamente relevante. Sin embargo yo no soy tan optimista y ya se lo he comentado a don Pere Navarro y a otros en otras comparencias respecto a la virtualidad y los efectos beneficiosos de la denominada Ley del carné por puntos.

En primer lugar porque jurídicamente no está bien configurado. Ustedes piensan que es una especie de carné social, que tiene una pretensión o una finalidad de carácter reeducacional y que no tiene efectos punitivos. Esto es absolutamente cierto. Yo estoy esperando —y estoy esperando morbosamente, señor ministro, se lo aseguro y se lo digo sin malicia, sin ninguna intencionalidad atinente a causar ningún tipo de quebranto ni

perjuicio al Gobierno que usted representa— a que se presente el primer recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional para ver qué dice o cómo identifica su naturaleza jurídica el tribunal Constitucional. Es que es una ley punitiva, señor ministro, que puede provocar un problema de difícil resolución que es la incursión en lo que se llama *non bis in idem*, de no sancionar doblemente una misma conducta por un doble procedimiento. ¿Cómo no va a ser una ley punitiva? Aunque busquemos otras locuciones propiamente identificadoras, reeducacionales, etcétera —aunque esto más suena a una de nomenclatura del viejo Estado soviético, así se reeducaba en los campos de concentración—, ¿cómo no va a ser una ley punitiva una ley que al fin y al cabo coercitivamente y contra la voluntad de los ciudadanos les limita sus derechos, entre otras cosas el derecho a poseer un carné de conducir y a poder disponer de él? Es que eso es el paradigma de la definición de sanción, de sanción penal y de sanción administrativa. ¿Cómo no va a ser punitiva una ley de estas características? Ustedes, en tanto en cuanto descuentan puntos y privan del carné de conducir a estas personas por este procedimiento, como además les van a imponer las correspondientes sanciones que procedan bien en vía penal o bien en vía administrativa, señor ministro, van a incurrir en una prohibición, una prohibición que constituye un principio general del derecho, el derecho punitivo, el derecho penal, que es el del *non bis in idem*. Van a incurrir sistemáticamente y si no lo veremos. Vamos a esperar a ver lo que dice el Tribunal Constitucional cuando tenga la oportunidad de pronunciarse. Yo no sé si le interesa lo que le estoy comentando, pero al menos le debería preocupar. Me imagino que otras personas están escuchando y tomarán nota, no es que yo tenga afán de profetizar, pero cuando el Tribunal Constitucional someta al control de constitucionalidad los fundamentos deontológicos de esta ley tendremos ocasión de volver a comentar esta materia.

Con relación al incremento de plantillas, nosotros aplaudimos siempre el incremento de plantillas destinadas a la lucha contra esta lacra. Desafortunadamente en el ámbito de la policía autonómica vasca, de la Ertzaintza no es necesario incrementar nada porque ya se han ocupado ustedes de cercenar suficientes competencias para que materialmente no sea necesario incrementar los contingentes de la Ertzaintza en la ley, los contingentes destinados a la lucha contra los accidentes de tráfico. Aquí hay un problema que yo le planteo como ministro de Interior nuevo que es. Son problemas y cuestiones competenciales que están pendientes y que no han provocado recurso de inconstitucionalidad o conflicto de competencias por parte de las instituciones vascas porque ustedes saben que las instituciones vascas nos suelen acudir o no acuden al Tribunal Constitucional por razones que no es menester en este momento reproducir en este debate. Si no se hubiese hecho, señor ministro. No solo se han ignorado competencias a los Mossos d' Escudra, la policía catalana, y a la Ertzaintza, que son policías integrales y que tienen competencias

plenas en materia de tráfico, sino incluso se han rescatado algunas competencias que ya estaban transferidas a la Ertzaintza, en este peculiar procedimiento que nosotros denunciábamos cuando se debatió la ley. No es cuestión de volver sobre el tema, pero le comento los problemas existentes todavía, como es la limitación de las competencias sancionadoras de la policía autonómica sobre la sanción consistente en la privación del carné de conducir, cuando se mantienen todas las demás, todas las sanciones pecuniarias, lo cual supone una especie de quebrantamiento del procedimiento sancionador aparatoso y verdaderamente antijurídico. Deberíamos hacer una reflexión o deberíamos intentar ponernos de acuerdo otra vez. Esto no puede estar cerrado, ninguna ley está cerrada en cuestiones competenciales. La prohibición de la concesión de permisos para la circulación de ciclomotores, la concesión de autorizaciones para la conducción de los transportes que lleven mercancías peligrosas, para la expedición de autorización de acreditación de cualificación psicológica para los conductores, para la autorización de autoescuelas, etcétera. El señor director general de Tráfico conoce cuáles son nuestras reservas de naturaleza competencial. Yo le pediría como favor que retomemos en algún tipo de mesa de negociación problemas competenciales que, si se resuelven, seguramente implementarían y complementarían mejor las actuaciones de las distintas policías y autoridades administrativas competentes en materia de tráfico, lo cual iba a redundar seguramente en una mayor eficiencia de los planes que concertadamente se van a poner en marcha.

Le quiero felicitar por una cosa, que es la incardinación del problema de la seguridad del tráfico con el problema de la prevención de los riesgos laborales. Aquí había una disociación verdaderamente patológica. Por fin incardinamos dos factores que pueden posibilitar que en el ámbito de los conductores profesionales se puedan mejorar las prestaciones desde una perspectiva preventiva. La Ley de prevención de riesgos laborales tenía una serie de requerimientos que en absoluto unían vectores ni tenían ningún punto de comunicación, sino que eran líneas paralelas con la ley garante de la seguridad de tráfico. Por fin ustedes se van a tomar en serio la vinculación de ambos sectores del ordenamiento jurídico para que en el ámbito laboral, donde está un altísimo porcentaje de la siniestralidad laboral, se pueda trabajar mejor sencillamente aplicando una ley tan garantista, tan nueva y tan bien articulada técnicamente como es la Ley de prevención de riesgos laborales junto con esta Ley del carné por puntos que, salvo en los aspectos competenciales, también es una buena también la ley, a la que se ha incorporado el modelo francés incluso con los aspectos más jacobinos, pero porque Francia es así; pretendidamente del Estado español no debería ser así.

Dicho esto, sabe que va a tener usted nuestra colaboración incondicional pero no acrítica para resolver los múltiples problemas que plantea la seguridad vial y seguramente con los que nos vamos a topar dramática y patéticamente de nuevo este próximo verano durante las

llamadas operaciones de salida y entrada, debido a ese incremento de riesgo que el verano provoca siempre y respecto al cual solo cabe manifestar la esperanza en estos planes y en el incremento de las dotaciones. Tengo la convicción, porque me lo dijo un alto funcionario del Ministerio del Interior del Estado francés, de que no es tanto por la entrada en vigor de la legislación francesa del carné por puntos como porque la policía se tomara en serio esta cuestión mediante la multiplicación de controles y la ubicación de múltiples agentes de policía, de un número importante de agentes de policía en las carreteras, así como por la aplicación eficiente de un procedimiento sancionador que se endureció notablemente, y que eso es lo que había reducido o posibilitado la reducción de la siniestralidad en el Estado francés. Yo no tengo ninguna duda de que esto es así y de que esto hay que hacerlo. Hágalo, señor ministro, junto con las demás medidas preventivas, las eufemísticamente llamadas reeducacionales, consistentes en la privación del carné de conducir mediante el descuento de puntos, etcétera, pero sobre todo comprometa a la policía y comprométase a ser eficiente en la aplicación de los procedimientos sancionadores. Al final, desgraciadamente yo no sé si antropológicamente hay algún problema que Malinowski nos sabría explicar, pero es que esto es lo que funciona a la postre y a esto es a lo que le invitamos nosotros que haga.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Me sumó también a dar la bienvenida al señor ministro en su primera comparecencia ante esta Comisión. También le pido excusas porque estoy compartiendo el tema de la seguridad vial con la Comisión de Fomento donde comparece la señora ministra, por lo que he tenido que compartir los tiempos y estar al tanto de las intervenciones. Por lo que he podido oír de su exposición, su idea es continuar con regularidad estas comparecencias ante esta Comisión y también mantener la línea que hemos seguido con el anterior ministro, lo que al menos es una garantía de que los trabajos realizados hasta ahora seguirán por el buen camino. Esperamos que toda esta sensibilidad que tanto el Gobierno como esta Cámara han tenido en estos temas sobre seguridad vial den los frutos esperados.

Me gustaría que me pudiera completar, aunque si ya lo ha expuesto lo doy por sabido y lo leeré en el «Diario de Sesiones», qué medidas pretende el ministerio en cuanto a aumentar la detección y la supresión de los tramos donde se concentran los accidentes en determinados puntos negros; qué acciones destinadas a la mejora de la seguridad vial para los motoristas. Acaba de citar la señora ministra de Fomento el recubrimiento de barreras para evitar los elementos cortantes en las barreras de determinadas autovías. Después, conocido el plan que hay de supresión o mejora de elementos

cortantes, ¿ha hecho el ministerio alguna valoración de estos puntos negros para instar en el plan de seguridad al Ministerio de Fomento a que dé preferencia a determinados puntos más conflictivos donde ya haya una acumulación de accidentes? Sabemos que existe una partida presupuestaria anual, pero lógicamente el ministerio debería tener una capacidad para determinar cuáles son los puntos y afrontar estas soluciones lo más pronto posible.

Suponemos que es importante, y sobre ello insistiremos también en la otra Comisión, la revisión integral de la señalización con el fin de ajustarla a las necesidades informativas del usuario. Sin embargo, muchos casos, cuando se publicitan determinadas infracciones por despistes o por desconocimiento, coches que van marcha atrás o que se desvían por determinadas entradas, pueden ser fruto de un determinado error en la señalización, aparte de la falta evidente que cometa el conductor.

En estos días parece que hay otro tema que se mueve y que lógicamente puede crear una cierta zozobra o desasosiego. Me refiero a la asistencia en carretera. El año pasado recordará que hubo una huelga de las empresas de grúas y que in extremis se llegó a determinados acuerdos. ¿El ministerio ha tomado algunas medidas para conseguir un acuerdo entre empresas de asistencia en carretera y las aseguradoras, con el objeto de garantizar una adecuada prestación de servicio, así como el mantenimiento de la seguridad vial en el conjunto del territorio nacional? Parece ser que en estos momentos algunas compañías aseguradoras están volviéndose a quejar del servicio o al menos algunas compañías de grúas las acusan de falta de productividad.

Usted ha mencionado la campaña de implantación de los cinturones de seguridad y estamos totalmente de acuerdo. Quisiera recordarle la proposición no de ley que se presentó aquí en el Congreso de la cual quisiera destacar el tercer punto. Los demás se referían a la incorporación del ordenamiento interno a las directivas relacionadas con el uso del cinturón de vehículos, especialmente la Directiva 2003 1/98 que obliga al uso de los cinturones de seguridad en los autocares, pero también pregunto si el ministerio tiene previsto el uso de cinturón de seguridad en el transporte escolar.

