



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 706

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

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

Sesión núm. 24

celebrada el miércoles, 22 de noviembre de 2006

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de Ley:

- |                                                                                                                                                                                       |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| — Relativa al cambio de color y homologación de los rotativos de los servicios de urgencias. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Núm. expte. 161/001531.) | 2 |
| — Sobre el seguro obligatorio de los vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Núm. expte. 161/001359.)                                               | 4 |

— Relativa a la mejora de la seguridad en los autocares a través del uso del cinturón de seguridad. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Núm. expte. 1661/001676.) .....	6
— Sobre medidas de seguridad viaria en el tramo urbano de la carretera N-232 a su paso por El Burgo de Ebro (Zaragoza). Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Núm. expte. 161/001579.) .....	9
— Sobre implantación del sistema eCall. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Núm. expte. 161/001805.) .....	11

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

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **RELATIVA AL CAMBIO DE COLOR Y HOMOLOGACIÓN DE LOS ROTATIVOS DE LOS SERVICIOS DE URGENCIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001531.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar inicio a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, que hoy tiene como orden del día el debate y votación de cinco proposiciones no de ley. Al no haberse recibido en la Mesa ninguna indicación distinta seguiremos el orden previsto inicialmente. Por tanto, iniciamos la sesión con el debate de la proposición no de ley relativa al cambio de color y homologación de los rotativos de los servicios de urgencia, presentada por el Grupo Socialista. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra la señora Farrera. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

La señora **FARRERA GRANJA:** Este Gobierno, fiel a su programa, sensible con las necesidades de los ciudadanos y en consecuencia con la política que está llevando a cabo en temas tan importantes como la seguridad vial, donde se ha hecho un excelente trabajo, una parte del cual está reflejado en los planes que se han puesto y se están poniendo en marcha para resolver y mejorar los datos de nuestra seguridad vial, se ha implicado en temas tan necesarios como el carné de conducir por puntos, que ha sido tramitado en esta legislatura, cuya ley fue votada por unanimidad y cuya implantación, como ustedes ya saben, supone un cambio cultural importante, convirtiendo el carné en un crédito social que se va agotando a medida que se cometen infracciones relacionadas con la seguridad vial; la eliminación de los puntos negros

de las carreteras que ha aprobado el Ministerio de Fomento dentro del Plan de Seguridad; el recubrimiento de barreras para evitar los elementos cortantes en algunos tramos de carreteras y autovías y una nueva medida que pretende adoptar y que viene siendo reivindicada por los colectivos implicados, que es la planteada en la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista sobre el cambio de color y homologación de los rotativos de los servicios de emergencias.

Desde hace más de una década se viene solicitando a todos los gobiernos por parte de distintas asociaciones, como pueden ser la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos, directores generales responsables de los servicios de ambulancias de urgencia y emergencia, las consejerías de Sanidad de las comunidades autónomas, directores generales de Protección Civil de las comunidades autónomas o Federación de Municipios y Provincias, una reforma del reglamento de vehículos que permita distinguir los vehículos prioritarios de los vehículos especiales, una homologación del color de los rotativos de los servicios de emergencias que permita unificar el color al resto de Europa, donde el color de los rotativos de estos servicios es azul. El presidente de la Asociación Nacional de Emergencias Comunes también viene reivindicando este cambio de color de los rotativos en los vehículos de emergencias en nombre de la asociación que preside y de los colectivos de profesionales del sector de las emergencias como una mejora muy importante, a la vez que necesaria tanto a nivel profesional como en beneficio de todos los ciudadanos.

Como ya consta en la exposición de motivos de la proposición no de ley que presenta mi grupo parlamentario, en España comparten el color de los rotativos amarillo auto los servicios de transportes especiales, vehículos lentos, camiones de basura y maquinaria agrícola, los cuales, cuando circulan con estos dispositivos encendidos, indican precaución, lentitud, todo lo contrario que cuando quienes los llevan son los servicios de emergencias, en cuyo caso significa preferencia de paso. En el Estado español el color de las luces de emergencia de los vehículos no está actualmente homologado con el

resto de los países comunitarios, donde el color usado para este tipo de vehículos es el azul, y todo ello debido a que no existe ninguna directiva que armonice a escala comunitaria la homologación de las luces especiales con que van equipados determinados vehículos. Es innegable que actualmente los vehículos de emergencias circulan en una legalidad que genera confusión e inseguridad vial, debido al color de los rotativos a que antes aludíamos.