Cuando hemos hablado del carné por puntos usted se ha referido ya a la eficiencia o a la coordinación judicial como uno de los elementos para que esta implantación pueda tener el eco social necesario. Pregunto si ha previsto el ministerio unos elementos de coordinación para que los puntos que se pierdan por las multas que se impongan en trayectos municipales lleguen a la Dirección General de Tráfico a fin de que sean compatibilizados de forma eficiente y tengamos la seguridad de que al menos quede recogida esta información. Se trata de que el conductor sepa que cualquier infracción que tenga lugar, sea en la carretera estatal, en la carretera autonómica o en un tramo municipal, y sea sancionada tanto por la policía municipal como por la policía autonómica o por la Guardia Civil, si ha sido

objeto de penalización por puntos, quedará recogida en el ministerio para su conocimiento y su computación a los efectos sancionadores.

En cuanto al carné por puntos no puedo por menos que reconvenirle o al menos citarle este folleto que hemos recibido prácticamente en todos los domicilios, en el cual se explicita mal un tema que habría que reconducir. En primer lugar, estoy absolutamente de acuerdo con usted en que quien conduzca bien no tiene que temer nada a los puntos y, en segundo lugar, en que el objetivo de este crédito social que son los puntos, en frase muy afortunada que nos ha dicho usted, señor ministro, resulta que se recupera conduciendo bien y el objetivo del carné por puntos es mejorar las señales de tráfico. Si pierdes todos los puntos, lo que dice este folleto es que pierdes el permiso de conducir y, después de seis meses, tras haber superado un curso de sensibilización y reeducación y una prueba teórica en la Jefatura de Tráfico, se puede obtener un crédito de ocho puntos. Si en dos años no pierdes más puntos volverás a tener los doce iniciales, salvo que la pérdida parcial de puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves —seis puntos—, en cuyo caso deberás esperar tres años para restablecer la cifra inicial. Entendemos que si se pierden seis puntos no se trataría tanto de hacer un curso para recuperarlos, como de transmitir a la ciudadanía otra idea, y es el hecho de que si durante dos años conduce bien se recuperan estos puntos, porque realmente el objetivo de la pérdida de puntos es que conduzca bien para que los recupere. No se trata de promocionar los cursos de reeducación sino de que se conduzca bien, y en esto creo que coincidirá conmigo, señor ministro. Por tanto, sería importante hacer esta corrección, porque este punto induce a confusión, porque parece que de alguna forma si pierdes todos los puntos, los recuperas automáticamente cada dos años si no tienes mayores faltas, pero esto es solo si pierdes seis puntos, porque si los pierdes todos, obligatoriamente tienes que hacer el curso. Por tanto, hay que discernir que hasta seis puntos puede ser una falta leve o grave, y puede ser por reinserción social, y en el caso de que haya perdido los doce puntos, obligatoriamente hay que pasar por el curso. Por tanto, el mensaje que tenemos que transmitir a los ciudadanos es: usted ha conducido con demasiada peligrosidad, le hemos sancionado quitándole estos puntos, recupérelos y no repita estas faltas.

Quisiera recordarle dos puntos de las propuestas de resolución que aprobamos en el debate del estado de la Nación. En primer lugar, el de impulsar al máximo el consenso en la aplicación de un permiso de conducir por puntos, incidiendo de una manera especial en el carácter reeducador y preventivo de las nuevas medidas, comprometiendo al conjunto de las administraciones públicas competentes en la definición de unas pautas precisas para su aplicación práctica; y en segundo lugar —en otra propuesta que también fue aprobada por unanimidad—, desarrollar la previsión contenida en la disposición adicional undécima al artículo único de la Ley 17/2005,

de 19 de julio, en orden a la dotación de los medios humanos necesarios para la aplicación de la mencionada ley, potenciando de manera clara las funciones de los distintos colectivos implicados y de manera especial a los examinadores; tema en el que también quisiera incidir, porque según tengo entendido, cabe la posibilidad de una huelga de funcionarios de la Dirección General de Tráfico para los días 5, 6, 12, 13, 19, 20, 26 y 27 de julio, y una de las reivindicaciones, según hemos conocido, es la adecuación de la estructura de la plantilla de servicios centrales y servicios periféricos de la Dirección General de Tráfico. Viene una nueva organización, un nuevo sistema de tráfico, señor ministro, y le agradecería que nos dijera cómo están las negociaciones con este colectivo para dotarles de los medios necesarios para que ese control sea eficiente y que realicen sus funciones de la mejor manera posible para lograr esa mejora de la seguridad vial a nivel de funcionarios que todos deseamos.

Por último, quisiera que nos felicitáramos por los descensos de los accidentes mortales. Espero que con este carné por punto retomemos el camino de la reducción de la mortalidad y de la siniestralidad. Como he dicho, tenemos que incidir muchísimo en su carácter reeducador y no dañino para las personas que conducen bien, porque de lo que se trata, en definitiva, es de que las carreteras sean más seguras, aun con los correspondientes embotellamientos o sobrecargas de vehículos, pero que por lo menos allí se mantenga el respeto y el orden ciudadano.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Bienvenido, señor ministro, a esta su primera comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial. Usted y yo ya hemos tenido ocasión de hablar de estos temas, usted como miembro de Gobierno al que pertenece y yo como portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la materia, en su primera intervención precisamente como ministro del Interior, en respuesta a la primera interpelación que también se le hacía desde el Grupo Parlamentario Popular, con lo que subrayamos la importancia que el asunto tiene para nuestro grupo y debe tener para el Gobierno. Este asunto está considerado como una pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud y yo no me canso de decir que es uno de los principales problemas que tiene planteada la sociedad española por sus resultados morales, económicos y de todo tipo. Nosotros creemos que es preciso que la seguridad vial tenga un tratamiento integral. Son muchas las preguntas que nosotros querríamos hacerle. Por ejemplo, si considera que la educación vial, esa educación vial que todos compartimos tan necesaria desde la escuela, por utilizar un término clásico, está solventada simplemente con algunas lecciones de carácter teórico dentro de esa asignatura que se llama educación para la ciudadanía, lecciones que se pueden dar o no en el curso y que nos tememos que no siempre será así, si

tenemos en cuenta que en la última encuesta que se hizo entre los profesores de primaria y secundaria, decían que esto era un asunto de la familia. Me interesaría mucho ese tema, pero no sabemos si usted puede respondérselo, porque nos dirá que es un asunto del Ministerio de Educación y que usted puede tener alguna idea, porque de hecho fue ministro de Educación, pero que en este momento no es su competencia. Nos gustaría saber si están decididos a coordinarse con las comunidades autónomas para que las oficinas judiciales tengan una mejor respuesta en la atención a las víctimas de los accidentes y a los implicados en accidentes que acuden a los juzgados y que son tratados sin la atención que ellos creen que debían tener, según nos trasladan. También querríamos saber si comparte lo que dijo el ministro de Justicia la semana pasada de que los indultos que vinieran de temas relacionados con seguridad vial estaban rechazados ya sin mirarlos. No sé si fue producto de la emoción o si es que va a haber unos delitos que queden fuera o vamos a regular también los indultos en el propio Código Penal que nos proponemos reformar. Nos gustaría saber qué opina sobre las auditorías de seguridad vial. Están en el plan estratégico, pero ¿verdaderamente lo consideran una prioridad o no? Porque ni siquiera tienen homologado el procedimiento para hacerlo. ¿Qué piensan de la iluminación, de la señalización de las carreteras, de los guardarrailles? Probablemente me contestará que no me puede decir nada, que de alguna forma es lo que me ha dicho, hasta que no le vea la cara a la ministra de Fomento en el próximo Consejo de Ministros. También me gustaría saber si considera que hay que hacer algo para mejorar los tiempos de respuesta ante los accidentes de los servicios de urgencias y emergencias, si hay que coordinar todos los efectivos para que todos estén a disposición en el momento en que hagan faltas, si hay que atender eso que se llama la hora de oro, si incluso está dispuesto, como en otros países, a comprometer a su Gobierno a que la respuesta se produzca en un tiempo determinado. Desde el Ministerio de Industria algo se nos ha dicho, pero siempre nos manda a la normativa europea. ¿Se puede facilitar ya, sin esperar a esa decisión comunitaria, la incorporación de tecnologías que favorezcan la seguridad? Efectivamente, hay un libro blanco, lo hizo doña Loyola del Palacio, como usted bien dicho, y algo se podría ir haciendo. Todo esto lo que pone encima de la mesa es que necesitamos, como decimos una y otra vez, un órgano de coordinación; ustedes lo llamaban en su programa electoral agencia estatal de seguridad vial, pero se olvidaron de ella; nosotros hemos propuesto una secretaría de Estado de seguridad vial que dependa del Ministerio de la Presidencia como órgano coordinador del Gobierno. Usted podrá decirme, como en la interpelación: déjeme usted a mí la coordinación que yo de eso entiendo. Efectivamente, usted ha coordinado muchas cosas en su vida y entiende, pero nos parece que lo adecuado es que los órganos de la Administración funcionen con arreglo a las normas que regulan cada una de sus actuaciones.

En cuanto al carné por puntos, la verdad es que este Parlamento hizo los deberes, ha entregado al Gobierno un instrumento que nos parece eficaz para tratar, junto con otros, de combatir la inseguridad y la violencia vial. Nosotros hicimos el esfuerzo. Evidentemente, cuando hay un acuerdo ya sabe usted que no todo el mundo lo suscribe al cien por cien, pero nos pareció que el instrumento era útil. Ya le dije que el resultado ahora estaría en función de la gestión. La verdad es que el carné por puntos va a ser recibido con una admisión a trámite por parte del supremo de una demanda que pone en duda las garantías administrativas de la propia norma, y con una huelga de funcionarios para los miércoles y jueves de todo el mes de julio. Esa es la recepción del carné por puntos. La verdad es que ese asunto también lo veníamos advirtiendo; desde hace por lo menos un año venimos diciendo que hay que mejorar la gestión de la Dirección General de Tráfico. Esto al final se veía venir, porque ha habido muchas bajas en la Dirección General de Tráfico, 22 altos cargos del grupo A han sido despedidos o han salido de allí antes de ser despedidos, 14 subdirectores generales han sido cesados. Por ejemplo, en lo que se refiere a los instructores, ustedes tienen en Móstoles una escuela para preparar a los examinadores de seguridad vial y no la utilizan. Es decir, están ahí los medios, tienen ahí a los instructores, pero al final cuando ha habido cursos para preparar a los examinadores se los llevan a Barcelona, donde no está la infraestructura, donde les dicen a los que tienen que examinar que no son los instructores, que son los que según su propia normativa interna están encargados de este tema, se encargan a otros examinadores que examinen a los examinadores y que cada uno se los lleve desde su dirección provincial en el coche oportuno para hacer el examen porque es que no hay ni eso allí en Barcelona. Parece que son caprichos, ¿verdad? Y todo esto de alguna manera va haciendo que las personas que trabajan para la Dirección General de Tráfico entiendan que no tienen la consideración que merecen. Los examinadores ocupan un lugar principal; si estamos hablando de formación en seguridad vial y de que los conductores deben de tener la mejor formación, fíjese usted si los examinadores, que son los que acreditan sus conocimientos, si deben de estar valorados en la Dirección General de Tráfico. Sin embargo, son recibidos con dificultad por la instancia oportuna, además no se atiende a sus demandas, como que tengan su adecuada categoría administrativa; todo esto ha desembocado en que el carné por puntos sea recibido de esta manera, que pone en grave peligro su inicio y su puesta en marcha, que es una etapa fundamental para que los ciudadanos nos creamos la historia. La verdad es que en la Dirección General de Tráfico lo que más se oye es: esto no hay quien lo aguante. El personal está saturado, tiene más trabajo del que puede hacer, no tienen la consideración oportuna. Todo esto, querámoslo o no, va a influir en la puesta en marcha del carné por puntos.