El reglamento número 65 de la Comisión Económica para Europa responde a la preocupación expresada y prescribe disposiciones técnicas de homologación para estos equipamientos especiales, tales como faros giratorios, rampas y luces de destello, pero la Comunidad no ha suscrito este reglamento debido a la voluntad de los Estados miembros de conservar la posibilidad de regular el uso y las características técnicas de estos dispositivos. Dicho reglamento dispone de la normalización de las luces de emergencia, aunque no especifica el color que han de utilizar los distintos servicios en cuestión. Por tanto, no es un ámbito que esté actualmente regulado por la legislación europea. La utilización de las señales luminosas de color amarillo auto de los vehículos de emergencias definidas en la legislación actual es la causante en numerosas ocasiones de, entre otros, los siguientes problemas: los usuarios de las vías públicas no pueden distinguir entre los vehículos de emergencia y los vehículos de transporte especiales, provocando en numerosas ocasiones que no se respete la señalización y en consecuencia se perjudiquen las características antes señaladas en los vehículos de urgencias —seguridad, rapidez y eficacia—, así como posibles confusiones con otros tipos de iluminación intermitente del mismo color, tales como iluminaciones destellantes de obras públicas, las indicaciones de giro, etcétera. Los vehículos de emergencia usan las luces destellantes o rotativas, además de cuando están en circulación, cuando están parados en la vía pública como consecuencia de su intervención, como puede ser en operaciones de socorro y salvamento. Los vehículos de emergencia de los países vecinos, cuando actúan en nuestro territorio, crean confusión entre los conductores españoles al utilizar su señalización. Con el cambio de color de los rotativos, los vehículos de los servicios de emergencias y urgencias —bomberos, ambulancias, etcétera— dejarán de ser confundidos con los vehículos lentos —transportes especiales, camiones de basura, vehículos agrícolas—, como he dicho antes. Esta confusión ha ocasionado más de un accidente de tráfico, dado que el conductor que circula por nuestras carreteras no sabe a qué tipo de vehículo pertenecen las luces de emergencia y, por tanto, no identifica el riesgo asociado con dicho vehículo.

Este Gobierno, como he dicho anteriormente, es consciente de la importancia que tiene la seguridad vial en nuestro país y, en consonancia con ello, de la problemática generada por el color de los rotativos de los vehículos de emergencias. Por ello y por todo lo expuesto, el Ministerio del Interior en los próximos meses acometerá una reforma del reglamento de vehí-

culos que permitirá, por una parte, distinguir los vehículos prioritarios de los vehículos especiales y, por otra, permitir la utilización por determinados colectivos de vehículos de la luz azul para el ejercicio de los servicios de urgencias prioritarias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): ¿Grupos que van a intervenir? **(Pausa.)** Tiene la palabra el señor Jané por *Convergència i Unió*.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con brevedad, para dar nuestro absoluto apoyo a esta proposición no de ley que ha defendido la diputada Esperanza Farrera. La entendemos muy oportuna y necesaria, es importante que exista el compromiso de este Congreso de los Diputados de emprender esta reforma porque, como destacaba la señora Farrera, se producen confusiones. En ocasiones, en un momento de alerta máxima y de urgencia, no se discrimina suficientemente bien cuál es el vehículo que lleva consigo una situación de urgencia, como pueden ser los bomberos o las ambulancias. En el conjunto de Europa se va implantando el rotativo azul, e incluso en Cataluña y otras comunidades autónomas profesionales de cuerpos de bomberos nos piden a los miembros de esta Comisión que se permita de manera expresa poder llevar la luz azul que no pueden legalmente llevar. Por tanto, es necesaria esta proposición no de ley, es oportuna, va en aras de la seguridad vial, e incluso algunos de los cuerpos de bomberos nos explican alguna picaresca: cómo para pasar el control técnico y las inspecciones técnicas llegan a cambiar la luz, poniendo la amarilla, que es la que está permitida, para después poner la azul, porque es una luz que da a entender más una situación de urgencia y, cuando hay una luz azul, la gente sabe que realmente hay una situación importante. De ahí que, en aras de esa armonización europea, felicitemos en este caso a la señora Farrera por esta proposición no de ley, a la que se suma *Convergència i Unió*, y esperamos que pueda tener el voto unánime de los grupos parlamentarios de esta Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra el señor Salord. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **SALORD TORRENT**: Es evidente que la señalización luminosa amarillo auto o naranja a la que se refiere el reglamento ha perdido su efectividad de reducción de la siniestralidad porque, lejos de cumplir su misión preventiva e informativa de los vehículos de emergencia, los vehículos lentos, parados o trabajando en la calzada, no solo no se reduce la velocidad, sino que, por el contrario, incluso aceleramos a su paso sin dar importancia a estos vehículos que creemos tener controlados. Desde el Grupo Parlamentario Popular opinamos que sería deseable que la Dirección General de Tráfico reconsiderara esta norma y volviera a regu-