En cuanto a los cursos de formación, siempre hemos dicho que eran fundamentales a la hora de la implementación del carné por puntos. Hemos dicho que si fallaban los cursos de formación pues fallaba toda la estructura, porque al final nadie se creería la historia o pensarían que esto es una carga más, que habría que ir a determinados sitios para aprender, etcétera. Pues los cursos de formación, que nosotros siempre quisimos que se debatieran de alguna forma en esta Cámara, por lo menos en su estructura, pues al final se encargó a una instancia externa que ha elaborado un modelo de cursos muy teóricos una vez más, donde no se facilita la reflexión y el autoaprendizaje y la responsabilidad de las personas que van allí. A mí también se me escapa alguna vez la palabra responsabilidad, porque a base de leer se graba; como al señor Olabarría, me gusta hablar más de responsabilidad que de reeducación y me gusta hablar más de cursos de recuperación que de cursos de reeducación, y me va pasando cada vez más. Yo creo que todos deberíamos hablar de facilitar las responsabilidades de la libertad y desde luego exigir esa responsabilidad, pero que nazca desde la propia libertad. Tengo aquí un estudio de la Cátedra de Seguridad Vial de la Universidad de Alcalá —como todo está estudiado, pues también estos cursos han sido estudiados a nivel europeo— y hay un proyecto, que se llama el proyecto Andrea, donde han comparado estos cursos de recuperación de los distintos países europeos, y lo que pone en evidencia es que nuestro modelo de curso es el menos eficaz de los posibles. En una tabla comparativa —yo no les voy a leer todo para no cansarles a ustedes, pero está en el proyecto Andrea— en cuanto al número de alumnos dicen que los cursos que funcionan no deben tener más de 10, aquí hablamos de según la capacidad del local y hasta 20. En cuanto a la duración de los cursos, el modelo ideal es de varias semanas con el fin de permitir al conductor infractor el autoanálisis y la reflexión acerca de su conducta, aquí nos lo cargamos en un fin de semana. El contenido del programa de formación, según nos dice esté estudió del programa Andrea, deberá ser coherente con las deficiencias viales del grupo en cuestión y, en este sentido, al menos habrá que establecer una distinción entre infractores por motivo de alcoholemia y entre conductores noveles y veteranos. Aquí todos al mismo aula. Dice que una de las claves del éxito de estos cursos radica en el grado de adecuación del curso al sistema de tráfico en el país correspondiente, conectar con la realidad del país y no imitar modelos. Pues nosotros imitamos el modelo francés tal cual cuando, efectivamente, nuestra mentalidad puede ser otra. Éstos son los botones de muestra, pero parece que no se ha acertado, a lo mejor me estoy anticipando mucho, en nuestro modelo de carné. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez ocupa la Presidencia.)** Como el que no se consuela es porque no quiere, hubo un momento ayer en que, huyendo de una cadena de televisión, en la que ya no me gustaba lo que veía, al tercero fue la vencida —y digo al tercero no a la tercera—, me encontré también con el director

general de Tráfico en otro canal de televisión, por tanto se podía estar en dos sitios a la vez y no estar loco, es decir, se podía haber estado en una cadena y también ver al director general en un debate interesante. Hubo una cosa que me llamó mucho la atención, y es esa historia de que habrá ayuntamientos que no pongan en marcha el carné por puntos porque en base a la autonomía local cada ayuntamiento puede decir si el carné por puntos se aplica o no en su municipio. En ese sentido, quisiera que me interpretara lo que dice el artículo 149 21<sup>a</sup> de la Constitución española, que dice que el Estado tiene competencias exclusivas sobre las siguientes materias: tráfico y circulación de vehículos a motor. ¿Verdaderamente la autonomía municipal está por encima de una norma de este tipo? Yo creo que no, pero me preocupa y usted como máximo responsable me gustaría que nos hablará del tema, porque si no imagínese usted, unos ayuntamientos que sí, otros ayuntamientos que no; ahora que vamos a campañas electorales, esto puede ser un desmadre, puede cargarse el invento. Esto quiero relacionarlo con los planes autonómicos y los planes locales. Si se trata de que cada uno se responsabilice, como digo, y asuma su cuota parte, me parece estupendo, pero si de lo que se trata es de desviar la responsabilidad del Gobierno, pues es una medida más astuta que asumir la responsabilidad. Hoy no es el día, pero sería echar balones fuera. No nos parecería oportuno. Usted ha dicho que el carné por puntos solo ha sido posible ahora, desde la creación del Observatorio de la Seguridad Vial. Yo discrepo, me parece que no. Hubo una ponencia en el Senado en el año 1991 o 1992 que trató este tema y ya recomendó en aquel tiempo la implantación del carné por puntos, pero había un problema, y es que no había un registro centralizado en el que se recogieran todas las infracciones graves y muy graves, y eso se produce como consecuencia del reglamento sancionador del año 2003. O sea que todos hemos ido poniendo piedrecitas en el camino.

En cuanto al informe que usted presentará al Consejo de Ministros, que habla del principio de autoridad, de aumentar la presencia de los agentes, pues me parece muy bien que estén ustedes incentivando a los miembros de la Agrupación de Tráfico para ver si facilitamos que haya más vocaciones, que últimamente no hay muchas y es necesario. Pero también me parece conveniente que haya otro tipo de estímulos profesionales. Ya lo dijimos en la moción consecuencia de aquella interpelación, nos parece que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene que ser una auténtica Policía de tráfico a la altura del siglo XXI, tienen que establecerse claramente unas normas marco de funcionamiento, donde se establezca con qué tecnología va a contar, cómo va a utilizarse, tienen que convertirse en auténticos auditores de seguridad vial. La recogida de datos es fundamental para la investigación en seguridad vial. Los atestados tienen mucho que mejorar y, sin ninguna duda, eso es una responsabilidad en muchos de los casos de la Guardia Civil de Tráfico. Por tanto, todo lo que tiene que ver con el

desarrollo de una Policía de tráfico a la altura del siglo XXI probablemente incentivaría, junto a los incentivos económicos, a que aumentara el número de guardias civiles de Tráfico.

Por lo que se refiere a la implicación del sistema judicial, estamos en la modificación del Código Penal, ahí estamos trabajando todos. Ya sabe usted que hay problemas con la doctrina, que hay penalistas que dicen que esto no es tan fácil. Nosotros lo tenemos muy claro, proponemos una ley integral de seguridad vial que sea capaz de sistematizar todos los instrumentos que puedan implementarse para que haya una parte del ordenamiento jurídico muy claramente delimitada y tendente a la seguridad vial, y juzgados especializados en tráfico. Esta es la forma de que también se vaya creando una doctrina y sepamos cómo interpretarla y se traduzca en un interés real por la materia. En cuanto a la formación de conductores, entiendo de sus palabras que van a modificar el nuevo modelo que entró en vigor el 3 de marzo del año 2006. Me parece muy bien, porque si bien mejora el anterior, seguía siendo muy teórico, muy poco práctico y seguía teniendo muy poca formación en seguridad vial, que es mucho más importante que la mecánica y todo lo demás.

Por otro lado, ya hemos comentado lo de las grúas. Efectivamente, viene el verano y es importante que ustedes se entiendan con las asociaciones que representan a los gruistas, porque hay muchas personas que sin serlo formalmente ni dedicarse a esta actividad, están interfiriendo en ella. Nos gustaría saber en qué ha mejorado la asistencia a las víctimas de los accidentes de tráfico. El compromiso que ustedes adquirieron de asistencia a los familiares de las víctimas, desde el punto de vista económico y moral, fue un compromiso de su antecesor en esta Comisión. Nos gustaría saber qué hay de real en el acuerdo marco suscrito el 26 de febrero del año 2004 entre Interior y Sanidad para promover la formación de los profesionales sanitarios de atención primaria en prevención de los accidentes de tráfico, que nos parece muy importante. También me gustaría conocer cómo está el compromiso de promover actuaciones dirigidas al apoyo de atención psicológica a las víctimas y a los familiares de las víctimas de los accidentes de circulación. Probablemente usted ya lo sepa, pero los que tenemos ocasión de hablar con las víctimas regularmente —yo creo que todos los portavoces de esta Comisión lo hacemos— sabemos que si no una enfermedad profesional en este caso, lo que sí hay es un síndrome determinado que se produce como consecuencia del choque brutal que provoca un accidente de tráfico. Creemos que son muy útiles los planes de empresa. No sé si me equivoco, pero eso estará en el haber del director general de Tráfico, que es experto en la materia. Nos parece importante, hay que decirlo y hay que reconocerlo y esperamos que tengan el mayor de los éxitos y, en la medida de lo posible, ahí estaremos. Yo creo que es muy importante que ustedes presten atención al funcionamiento de la dirección general, que creen de una vez por todas la escala técnica

ejecutiva en la Dirección General de Tráfico. Es un compromiso adquirido en una disposición de la modificación de la Ley de Tráfico para implementar el carné por puntos y una propuesta de resolución votada por todos los grupos parlamentarios en el último debate sobre el estado de la Nación. Con eso, sin ninguna duda, ustedes arreglarían muchos de los problemas que tienen en la Dirección General de Tráfico. Nos parece que es justo y necesario y que facilitaría que las cosas fueran mejor, porque se están haciendo exámenes de conducir en menor tiempo del que se tienen que hacer, en fin, empecemos por la formación dentro de la propia casa y empecemos por valorar a aquellos que tienen la responsabilidad de preparar a los que van a estar luego en la carretera al volante de sus vehículos.

El señor **VICEPRESIDENTE**(Jiménez Pérez): Por parte de Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Señor ministro, aunque sea el último en intervenir no debo dejar de darle la bienvenida por su comparecencia en la Comisión y, al mismo tiempo, constatar que su presencia aquí significa una vez más el hábito que creo que ya tenemos adquirido, que tiene adquirido el Gobierno, de comparecer con cierta regularidad en esta Cámara. En consecuencia, señor ministro, por parte de nuestro grupo lo primero que tenemos que manifestarle que es nuestra conformidad con la exposición de esa nueva política diseñada de manera coherente y con ambición en materia de seguridad vial basada, a mi juicio, fundamentalmente en el reconocimiento del problema. Así como en etapas políticas pasadas esta cuestión se abordaba con un intento de ocultación del grave problema que padece la sociedad española en este punto, sin embargo creo que una política realista basada en el reconocimiento de la realidad permite abordar de una manera más decidida y más eficaz el problema. Evidentemente, como ha dicho S.S., pasamos una primera fase que podemos situar hasta la aprobación de la Ley del carné por puntos. Esta primera fase que ha expuesto S.S., señor ministro, evidentemente viene ya cargada con algunos frutos relevantes que no podemos dejar de señalar y de constatar. En primer lugar, la reducción de mil víctimas aproximadamente a lo largo de dos años y la tendencia que se ha iniciado hacia la reducción, una tendencia que evidentemente para convertirse en sostenible requiere el conjunto de medidas que S.S. ha anunciado como la segunda fase de una política de seguridad vial. En esta segunda fase también valoramos muy positivamente lo que significa el conjunto de aportaciones que piensa hacer ante el Consejo de Ministros, particularmente los planes de ordenación de la seguridad vial, ese plan que quiere presentar juntamente con su informe, reforzar al mismo tiempo la presencia de la Guardia Civil en las carreteras, el Centro de Tratamiento de Datos, etcétera. Por tanto, evidentemente el Grupo Parlamentario Socialista mani-

festó su satisfacción y, al mismo tiempo, su apoyo para el desarrollo de este conjunto de actuaciones. Esperemos que estas medidas sean entendidas y compartidas por parte de los grupos de la oposición. Yo así lo espero y tengo la confianza de que ocurra una vez más cuando lleguemos al momento de tomar decisiones en esta Cámara, como ha ocurrido hasta la fecha con medidas de consenso. Pero aún así, no quiero dejar de valorar algunas de las manifestaciones que nos han hecho algunos de los grupos de la oposición y recientemente el señor Souvirón, que me ha precedido en el uso de la palabra.

El señor Souvirón una vez más nos ha hecho aquí de oficiante de tinieblas, o si no de tinieblas por lo menos de nieblas, de enormes nieblas, y evidentemente para esas nieblas también existen los faros antiniebla y, por tanto, vamos a poner los faros antiniebla para ver alguna de las cuestiones que nos ha dicho aquí esta mañana el señor Souvirón. El señor Souvirón ha planteado como una de las cuestiones que no ve con claridad el tema de la educación, cómo se va a realizar la educación vial en el ámbito del sistema educativo. Ha aludido a la educación para la ciudadanía y ha dicho que al parecer hay una encuesta —yo no la conozco, francamente— según la cual los padres dicen que esto es asunto de la familia. Yo creo que conducir no es asunto sólo de la familia, sino del conjunto de personas que van por la carretera. Esto es un hecho público, es el desarrollo de una actividad en las vías públicas. Por tanto, algo que afecta a la sociedad, a las vías públicas, y respecto a lo cual algo puede hacer el sistema educativo, no creo, señor Souvirón, que debamos despreciar la oportunidad que se nos da para que se incorporen unidades didácticas en dos o tres cursos del sistema educativo en ámbitos de educación obligatoria. Esto sería muy novedoso, pero al mismo tiempo muy necesario y desde luego sería un factor para sustentar la política, lo que yo digo la sostenibilidad de la política de seguridad vial con tendencia a la reducción efectiva.

El señor Souvirón también nos ha hablado de una renovación de personal en la Dirección General de Tráfico como si fuera una especie de depuración. Yo creo que todos los equipos, y no digamos los de su Gobierno anterior, señor Souvirón, por favor, un poquito de contención, qué cosas hemos oído y hemos visto hacer al Partido Popular en este campo, auténticas limpiezas étnicas, yo creo que esta cuestión habría que considerarla en la perspectiva de lo que significa la gestión de personal y los cambios que en todos los sitios se producen entre funcionarios de libre designación, como es frecuente y desde luego su grupo y su Gobierno utilizó en su tiempo. Otra cuestión que nos plantea al señor Souvirón es esto de no a la reeducación. Esto nos suena a soviético, también lo decía el señor Olabarría, suena como a soviético esto de la reeducación. Cuando lo dice el señor Souvirón me preocupa más que cuando lo dice el señor Olabarría, porque después de oír a doña Esperanza Aguirre que, según la cual, al parecer nosotros o

alguien de los nuestros tendría que pedir perdón por el Gulag soviético ocurrido en la época de Stalin, pues la verdad es que eso ya me asusta. La reeducación está utilizada en un sistema democrático y por demócratas y no tiene el tiene significado, señor Souvirón, que pudiera tener en los labios de Stalin. Así que seamos también un poquito serios. También nos habla de un reciente interrogante que surgió anoche en un programa de televisión en el cual estuvo el señor director general de Tráfico, sobre la cuestión de los Ayuntamientos, qué pasa con los Ayuntamientos, si ahora resulta que esta ley va a ser extraterritorial según qué ayuntamiento decida. Señor Souvirón, usted ha votado esta ley y sabe el deber de los Ayuntamientos de cumplimentar el desarrollo de la ley y que todos están obligados a comunicar las sanciones que se impongan. Por tanto, señor Souvirón, por favor, no coja el rábano por las hojas o unas manifestaciones de un contertulio bastante indocumentado, por cierto, que dijo este tipo de cuestiones. Usted conoce la ley, si quiere la traemos aquí y leemos el artículo correspondiente. Usted la ha votado y desde luego la ley no dice eso. La ley no dice que según cada ayuntamiento hay una decisión diríamos autónoma y libérrima de aplicar o no la ley. Otra cosa es que obviamente, como todos los funcionarios de instituciones públicas, unos señores pongan más o menos celo, pero el deber de cumplir la ley es inexorable, como toda la leyes son de obligado cumplimiento, y está también para ayuntamientos, comunidades autónomas, empresas y el todo mundo sin excepción. Por tanto, no olvide, por favor, lo que usted mismo votó. Tampoco olvide que cuando se votó la ley también hablamos de reeducación y usted también votó esos términos. Por tanto, no sé qué sentido tiene criticarlos en este momento. En cuanto a la escala técnica ejecutiva, usted sabe, señor Souvirón, que en esta ley no introdujimos estos términos, que en la ley hablamos de clasificación y ordenación de puestos de trabajo, pero en ningún momento hablamos de la escala ejecutiva, porque ya no era un asunto de consenso entre nosotros, pero sí era asunto de consenso resolver la cuestión de fondo, que fue lo que incorporamos. Por tanto, le recomendaría, señor Souvirón, una relectura, aunque fuera rápida y veraniega, de la ley, porque creo que no le vendría mal. Finalmente, a pesar de lo que he dicho, señor Souvirón, yo sé que con usted y con todos los grupos estamos obligados a entendernos y sobre todo en esta cuestión. Es un tema en el que tenemos que hacer el máximo esfuerzo por superar las tendencias y los planteamientos partidistas, porque estamos ante un problema de la ciudadanía que no admite colores políticos. Es un tema en el que ya hemos ejercitado el consenso creando la Comisión de Seguridad Vial, aprobando la Ley del carné por puntos —que fue un magnífico ejercicio de consenso— y recientemente aprobado la resolución sobre seguridad vial en el debate sobre el estado de la Nación. Yo creo que ese es el camino, porque es un problema que no es simple, es un problema de los más graves, quizás el más grave que tenga la sociedad española. Requerirá tiempo,

requerirá recursos. Yo creo que ya se ha comenzado, el día 1 vamos a dar un paso adelante muy importante y, como en todas las pruebas y contrastes, comprobaremos si hay fallos o no y habrá que corregirlos. Creo que lo que ha tenido éxito en otros países también debe tener éxito en nuestro país. Igual que en otros países el carné por puntos, los radares y la reforma del Código Penal han tenido el efecto de hacer una política sostenible en reducción de accidentes y de víctimas, aquí entre nosotros también, siempre que no nos empeñemos con elucubraciones garantistas, porque el otro día me llamó mucho la atención que mientras había sectores muy garantistas que trataban de criticar la posible reforma del Código Penal, sin embargo el Defensor del Pueblo, que es el máximo garante de las libertades y derechos de los españoles, abundaba —lo sabe usted, señor Souvirón— en la necesidad de hacer una reforma parecida a la que en este momento está planteando el Gobierno, porque lo primero que hemos de garantizar, dejando aparte las garantías propias del proceso penal o administrativo, que a los señores que cometan infracciones se les ponga multas, es la vida y esta es la clave. Señor ministro, la seguridad vial, y usted lo sabe perfectamente, es una parte de la seguridad ciudadana, y como en todo problema siempre hay que conjugar libertad y seguridad, y desde luego lo que no puede ser es que la libertad se realice en detrimento de la seguridad, o al revés. Por tanto, se debe buscar siempre este equilibrio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Terminado el turno de los grupos parlamentarios, vamos a hacer un breve descanso de dos minutos y a continuación el señor ministro responderá a las preguntas.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Señorías, quiero comenzar por hacer una valoración general de este turno de portavoces, una valoración que es obligadamente positiva por el tono que se ha empleado en el debate, por las propuestas que se han hecho y también, por qué no, por algunas de las críticas, algunas de las cuales son rebatibles, y trataré de hacerlo en mi intervención, otras deben ser estudiadas y objeto de reflexión por parte del ministerio. Ha habido además una interesante discusión semántica sobre el término reeducación. Debo decir que yo no soy un experto todavía, aunque sé mucho más que hace tres meses, en materia de seguridad vial. Me dicen quienes sí lo son que el término reeducación es habitual en la jerga, si se me permite la expresión, de la seguridad vial.

Es verdad que para el mundo de la educación tiene connotaciones, en sus orígenes, leninistas, pero realmente su aplicación más esplendorosa, entre comillas siempre, subrayado y con negro, tuvo lugar bajo la llamada Revolución cultural, y por tanto a mí también me provoca una cierta aprensión y, de hecho, creo recordar que en mi primera intervención no lo he empleado, creo recordar, aunque ciertamente lo tengo en el texto, pero creo recordar que se me ha producido un bloqueo mental en relación con el tema. A continuación digo que según me informan los especialistas es un término muy utilizado en materia de seguridad vial y además está en la ley, como bien ha recordado el portavoz socialista. Pero, en fin, debo decir que me ha llamado la atención la discusión y me ha parecido muy interesante.