larla, puesto que ya hay demasiados vehículos señalizados con rotativos de color amarillo auto o naranja por las carreteras y autovías de nuestro país, todos mezclados, ya sean vehículos lentos, como tractores agrícolas, grúas de transporte de vehículos, grúas de gran tonelaje, vehículos de obras, camiones de transporte especial o cualquier maquinaria que circula por la carretera, o, cómo no, también los vehículos rápidos de emergencias, las ambulancias convencionales, las UVI móviles, bomberos, Protección Civil o vehículos de salvamento, que también están integrados en la misma norma, en definitiva todos los vehículos prioritarios excepto los vehículos policiales. Por ese motivo se piensa que se está empezando a deteriorar la imagen de esta señalización luminosa para los conductores. Definitivamente estamos cansados de ver tantos vehículos con esta señalización, se está perdiendo el respeto a esta acción preventiva que se intentó regular y que está totalmente descontrolada. Por otra parte, los vehículos de emergencia ya no son respetados por su señalización luminosa, no siendo tan efectiva su misión en los trayectos de urgencia.

En la presente proposición no de ley que debatimos se propone que el color de los rotativos de los vehículos prioritarios o de los vehículos de urgencias pueda ser azul o bien la combinación de los colores azul y rojo para así homologarlo a los demás países de la Unión Europea. Voy a hacer un inciso para decir que si pedimos que sea de color azul hay que tener en cuenta que en España ese color lo usan los vehículos policiales, como la Guardia Civil de Tráfico, la Guardia Civil, la Policía Nacional, la Policía autonómica y la local, lo que podría llevar a una cierta confusión. Por tanto, mi grupo parlamentario entiende que es prioritaria la homologación de los colores de los rotativos de todos los vehículos que circulan por nuestras carreteras y autovías con los que rigen en la mayoría de los países de la Unión Europea, porque, en primer lugar, conviene que los numerosos vehículos de matrícula extranjera que circulan por nuestro país se encuentren con la misma normativa que rige en sus países de origen y, en segundo lugar, con ello facilitaríamos la conducción a los ciudadanos españoles que van a Europa a trabajar o de vacaciones.

Para terminar, adelantamos que nuestro voto será favorable a esta proposición no de ley, queriendo remarcar que sería deseable que la Dirección General de Tráfico volviera a regular esta norma de los rotativos para los vehículos de urgencias.