Contestaré uno por uno a los señores portavoces y empezaré por el señor Mardones. No está, pero le conozco bien y sé que leerá el «Diario de Sesiones» y que agradecerá por tanto la contestación. Le agradezco su bienvenida, su oferta de colaboración que hace en nombre de Coalición Canaria-Nueva Canarias, que conozco bien. Soy consciente y lo es el ministerio de que hay problemas específicos de transporte por carretera en Canarias que tienen que ver entre otras cosas con contenedores y con sus infraestructuras de transporte en general. Los conozco bien y, como él ha señalado, es verdad que una buena parte de las medidas que para mejorar la seguridad de ese transporte podemos adoptar corresponden al ámbito del Ministerio de Fomento, que las están adoptando.

Me preguntaba por el funcionamiento del Centro nacional de tratamiento de denuncias, en concreto ha hecho alguna referencia a los recursos y le quería aclarar que no se trata de modificar el procedimiento, que el procedimiento es el mismo, que se trata básicamente de mecanizarlo; por tanto, se trata de hacerlo más ágil, no hay un cambio procedimental, lo que hay simplemente son mecanismos más modernos al servicio del mismo procedimiento y, por tanto, en principio, una agilización en esta materia. Ciertamente, va a haber que tratar un incremento de denuncias y por eso, junto a los aumentos eventuales de plantillas, hay que abordar procesos de mecanización que nos permitan afrontar un incremento de la carga de trabajo con la misma gente, hablando claramente, y por ello la mecanización es un doble requisito en este sentido, aparece como un requisito de eficacia que se puede exigir genéricamente a la Administración del Estado, aparece además en este caso en un contexto en el que cabe prever un incremento de denuncias, al que también se refería doña Isaura Navarro, de Izquierda Unida, en su intervención.

Hacía el señor Mardones alguna referencia a las autoescuelas, manifestaba su preocupación por su proceso de participación en el carné por puntos y en concreto por los procesos de inspección que pudieran llevarse a cabo sobre estas autoescuelas y, efectivamente, le quiero aclarar que la inspección va a ser realizada sobre este tipo de cursos y lo van hacer empresas con

certificaciones externas. Es un problema que le preocupa a S.S. y que ha preocupado a la Administración y en este sentido hemos hecho las oportunas previsiones.

Hacia alguna referencia sobre la posibilidad de transferir competencias en materia de seguridad vial a los municipios. No está previsto en este momento. Estamos dentro del ámbito de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y estamos revisando las competencias de las policías municipales. Es un trabajo que va lento, entre otras cosas porque como he tenido ocasión de exponer también en esta Cámara en la Comisión de Interior en su momento, no existe un acuerdo unánime sobre si es bueno o no transferir algunas competencias de Policía judicial en delitos de proximidad a las policías municipales. No existe. Hay una voluntad del Gobierno que no es sino el trasunto del compromiso electoral del Partido Socialista, pero esa voluntad no se va llevar a cabo lógicamente si no hay un acuerdo suficientemente consistente con la Federación Española de Municipios y Provincias, y es verdad que en este momento ese acuerdo no existe y estamos trabajando por tanto para alcanzarlo. En ese marco es probablemente en el que el señor Mardones haya planteado este tema, pero en concreto, en materia de seguridad vial, no hay ninguna previsión de transferencia municipal.

Hacia una valoración positiva, creo que la han hecho todos los grupos parlamentarios, el último el portavoz del Grupo Popular, sobre los planes de empresas y efectivamente creemos, lo he dicho en mi intervención en dos o tres ocasiones, que puede ser un magnífico instrumento para disminuir la siniestralidad laboral en su vertiente referida a la seguridad vial.

Finalmente, me planteaba la creación del cuerpo de examinadores, ha sido una referencia permanente de algunos de los intervinientes, empezando por él. Estamos creando plazas de examinadores a un ritmo importante, de 18 plazas cada dos meses, vamos a llegar hasta un ritmo de 25 cada dos meses y es muy difícil, prácticamente imposible ir más deprisa. Otra cosa sea la incardinación administrativa de quien hoy forma parte o hace este trabajo, que es una discusión que en todo caso se puede tener. Termino esta referencia al señor Mardones reiterándole mi agradecimiento por su intervención, por el tono y por el contenido.

Doña Isaura Navarro me ha hecho algunas, algunas no, bastantes sugerencias, vamos a decirlo así, en relación con una huelga que está convocada para el próximo mes de julio. Creo que hay una reunión en concreto el próximo martes con el comité de empresa y con los sindicatos, está habiendo reuniones permanentemente para intentar alcanzar acuerdos sobre la materia a la que se refieren, que les preocupa. Se ha aumentado la plantilla, se han incorporado 160 interinos y está previsto que se incorporen otros 100 más para hacer justamente frente a las nuevas obligaciones derivadas del carné por puntos. La Administración tiene que incorporar interinos, no puede hacer otra cosa porque tiene sus pautas y sus reglas de funcionamiento y sus concursos de entrada.

Está prevista la extensión de la productividad a todo el organismo. En resumen, hemos previsto las necesidades, con independencia de que haya un conflicto sindical que tiene raíces que en parte tienen que ver con lo que usted dice y en parte con circunstancias específicas que se producen en este momento en la dirección general. Más allá de eso y de manifestarle la voluntad del ministerio de alcanzar un acuerdo con los sindicatos, no le puedo decir.

Es verdad que tenemos la pretensión de cambiar el Código Penal. La señora Navarro ha hecho una alusión a si el Estado puede lavarse las manos en sus responsabilidades para, a continuación, modificar las leyes en lo que se refiere a las obligaciones de los ciudadanos. Creo que son dos temas distintos. Si se modifica el Código Penal es porque hay un acuerdo social y político para que determinado tipo de comportamientos que todos consideramos poco sociales tengan una sanción de orden penal, con independencia de que la Administración haga o no haga algunas cosas que siempre pueden ser criticadas. En resumen, tomo buena nota de lo que me ha dicho. Se puede imaginar que no desconocía la situación y estamos en pleno proceso de diálogo para intentar llegar a acuerdos y evitar un proceso de huelga que el primero que no quiere que suceda lógicamente es el ministro y, con él, el director general, del que depende esta unidad.

El señor Olabarria se ha tenido que excusar y lo siento —en todo caso, también le dejo en el «Diario de Sesiones» la contestación—. Empezó por hacer una afirmación. Decía que solo el 7 por ciento de las proposiciones no de ley del Parlamento tienen traducción práctica en la acción política del Gobierno. No tengo este dato, pero me permito dudarle, y además hay una evidencia y es que el Grupo Socialista, que como todo el mundo conoce —no es ningún secreto—, plantea sus proposiciones de ley de acuerdo con el Gobierno, tiene más del 7 por ciento de las proposiciones aplicadas, bastante más. **(Risas.)** Quiero suponer que el Gobierno hace caso al Grupo Socialista. Es más, estoy en condiciones de afirmarlo porque fui el responsable hasta hace pocos meses del grupo. Me dice el presidente que le responda al final. Por tanto, volveré sobre esto cuando regrese el señor Olabarria y así puedo rebatirle en el ámbito de las ciencias, en el que tengo claramente una ventaja, no así en el del derecho penal, en el que él, ciertamente, me puede ganar.

Al señor Grau, que tampoco está y sé que no está porque está en otra y Comisión y sé perfectamente que hoy hay muchas comisiones porque es el último Pleno, por tanto no tiene que disculparse ante mí, que soy buen conocedor de la mecánica parlamentaria, le voy a contestar, salvo que el presidente me diga que también lo deje para el final **(Risas.)** —corremos el riesgo de ir hasta el final e ir a un bucle sin fin, que no sería melancólico sino sencillamente inoperante—. **(Risas.)** Ha expresado un agradecimiento general por mi intervención, que valoro. Ha hecho unas consideraciones que

comparto sobre el trabajo de la Comisión y la utilidad que tiene. Ha hablado de algo que también ha mencionado el señor Souvirón, que son los puntos negros de las carreteras. Me decía el señor Souvirón: tendrá usted que esperar hasta el viernes para ver a la ministra de Fomento y preguntárselo. No hará falta, se lo aseguro, primero porque en el plan de seguridad que ha aprobado el Ministerio de Fomento hace tres o cuatro semanas están considerados los puntos negros dentro del Plan de Carreteras y, segundo, y esto es mucho más importante, porque es evidente, se puede usted imaginar, que esos puntos negros son detectados por la Guardia Civil de Tráfico, que a través de la dirección general se lo hace llegar a la de Carreteras, que lógicamente trabaja con Tráfico, para no solo recogerlo en sus programas de seguridad sino también para priorizarlos. Si la pregunta del señor Souvirón, que seguro que era esa, es si estamos coordinados, más allá de que nos veamos los viernes, cosa que me satisface extraordinariamente, la respuesta es sí, y en los planes de seguridad que la ministra de Fomento ha incluido aparecen los puntos negros, porque así se lo ha hecho saber el Ministerio de Interior, léase la Dirección General de Tráfico, estoy hablando de la Guardia Civil. Por tanto, esa coordinación existe y nos hemos preocupado de que los puntos negros sean los que nosotros creemos que son y, al mismo tiempo, que el orden de actuación sobre esos puntos negros sea el que define la Dirección General de Tráfico. Esa es una preocupación que también ha manifestado el señor Grau, pero de paso aprovecho para contestar al señor Souvirón.

Me hablaba también el señor Grau de la doble banda, de los elementos cortantes en las autovías y autopistas para impedir esas desgracias que han sucedido en los accidentes automovilísticos y efectivamente vamos a colocar la doble banda aproximadamente en 1.200 kilómetros de las carreteras del Estado para corregir esto. Así está expuesto en el plan de seguridad al que me he referido que aprobó el Consejo de Ministros hace un mes, porque la ministra de Fomento, lógicamente, fue sensible a las propuestas que le hizo Dirección General de Tráfico. Eran las dos preocupaciones que me manifestaba el señor Grau. Pedía una revisión integral de la señalización. También en este plan de seguridad hay revisiones no integrales pero sí parciales de la señalización, aunque debo decir que me ha llamado la atención esta propuesta y me la quedo para estudiarla con los profesionales de la casa y con el Ministerio de Fomento. Hablaba de los conflictos de las grúas. No tengo noticias de que se vayan a producir. Creo que hay un ámbito de acuerdo y de discusión permanente, pero no estoy informado, lo reconozco, al día sobre esta materia. Lo haré cuando salga de esta Comisión. Hablaba de una propuesta del transporte escolar y del cinturón de seguridad. Creo que ya es obligatorio el cinturón de seguridad en el transporte escolar, creo, pero en todo caso lo miraré.