— **SOBRE SEGURO OBLIGATORIO DE LOS VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001359.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día: Proposición no de ley sobre seguro obligatorio de los vehículos, presentada por el Grupo

Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: El Grupo Parlamentario Popular presenta a esta Comisión de Seguridad Vial una propuesta que creo que lleva bastante tiempo en la nevera, si no en el congelador, porque hace más de un año que se presentó, pero que, aún así, no deja de tener actualidad. Creo que es una proposición que en el momento en el que se debata —sea antes o después— ayudará de alguna manera, directa o indirectamente, a mejorar la seguridad vial, no solo para la persona que utiliza el automóvil, sino también a quien sea víctima de algún accidente, como pueden ser los peatones, los viandantes. No se trata solo de la desgracia que supone un caso de este tipo, sino que si la persona que ha causado el accidente no tiene seguro, todo esto incide mucho más porque las indemnizaciones se alargan en el tiempo; es decir, no se trata solo de un tema personal, sino administrativo. Estos daños a terceros que puede causar el automóvil también tienen incidencia incluso en el patrimonio público, ya que en las zonas urbanas hay cantidad de farolas, árboles y mobiliario urbano que se deterioran, pero después estas cosas no son tenidas en cuenta. Creo que esta proposición no de ley, por simple que parezca, incide mucho —como bien decía antes— en la seguridad vial.

Como bien decimos en la exposición de motivos, cualquier persona que conduce un coche, cuando el agente de la autoridad le para, tiene la obligación de tener al alcance de la mano la documentación: el permiso de conducir, el impuesto de circulación, la ficha técnica del vehículo, el recibo del seguro obligatorio y, por supuesto, si ese coche tiene más de cuatro años también tiene la obligación de presentar los sellos correspondientes de haber pasado la ITV. En la exposición de motivos nosotros hemos recogido algunos datos referidos a 2004, facilitados por la Dirección General de Tráfico y por la misma patronal Unespa, que son bastante fiables, por lo que tenemos la certeza de que aproximadamente hay 4 millones de vehículos, no solamente de cuatro ruedas sino también de dos, que no tienen seguro obligatorio. Hay un parque automovilístico de cerca de 29 millones de vehículos, de los cuales cerca de 25 millones tienen seguro obligatorio, pero esos otros cuatro millones y pico no lo tienen. Me imagino que con el paso del tiempo —porque, repito, estos datos son del año 2004—, y viendo cómo está la situación, esta cifra de vehículos sin seguro habrá aumentado en lugar de disminuir. Cuando uno se pregunta dónde está el mayor colectivo de vehículos, tanto de dos ruedas como de cuatro, incluso furgonetas y otros, que no tienen seguro, creo que la respuesta la tenemos bastante fácil: en los más antiguos, porque cuando uno compra un coche nuevo es difícil que no le haga el seguro en los primeros años, sobre todo el primero o el segundo, incluso el seguro a todo riesgo; pero una vez que pasan los cuatro, cinco o seis primeros años, conforme nos vamos alejando del principio, los

coches se van abandonando a su suerte. Cuando un vehículo ha tenido siempre el mismo propietario parece que este ha velado por su seguridad y ha contratado el seguro, pero después viene un periodo de tiempo en el que los vehículos pasan de mano en mano, se realizan muchas transacciones y muchas veces no se hacen las cosas correctamente. Por eso, viendo que cada vez es mayor el número de transacciones y que cada vez son más los percances que causan estos vehículos que no tienen seguro, nuestro grupo parlamentario ha presentado una proposición no de ley, que creo que está en regla y que es suficientemente coherente con la seguridad vial, en la que instamos al Gobierno a que en el momento en el que cualquier vehículo pase la ITV —porque también es obligatorio ya en los vehículos de dos ruedas, las furgonetas, los camiones, etcétera—, si no tiene el seguro obligatorio, al igual que cuando no se reúnen los otros requisitos que se piden, no digo que se precinte, sino que, lo mismo que se hace, repito, con las otras especificaciones del vehículo, se le haga volver a pasar esa ITV, es decir que no le den el visto bueno hasta que no presente el recibo del seguro obligatorio.