Hablaba de algo que también ha tocado el señor Souvirón y aprovecho para contestarle a él, que es el tema de la coordinación municipal y el carné por puntos. Evi-

dentemente, está todo preparado para que los municipios puedan introducir inmediatamente sus denuncias en el sistema del carné por puntos y puedan ser consideradas a efectos de los descuentos oportunos. Lo que anoche dijo don Pere Navarro en un programa de televisión, que es verdad que no debió tener mucha audiencia, yo reconozco que ni siquiera tuve la tentación del señor Souvirón, mi estado de ánimo me llevó inmediatamente a la cama (**Risas.**), entonces no cambié de canal, apagué el televisor, no podía ver otras imágenes que las del tercer gol —por cierto, no tiene usted mérito, señor Souvirón, porque el tercer gol fue en el minuto 93, el partido ya había acabado; o sea, que no diga usted: llevado de mi..., no tiene mérito, en el 93 ya había acabado—. Vuelvo al tema. Lo que se dijo en aquel momento es: ¿hay alguna actuación coercitiva por parte del Estado sobre un ayuntamiento si un ayuntamiento no quiere mandar los datos? Pues a priori no. Puedes ir a un contencioso. Nosotros creemos que los ayuntamientos van a mandar los datos, ¡faltaría más! Tienen una obligación, como señalaba el señor Mayoral, en la ley y los ayuntamientos cumplen la ley. Ahora si lo que nos preguntan es: ¿pueden ustedes mandar a la Guardia Civil de Tráfico a decirle a un ayuntamiento: como no me mandes los datos...? No. Hombre, si un ayuntamiento se negara, podríamos iniciar un procedimiento contencioso o cualquier otro habilitado legalmente, pero los ayuntamientos tienen la obligación de cumplir con los trámites, y yo estoy convencido de que lo van hacer. Lo que sí tiene que garantizar la Administración del Estado es que el aparato administrativo está preparado para recibir esas denuncias y eso es lo que yo sí puedo garantizarles aquí tanto al señor Souvirón como al señor Grau, que no está este momento porque está en otra Comisión.

Hacía una referencia el señor Grau que me parece importante y que es verdad. Leía el folleto que he enviado y que lógicamente ha preparado la Dirección General de Tráfico. Es verdad que estamos en pleno proceso de información sobre el carné por puntos y yo decía que los datos de los que disponemos nos permiten ser optimistas respecto a la eficacia de este proceso. Ciertamente no se puede decir todo y probablemente haya algunos elementos que primen sobre otros en la propia información, y por eso es bueno que se sepa —y el señor Grau hacía referencia a ello— que basta conducir bien para que uno pueda recuperar los puntos que en su momento ha perdido por conducir mal. Está así en el carné por puntos. Es decir, que si uno pierde puntos y durante dos años no sigue perdiendo, recupera los que perdió. Por tanto, hay un proceso, digamos, de autorrecuperación de los puntos que uno ha perdido simplemente por el hecho de conducir bien, lo cual me parece que es un instrumento muy inteligente y muy puesto en razón en la ley que los señores parlamentarios discutieron. Pero es importante que se recoja eso y seguramente tiene razón el señor Grau en que quizás, en las ruedas de prensa, en los actos que hemos hecho y en las propias comparencias que el director general está

prodigando estos días, no hacemos demasiado hincapié en esto. Aprovecho esta Comisión, que es pública, para hacer hincapié y decirles a los conductores españoles que es verdad que uno sólo tiene obligación de hacer un curso de recuperación cuando pierde todos los puntos; que si quiere ganar puntos que ha perdido puede hacer un curso de recuperación, pero que le basta con conducir bien para recuperar los puntos que ha perdido. Me parece que ese mensaje tiene que quedar claro, porque ese es un efecto reeducador, digamos, personal, que está incluido en el texto de la ley y es muy positivo. Si alguien pierde puntos porque conduce mal, le basta con conducir bien los siguientes dos años para recuperar esos puntos, no tiene que pasar por ningún curso de recuperación. No hay, por tanto, nada irreversible en el carné por puntos, que creo que es lo que convierte el sistema en un sistema de responsabilidad o de autorresponsabilidad de los conductores. Insistía el señor Grau en este mensaje que a mí me parece interesante y con mucho gusto lo hago yo también desde esta tribuna para que así se recoja. Finalmente ha hecho una referencia a la huelga prevista en la dirección general, que doy por contestada con las reflexiones que le he transmitido a la señora Navarro.

A continuación ha intervenido el portavoz del Grupo Popular, el señor Souvirón, al que también agradezco el tono y las críticas, así como las propuestas. Me parece que es un tono adecuado, que valoro positivamente. Tuvimos ocasión de discutir, es cierto, justo después de Semana Santa, en una interpelación que consideré, como le dije en la tribuna, de todo punto procedente, porque compartimos el grupo parlamentario y el Gobierno —perdóneme, uno no puede librarse del todo de lo que ha sido, ya lo sabe, forma parte de la memoria, y cuando uno tiene buena memoria, todavía menos—, comparte el Gobierno con el grupo mayoritario de esta Cámara la preocupación por el tema y por eso consideré procedente la interpelación, y se lo dije, como he considerado procedentes sus consideraciones. Sí me hubiera gustado escuchar del Grupo Popular una valoración global de la política que hemos puesto en marcha, más allá de las críticas o de las sugerencias en algunos aspectos, porque creo que la política del Gobierno, como señalaba el señor Mayoral, va más allá del Gobierno. Creo que es una política bastante compartida en muchos de sus elementos y que, por los datos que hemos suministrado esta mañana, está dando frutos. Probablemente la velocidad pueda mejorarse, seguramente hay aspectos a corregir, hay algunas incidencias o énfasis que hacer, pero me da la impresión de que, entre todos, estamos diseñando una política que empieza poco a poco a dar sus frutos, repito, más allá de que los datos no puedan en modo alguno satisfacernos y de que haya cosas y aspectos a revisar.

Me hablaba de educación para la ciudadanía y ya le dije en el Pleno que nada me agrada más que ver a un parlamentario del Grupo Popular defender la utilidad de la educación para la ciudadanía, porque, como sabe, su grupo parlamentario objetó hasta la saciedad esta asignatura, llevado, no sé cómo llamarlo, de un prejuicio; en

fin, sabe usted que sobre esta asignatura se han dicho unas cosas tremendas, sobre lo que se iba hacer, que íbamos a robarle el alma a los niños, no sé quién, porque las comunidades autónomas tienen parte del currículum, pero, en fin, parece que había una especie de pretensión confiscatoria en relación con la moral que los padres puedan enseñar, que en la práctica, y fíjese la discusión que estamos teniendo hoy sobre esta materia, se demuestra que no era cierta. Pero, en fin, en este tema, señor Souvirón, usted ha topado con dos educadores, que son el portavoz socialista y yo mismo, así que, bueno, me parece bien. Fíjese en lo que le digo, asumo lo que dice; es más, creo que va ser así, o sea, creo que estamos trabajando con el Ministerio de Educación para que, como decía el señor Mayoral, dentro del plan de estudios de la educación para la ciudadanía haya algunos bloques temáticos específicos dedicados a la seguridad vial. Lo vamos a intentar y, es más, argumentaré con su posición. Es un argumento muy convincente para la ministra de Educación. Estoy seguro que habrá bloques temáticos dedicados este tema.

Me hablaba de otras cuestiones a las que ya he contestado como los puntos negros, guardarraíles. Me hablaba del convenio con el Ministerio de Sanidad sobre la asistencia sanitaria. El convenio se ha cumplido. Si quiere, con mucho gusto, le doy un resumen de lo que se ha hecho al amparo de dicho convenio, cuya renovación creo que he firmado hace escasos días. Se está cumpliendo y ya le anuncio que en el plan, entre comillas, en el informe que aprobaremos el viernes se introducen algunos elementos del Ministerio de Sanidad justamente en aplicación de dicho convenio.

En cuanto a los elementos de señalización del cinturón de seguridad ya lo discutimos usted y yo en la interpelación. El problema es que para que sean obligatorios en España hace falta que lo sean en la Unión Europea, es decir, que es normativa europea; no tiene España la capacidad de hacer obligatorios los elementos de señalización del cinturón de seguridad en los coches que se fabrican en España si no hay una normativa europea. Nosotros podemos hacer recomendaciones a las casas, a los fabricantes de automóviles, que es lo que estamos haciendo, pero para hacerlo obligatorio, necesariamente, según me informan quienes saben de esta materia, hay que ir a una modificación del derecho europeo, y en eso estamos, trabajando con la Comisión para que se introduzca.

Tenemos usted y yo y su grupo y el mío no una discrepancia, porque es una discusión que es procedente, sobre la entidad de la unidad encargada de la seguridad vial en la Administración del Estado, si es una dirección general, una agencia o una secretaría de Estado. El argumento que ustedes dan, que es un argumento plausible y que se puede discutir, de que toda aquella dirección general que tenga competencias diseminadas por algunos ministerios tiene que ser inmediatamente elevada de rango y convertida en secretaría de Estado nos llevaría prácticamente a convertir en secretarías de Estado

el 50 por ciento de las direcciones generales de la Administración General del Estado. Usted me dirá a continuación que hay algunas direcciones generales más importantes que otras. Seguro que sí, pero no es un argumento admisible por sí mismo. Digamos que no hay dirección general que tenga una competencia exclusiva y que no mire alrededor, ni en el ministerio ni fuera del ministerio, y hay algunas especialmente complejas. Ese al menos no debería ser un argumento definitivo, porque es cierto que la coordinación de un Gobierno se realiza a distintos niveles: hay comisiones de subsecretarios, consejos de ministros, comisiones interministeriales, usted lo sabe bien porque ustedes han gobernado durante algún tiempo. Yo estoy razonablemente satisfecho de los niveles de coordinación que hemos alcanzado en el Gobierno en materia de seguridad vial. Le diré que es una satisfacción que no nace ni del trabajo del ministro del Interior anterior ni del que está actualmente. Nace de la voluntad política del propio presidente del Gobierno, que ha hecho de la seguridad vial un objetivo prioritario de esta legislatura y por tanto es él el primero que discute estos temas y, de hecho, el viernes va a haber una discusión que no va ser la primera ni será la última en el Consejo de Ministros sobre el conjunto de la seguridad vial, donde vamos a llevar un documento que afecta lógicamente a todo el Gobierno y por tanto a todos los ministerios implicados.

Usted hizo algunas sugerencias con motivo de la interpelación que fueron, créame, estudiadas por el ministerio. Yo mismo me encargué esa misma tarde de decirle al director general, que nos escucha a usted y a mí hoy en esta sala, que examinara su intervención porque había hecho usted algunas objeciones y había manifestado algunas preocupaciones en relación con el carné por puntos. Fueron examinadas y fueron revisadas y tuvimos en cuenta lo que usted decía. Hoy me dice que el carné de puntos se recibe entre un recurso al Supremo y una huelga. ¡Hombre!, yo creo que hay algo más, creo que hay millones de ciudadanos que se han enterado, que han preguntado, creo que hay —casi recuerdo los datos de memoria— más de un 60 por ciento de ciudadanos que creen que va funcionar, que va a mejorar, que están de acuerdo. Hay un acuerdo parlamentario de todos. En lo que se refiere al recurso al Supremo espero que contemos con el apoyo del Partido Popular porque es un recurso contra la ley que hemos votado aquí. Por tanto, se supone que el Legislativo es responsable de sus actos y no sé si hay acción coadyuvante del Parlamento en relación con esta materia, pero si la hay, le aseguro que se la voy a pedir, voy a pedir a esta Comisión que vaya allí y se siente con nosotros y el abogado del Estado a defenderla. Créame, esto es mucho más que un recurso al Supremo y mucho más que una huelga, que tiene lógicamente sus fundamentos y que yo no niego como derecho, aunque me gustaría que no la hubiera, y para eso estamos dispuestos a sentarnos. Es mucho más, yo creo que este es un tema importantísimo y la prueba es la dedicación que ha tenido en esta Cámara. Usted recor-

daba los antecedentes, porque no es un tema que salga de esta legislatura y nunca he querido reivindicar para nada la paternidad del asunto, porque es cierto que tiene una vieja historia en España. Sobre la huelga, ya le hecho algunos comentarios.