Dicho esto, también creemos oportuno, ya que cada vez hay más transacciones entre vehículos, sobre todo antiguos, que al realizarlas, igual que se pide —muchas veces es anecdótico— por los ayuntamientos que tengan el impuesto de circulación al día, se les pida que tengan el seguro obligatorio, que seguramente cubre muchos más riesgos que un impuesto. Por consiguiente, nuestro grupo parlamentario insta al Gobierno a que al mismo tiempo que se pasa la inspección técnica de vehículos haya que presentar el recibo del seguro obligatorio. Esto no figura en la proposición no de ley, pero lo digo aquí directamente y hago una autoenmienda: que al mismo tiempo que se hace la transferencia del vehículo en las delegaciones de Hacienda y de Tráfico se les pida el correspondiente seguro obligatorio.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Señorías, compartimos plenamente la preocupación expresada por el portavoz del Grupo Popular y el contenido de la parte expositiva de esta proposición. Es evidente que en la seguridad vial la falta de seguro obligatorio incide en una mayor siniestralidad. Algunas medidas coercitivas importantes, como en su día fue la penalización como falta del hecho de no llevar el recibo del seguro obligatorio —que luego fue despenalizada—, no incidieron decisivamente en bajar este índice de ausencia de seguro obligatorio, cifrado por la comunidad en el 14 por ciento. Quizá sea oportuno, como ha manifestado el portavoz del Grupo Popular, establecer un control de este seguro obligatorio en las inspecciones técnicas de vehículos, en la ITV, en el momento de adquirir el vehículo o incluso en la trans-

misión del mismo, para rebajar este dato de ausencia de seguro obligatorio por daños a terceros, con lo que seguramente disminuiríamos esa incidencia de siniestralidad y muertes en accidentes de tráfico.

Como ustedes saben, la finalidad del seguro obligatorio es hacer frente a los pagos a terceros que se puedan originar como consecuencia de un accidente de circulación y, por tanto, dotar de mayor seguridad jurídica especialmente a terceros. Quisiera mencionar — en alguna otra ocasión me he referido a ello en esta Comisión— que efectivamente nuestro sistema jurídico es muy garantista frente a terceros, y, como sabe el portavoz del Grupo Popular, la intervención del Consorcio de compensación de seguros hace que se mantenga a ultranza el resarcimiento al tercero perjudicado, aún en ausencia del seguro obligatorio del automóvil. Ya he dicho en alguna otra ocasión que a mí me parecía un elemento importante para evitar los perjuicios que ocasiona la falta del seguro obligatorio, el derecho de repetición que el Consorcio de compensación de seguros tiene contra el responsable de los accidentes. Es cierto que el Consorcio de compensación de seguros en los últimos años ha ido avanzando en esta línea de utilizar las armas legales que tiene, el derecho de repetición contra el automovilista responsable, para reducir las consecuencias económicas por la compensación de cantidades como indemnización a terceros a las que inicialmente hace frente el Estado a través de los Presupuestos Generales, y, por otra parte, para que sirva como advertencia a los conductores de que si circulan sin seguro, a pesar de que el Estado cubra esa indemnización a terceros, serán finalmente responsables económicos del perjuicio ocasionado, máxime cuando, como comentábamos, se ha despenalizado la falta por no tener el seguro obligatorio del automóvil, que quizá en parte era coercitiva, aunque no se demostró que así fuera, y únicamente el propio Real Decreto 8/2004, que regula el seguro obligatorio del automóvil, prevé unas sanciones pecuniarias realmente altas, pero que seguramente nos son suficientes. Nos parece que esta medida puede ser adecuada.

Nuestra única objeción, y por eso hemos presentado una enmienda de sustitución que esperamos poder transaccionar con el grupo proponente, es una cautela más jurídica que de fondo. Entendemos precisamente que el Real Decreto 2042/94, de 14 de octubre, que es el que regula la inspección técnica de vehículos, dice que esta tiene por objeto únicamente verificar los elementos técnicos y tener en cuenta que el estado de mantenimiento del vehículo es el reglamentario. Introducir ese elemento en este marco jurídico —esa modificación que ustedes piden del real decreto—, que para obtener la renovación de la tarjeta de inspección técnica de vehículos sea requisito acreditar que se tiene el seguro obligatorio, nos parece que no es lo adecuado. Por eso, compartiendo el sentido de la iniciativa parlamentaria, les proponemos esta enmienda que dice lo siguiente: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tomen las medidas