Ha hecho usted que algunas afirmaciones sobre la Dirección General de Tráfico. Ha hablado de catorce subdirecciones generales. Si no me falla la memoria, no hay tantas, ni siquiera la mitad, cinco o seis, me parece. Si ha habido catorce ceses, es que el director general ha cesado dos veces a los subdirectores. Créame, no; por tanto, catorce ceses no habido, seguro que no, puede haber habido algunos cambios. Son normales, como decía el señor Mayoral, son puestos de libre designación y son normales los cambios. No son purgas. Son cambios normales de funcionarios que en algún momento se van, como sucede con los funcionarios. Decía usted es que se van. Se van por ejemplo al Ayuntamiento de Madrid porque ganan mucho más, pero eso es inevitable. Lo que nosotros podemos es hacer atractivos los puestos de la Administración, lo he dicho antes al hablar de la Guardia Civil, y podemos hacer atractivos los puestos de la Administración, sobre todo aquellos que tienen más carga de trabajo, que lógicamente la gente los mira con prevención porque ganas lo mismo y trabajas mucho más. Pero, créame, no podemos estar mirando permanentemente a los lados porque eso nos llevaría a un proceso de reivindicación, de cambio salarial imposible. Hay una competencia lógicamente entre administraciones que se lleva a nivel de salarios. Las administraciones suben, los ministerios también, suben los salarios para tener los mejores funcionarios, pero eso hay que verlo como una competencia sana, que sindicalmente es muy favorecedora de las reivindicaciones de los funcionarios, pero que tiene un límite. Hay algunas dificultades en la Dirección General de Tráfico, seguro que los funcionarios trabajan muchísimo, hay que hacer cosas, ya le he dicho que pretendemos extender la productividad a toda la dirección general, hay que hacer cosas y se están haciendo, pero no se están haciendo con ánimo desde luego vindicativo o político ni muchísimo menos. En ese sentido, tengo que rechazar esa afirmación sobre los ceses.

He contestado a lo de los examinadores y le he hecho alguna reflexión sobre eso. Discutiré con ustedes también sobre la Guardia Civil de Tráfico. Ya le dije en su momento que íbamos a ampliar plantillas y que íbamos a mejorar la productividad y así lo hemos hecho. Con fecha 20 de junio hemos cambiado toda la productividad de la Guardia Civil y eso incluye también a Tráfico, cuyo complemento hemos mejorado. Yo confío en que eso permita que las vacantes se cubran y que los próximos concursos de traslados sean exitosos, en el sentido de que vayan tantas cuantas vacantes tengamos, que es la forma de ampliar claramente la plantilla. Durante el debate de su interpelación le dí la cifra de la oferta, 300, y le anuncié dos ofertas más, y lo que le dije en la interpelación es lo que tenemos en la cabeza.

Sobre el Código Penal sé que hay una propuesta del Partido Popular. Creo que no podemos sacar del Código Penal todas aquellas materias que forman parte de procesos especializados. Me parece que daría problemas. El Código Penal es una norma y quizá en eso haya una discrepancia de fondo entre el Grupo Popular y el Gobierno, porque ustedes en ocho años de gobierno debieron cambiar algo así como veintitantas veces el Código Penal. Nosotros somos más partidarios de hacer menos modificaciones y que sean globales, porque el Código Penal tiene una filosofía común y luego está ligado. Cuando uno toca un tipo está indirectamente tocando todos. Es verdad que la Ley integral de violencia de género tenía una necesidad objetiva y ahí sí que veíamos claramente su conjunto. No estoy seguro de que en esta materia sea necesaria una ley integral, pero a priori tampoco es una idea que deseche al cien por cien. Creo que la modificación del Código Penal que vamos a hacer es suficiente, como le decía antes.

He hablado del acuerdo de sanidad, también del tema de los examinadores. Hay algunos aspectos que me ha planteado que revisaré porque no tengo aquí la a información y con mucho gusto en próximas comparecencias le contestaré. Quiero agradecerle el apoyo explícito a los planes de empresa, que me parece que efectivamente van a funcionar bien y quiero garantizarle —estoy de acuerdo con ustedes, no es el mejor día para emplear jergas futbolísticas que no es nuestra intención echar balones fuera con el tema autonómico y municipal. Al contrario, es justamente dar un carácter integral a nuestra política. En esto, ni hoy ni nunca.

Termino contestando a la intervención del portavoz socialista, que le agradezco también. Es verdad que a veces hay que poner la luz antiniebla para ver lo que hay y no estrellarse. Compartimos la confianza en la nueva asignatura. Además ambos la conocemos bien, aunque en este caso el portavoz la conoce aún mejor que yo y ha hecho una serie de reflexiones, en las que no entro, pero que obviamente comparto. Citaré una que ha hecho él, importante, y aquí no sé si contestar al señor Olabarria.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos del «Diario de Sesiones» sería oportuno contestarle porque está en este momento firmando el acuerdo con el ministro Sevilla y sé que, aunque me ha dicho que quería venir, no va a poder estar ahora aquí.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Si va a haber otro turno, espero y le contestaré entonces.

El señor **PRESIDENTE**: Habrá, señor ministro, un nuevo turno porque algún portavoz lo ha pedido.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Si les parece, esperamos al siguiente turno y si entonces no está, le dejo la respuesta en el «Diario

de Sesiones», pero no quería acabar sin hacer una referencia a algo que me parece muy puesto en razón y que en parte tiene que ver con lo que decía el señor Olabarria y que ha mencionado el señor Mayoral en su intervención. Me refiero al equilibrio entre libertad y seguridad.

Efectivamente, como he dicho ya en varias ocasiones en esta Cámara, la seguridad vial es parte de un concepto más amplio, que es la seguridad ciudadana, y en seguridad ciudadana hace mucho que las democracias acertamos a la hora de garantizar ese equilibrio, que no es un equilibrio estático, pero que en conjunto preserva a ambos —seguridad y libertad— como elementos fundamentales de una democracia.

El señor **PRESIDENTE**: Algunos portavoces han pedido un segundo turno. En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra su portavoz doña Isaura Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Señor ministro, 160 interinos lo que denotan es precisamente la improvisación por parte del Gobierno a la hora de dar respuesta a un problema de mucha mayor envergadura. Como le he comentado, mañana hace exactamente un año que se aprobó la proposición no de ley, de la que le voy a dar traslado, porque, por cierto, no deben ejecutar solo las proposiciones no de ley que presenta el Grupo Socialista, sino también las que significan un acuerdo entre los proponentes y el Grupo Socialista y que finalmente votan a favor. Por ejemplo esta es el resultado de una enmienda transaccional y por tanto obtuvo el respaldo del grupo mayoritario que apoya al Gobierno. Le invito a escuchar también esas proposiciones no de ley transaccionadas con el Grupo Socialista, porque si se obtiene el voto favorable del Grupo Socialista sin tapujos, como usted ha dicho, significa que hay un informe favorable por parte del Gobierno. En este caso demuestra que hay una necesidad que no se ha cubierto, porque de los cuatro puntos que tiene la proposición no de ley, que son reflejo de las demandas que están haciendo actualmente los sindicatos, 160 interinos es irrisorio.

Me satisface y me parece también una evidencia que tenga la voluntad de alcanzar un acuerdo. Es lo mínimo que se puede esperar de un Gobierno ante una huelga convocada. Evidentemente. Espero que eso se traduzca en que se dé cumplimiento a las demandas de los sindicatos porque si esta proposición no de ley obtuvo una enmienda del Grupo Socialista y por tanto el voto favorable, significa que hay un informe del Gobierno, significa que hay el reconocimiento de una necesidad y, por tanto, significa que esa obligación del Gobierno que se ha incumplido y que ahora piden los sindicatos debe traducirse en un cumplimiento efectivo y urgente de su contenido, porque en caso contrario estarán usted yendo

en contra de las obligaciones que ustedes mismos han reconocido.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: En este momento me veo con dos frentes abiertos y voy intentar al menos que no termine la sesión de esta manera. El señor Mayoral se nos ha revelado como un magnífico escudero y le reconozco el arrojo, pero la verdad es que su intervención estéticamente no me ha gustado, porque si ya hablábamos de que la palabra reeducación me producía un cierto rechazo, ha incorporado en su intervención las palabras depuración y limpieza étnica; una más y la verdad es con que yo le recomendaría una conversación tranquila con psico-lingüista, que también los hay, no crea usted que no los hay. En la ley efectivamente está la palabra reeducación y no vamos a hacer de esto el objeto del debate, pero me voy a buscar un buen diccionario de sinónimos y antónimos para intentar en la medida de lo posible, y solo en cuanto a esa palabra, declararme insumiso.

Respecto a los ayuntamientos y demás, me quedo muy tranquilo, pero aquí el que verdaderamente sale ilustrado de esta reunión es el director general de Tráfico, que es el que ayer dudaba y enarbolaba la autonomía municipal, y me remito al vídeo. Es decir, me voy muy tranquilo, porque eso es lo razonable y al final en los debates muchas veces se dicen cosas a consecuencia de situaciones determinadas que no se corresponden con la realidad pero quería que quedara claro hoy aquí.

Al ministro quisiera preguntarle dos cosas nuevas. Para cuándo el reglamento de vehículos, que me parece de importante y está prácticamente elaborado, y si van a mantener en el reglamento de los centros de conductores la exclusión de los oftalmólogos, lo que nos parece que debería revisarse porque los oftalmólogos son fundamentales a la hora de hacer las pruebas a los conductores. Por lo demás, yo no he hecho ninguna loa de la asignatura de educación para la ciudadanía, lo que yo quiero es más formación y más educación vial; por lo menos ya vamos hablando de bloques temáticos, antes hablábamos de alguna lección, que es lo que dijo el señor Triana cuando compareció ante esta Comisión, alguna lección dentro de esa asignatura. Por lo menos ya son bloques temáticos y, si damos un paso más y lo compaginamos con algún conocimiento práctico, porque al final jugando se aprende también y es una posibilidad, el asunto sin ninguna duda quedaría mejor. ¿Puntos negros? Pues muy bien y, además, como su política está basada fundamentalmente en carné por puntos y radares, le pediría que pusieran los radares donde hay que ponerlos, no los sigan poniendo donde pueden, hagan un esfuerzo y tiendan las infraestructuras eléctricas necesarias y lo que haga falta, pero no pongan sus radares tan lejos de donde hay que ponerlos.

Por lo demás, sobre si el órgano administrativo sería una secretaría de Estado, si su modelo es el francés, que al final es el que indicó el presidente del Gobierno que era su punto de referencia, pues allí hay un comisionado que controla todos los temas y que depende directamente de la Presidencia del Gobierno. Como científico y con carácter general, señor ministro, vayamos a las causas del problema, no nos quedemos en los síntomas, porque resulta que estamos elaborando toda una teoría de seguridad vial sobre síntomas, y esta es la causa fundamental. Vayamos a las causas y, como científico, le animo a que profundice en ellas porque así vendrán las soluciones. Para terminar, por si le sirve de alguna forma para recuperarse de una mala noche, simplemente le diré que véalo desde el punto de vista de que probablemente se va a evitar alguna turbulencia, porque seguro que algún viaje hubiera hecho si las cosas hubieran ido mejor. El que no se consuela es porque no quiere y yo le ofrezco esta idea.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar, por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Victorino Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Muy brevemente señor presidente para responder a dos cosas, una referida a la señora Navarro y otra referida al señor Souvirón. **(La señora Navarro Casillas: Es la comparecencia del señor ministro.)** Si me permite, puedo hacer uso de la libertad de expresión que es habitual en esta Cámara para referirme a una cuestión que además yo la voy a plantear como miembro, que es también, de la Comisión de Seguridad Vial, y voy hablar de una cuestión que hemos decidido aquí en la Comisión de Seguridad Vial. No le voy hablar de lo que ha dicho el ministro, sino de lo que hemos hecho aquí. Voy a poner como de ejemplo de proposición no de ley, aprobada en esta Cámara y ejecutada por el Gobierno, una que presentó mi grupo y que aprobamos, referida — no sé si S.S. estaba ese día aquí— a la introducción de los radares, el programa de generalización del radares. Fue un acuerdo tomado aquí previo a la decisión que adoptó el Gobierno sobre la implantación de los radares. La votamos y fue consensuada entre todos. Quiero establecer al menos ese matiz sobre el cumplimiento de las proposiciones no de ley. **(Risas.)** No trato de interferir en el debate que tiene usted con el señor ministro, sino simplemente dar un testimonio sobre algo que hemos vivido aquí entre todos. Nada más, no tengo la pretensión, doña Isaura Navarro, de debatir con usted porque efectivamente a eso no he venido.

Respecto al señor Souvirón, puesto que he sido aludido en este punto, en este caso sí me asiste el derecho a contestar. Es referido a lo que pasó en esta susodicha escena del debate que hubo en Televisión Española, en La 2 creo que fue, donde el señor director general de Tráfico compartía tertulia con una serie de personas y una de ellas le planteó justamente esta cuestión. Se la

planteó como una interrogante y una duda. Mi impresión es que el señor director general no dijo nada contrario al contenido de la ley, a que esta ley obliga a los ayuntamientos y así yo lo interpreté. Lo que quedó bien claro es que quien hizo la pregunta sí que lo ponía en duda, pero quien contestó, en este caso el director general de Tráfico evidentemente no tuvo tiempo de dar respuesta completa a lo que se le preguntó, pero yo no entendí que lo pusiera en duda. Es lo único que he querido decir.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente para dar respuesta a todos los portavoces, también en este caso al señor Olabarría a pesar de que todavía no pueda estar presente, y para concluir la sesión, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Todavía apuraré más y esperaré al señor Olabarría hasta que termine el turno de las contestaciones a los portavoces que han intervenido ahora.

A la señora Navarro le diré que usted sabe que el sistema de provisión de puestos de trabajo en la Administración no es tan sencillo, no admite según qué plazos. Entonces, el que haya interinos no significa que haya improvisación, significa que se ha optado por la vía más rápida, porque lo más rápido en la Administración es hacer interinos o contratados eventuales, que es un peor sistema. Por tanto, no acepto este adjetivo de improvisación, no creo que sea correcto. Otra cosa es que haya otros mecanismos que se puedan implantar, pero el de interinos me parece suficientemente eficaz.

Creo no haberme explicado bien. Yo no he dicho que el Gobierno solo atiende a las proposiciones no de ley del Grupo Socialista, ni mucho menos. He dicho que hay más de un 7 por ciento y que por tanto el dato que el señor Olabarría ha puesto encima de la mesa ya de entrada no es correcto, lo he empleado estrictamente a efectos del dato numérico. Naturalmente el Gobierno toma en consideración todas las proposiciones no de ley que se aprueban aquí. Todas, las que se aprueban por el Grupo Socialista y las que se aprueban por el resto de grupos ¡faltaría más! Otra cosa distinta es el tiempo en que se implementan o la forma porque a veces lógicamente el Parlamento deja un margen de maniobra al Gobierno. Sigo manifestando la voluntad del ministerio de llegar a un acuerdo con los sindicatos y ojalá podamos lograrlo. Simplemente le diré que un acuerdo es un acuerdo y que, por tanto, exige aproximaciones por ambas partes. Usted decía: haga usted caso a los sindicatos y tendrá un acuerdo. ¡Claro!, ya sé que si se dice a todo que sí tengo un acuerdo, pero un acuerdo es una negociación, una búsqueda de posiciones intermedias. En definitiva, la misma flexibilidad que yo proclamo que va a tener el Gobierno, exijo, pido, reclamo —la palabra exigencia es muy fea— a los sindicatos. Como usted ha sido aquí su portavoz, en el mejor sentido de la expresión, si me hace el favor se lo dice ahora a la salida, que es seguro que lo va hacer. **(La señora Navarro**

**Casillas: Lo leerán en el «Diario de Sesiones».)** Yo creo que lo va a hacer usted antes de que se publique el «Diario de Sesiones», porque usted es una buena parlamentaria.

Al señor Souvirón le diré que ya dejó la discusión sobre reeducación. Es verdad que la palabra recuperación es buena, pero en fin está en la ley la palabra reeducación y me dicen que se utiliza mucho, que cada mundo tiene su jerga.

Me preguntaba por el reglamento de vehículos. Está elaborándose en la Dirección General de Tráfico. Confío en que pasado el verano se empiece la tramitación del reglamento, lo que quiere decir que con toda seguridad se aprobará a comienzos del próximo año. Es un tema que tiene que ir a varios ministerios, tiene que pasar por el propio Ministerio del Interior, pero está ultimándose en la Dirección General de Tráfico y por tanto va a buen ritmo.

Respecto a la LOE ya hemos discutido bastante y sobre todo hemos acordado. Se trata simplemente de ver si conseguimos introducir bloques temáticos suficientemente efectivos y eficaces. Poco más. Sobre el comisionado seguiremos discutiendo, tiempo tendremos. Le agradezco lo de las turbulencias y le confieso que hubiera dado unas buenas turbulencias por ver un España-Brasil, ¿qué quiere que le diga? Al menos, como consuelo, se lo agradezco.

Ahora sí que contestó el señor Olabarría. Empezaré por decirle que cuando usted hablaba de que se cumple el 7 por ciento de las proposiciones no de ley aprobadas por el Parlamento, le iba decir que son más del 7 por ciento, seguro, porque al menos las del Grupo Socialista con toda seguridad el gobierno las tiene en cuenta y se aprueban muchas más del 7 por ciento. **(El señor Olabarría Muñoz: Es un 7 por ciento.)** No, muchas más. **(El señor Olabarría Muñoz: No.)** Estamos informalizando demasiado la Comisión, le puedo decir que vamos a apostar algo entre ustedes y yo que como somos cántabro y vasco llevamos toda la vida apostando, porque esta se la gano.

Ha hecho usted una disquisición sobre el texto legal que yo no puedo abordar a fondo porque en esto usted es mucho más conocedor que yo. En algún momento de su intervención justamente le estaba preguntando al presidente Comisión si había habido esta discusión, porque yo seguí la ley pero no a fondo los debates. Me ha dicho que sí, que se tuvo la discusión y por eso creo que el Parlamento tiene una garantía razonable de que tanto el recurso ante el Supremo como un eventual amparo en el Constitucional lo deberíamos ganar, pero, en fin, he entendido lo que usted decía, aunque creo que está suficientemente atado el asunto.

Sobre las competencias efectivamente no estamos de acuerdo. No me niego a hablar de nada, ¡faltaría más!, pero creo recordar que es el tema que les llevó a ustedes a la abstención en el texto y está ahí pendiente. No me niego a hablar, aunque le reconozco que no es fácil

porque es un tema que está enquistado desde hace mucho.

Le agradezco también la valoración positiva que ha hecho de los planes de empresa y efectivamente coincido con usted en que pueden ser muy útiles. La reflexión final también la comparto porque no son cosas incompatibles, una cosa es tener confianza en que el carné por puntos funcione, y yo la tengo porque las experiencias comparadas permiten ser optimistas, pero eso no quita para que efectivamente el binomio controles— sanciones siga funcionando. De hecho en mi intervención, como usted sabe, he mantenido ambas líneas de trabajo. Efectivamente, y por desgracia es así, hay que seguir una política —entre comillas— de represión de los delitos y al mismo tiempo de carné por puntos que, como hemos comentado esta mañana aquí, también tiene mucho de incentivador de la autorresponsabilidad y por lo tanto de corrección personal de lo que uno hace mal, que me parece que es el sentido constitucional de la pena, aunque en este caso no lo sea como tal en la ley que ustedes aprobaron y que va a aplicar el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de levantar la sesión, quiero recordar que en esta Comisión de Seguridad Vial se han celebrado 17 comparencias, entre ellas las del ministro de Justicia, el Fiscal General del Estado, el

propio director general de Tráfico, el Defensor del Pueblo, todas las asociaciones de víctimas, de conductores, expertos, magistrados del Supremo, que han venido a aportar reflexiones sobre esa futura reforma del Código Penal, a la que usted hoy también se ha referido en su intervención inicial. Toda vez que se ha hecho esta reflexión por parte de la Comisión y que el propio letrado ha realizado un resumen de las principales propuestas que han aportado los distintos comparecientes, como presidente de la Comisión también le quería hacer entrega de estos trabajos para que desde el Gobierno se tenga en cuenta esa colaboración necesaria Parlamento-Gobierno porque en este ámbito creo que la podemos llevar a buen término. Por tanto, le hago entrega, ministro, del resumen de estos trabajos y de los «Diarios de Sesiones» publicados sobre esta posible reforma del Código Penal que usted mismo hoy ha anunciado.

Agradecemos a los servicios de la Cámara su presencia, también al letrado don Manuel Delgado, a los asesores que acompañan al señor ministro y al propio director general de Tráfico, así como al señor ministro y a todas sus señorías.

Se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**