oportunas para que las estaciones de inspección técnica de vehículos adviertan a los conductores que soliciten la obtención o renovación de la tarjeta de la ITV de la obligatoriedad de la suscripción y posesión del seguro obligatorio para circular por las vías públicas, informando en caso negativo al propietario del vehículo del traslado de nota informativa sobre la no posesión del mismo a la Dirección General de Tráfico. Es decir, las concesionarias de la ITV, en este caso como colaboradoras de la Administración pública, deben advertir al usuario de que no tiene seguro obligatorio, y en caso de que persista en ello, que se comunique a la Dirección General de Tráfico, sin necesidad de tener que modificar el real decreto. Entendemos que con esta enmienda llegamos a la misma finalidad que pretende la propia iniciativa, y desde este momento le digo que nosotros podemos explorar la posibilidad de que se establezcan otros controles, como hemos comentado, tanto en el momento de adquirir el vehículo como en la transmisión del mismo.

Esperamos poder llegar posteriormente a un acuerdo en cuanto a esa transaccional, pero, evidentemente, el Grupo Socialista, como no podía ser de otro modo, está de acuerdo con la iniciativa que ha propuesto el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir en el turno de fijación de posiciones? (**Pausa.**)

A efectos de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra, por el grupo proponente, el señor López, sabiendo también que hay posibilidades de hacer alguna transacción antes de que llegue a votarse.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Creo que lo que nos plantea el Grupo Socialista es un paso importante, pero nos queda alguna duda. No veo tanta dificultad como parece que hay; creo que esto es mucho más sencillo y si hiciera falta cambiar el real decreto, cámbiese, tampoco habría que cambiarlo sustancialmente. Lo que pienso es que el espacio de tiempo que pasa desde que se le dice a la Dirección General de Tráfico que hay un señor sin seguro, desde que sale de la ITV, hasta que llega la carta a Tráfico y allí toman las medidas oportunas puede ser de un mes, mes y medio o dos meses, o nunca se sabrá cuándo, porque el tema de tráfico tampoco va todo lo bien que quisiéramos a nivel de control. ¿Qué pasaría si en ese tiempo ese coche tiene un accidente y hay muertos por medio? Alguien ya sabía que no había seguro en ese coche. Quizá puede haber ahí una laguna importante, y no sé si sería perjudicial el no haberlo dicho.

Podremos ponernos de acuerdo, porque todo el mundo busca la misma finalidad; creo que todos opinamos que esto se debe hacer, que cuantos menos coches haya en la carretera sin seguro mucho mejor; me parece que es una manera bastante clara de poder controlar, porque al fin y al cabo parece ser que no se controla. Dicho esto,

no estamos en contra de llegar a un acuerdo de aquí a la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Entiende, por tanto, la Mesa que en los minutos que faltan para las votaciones llegaremos a un punto de transacción entre los grupos para ser votada esta posición no de ley.

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD EN LOS AUTOCARES A TRAVÉS DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001676.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3.º del orden del día: Proposición no de ley relativa a la mejora de la seguridad en los autocares a través del uso del cinturón de seguridad, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra el diputado don Pere Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestra proposición no de ley es fruto de la aplicación de las directivas acordadas en mayo del año 2005 por el Parlamento Europeo. Nuestra proposición no de ley fue presentada el 9 de mayo de este año y se ha cruzado con una aplicación legal que ya ha hecho el Gobierno en el reglamento que desarrolla el Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, publicado en el Boletín Oficial del Estado el día 5. De todas formas, queremos hacer una corrección. Es oportuno recordar este tema en tanto en cuanto ayer mismo un periódico de Lleida citaba que a estas alturas, el 21 de noviembre, solo uno de cada cuatro autobuses de transporte escolar lleva cinturones de seguridad en los asientos y que circulan con menores sin la protección que, en definitiva, el decreto postula. Esto viene ligado al hecho de que en el real decreto se postula su uso para los vehículos y al trámite transitorio para los vehículos que están en uso. El periodo de transposición que se generó en abril del año 2006 tuvo su plasmación el mes de septiembre, plasmación que hace el real decreto que entendemos es excesivamente larga, por ello, nuestra intención de acelerar la adecuación de esta directiva europea a los autocares.

Recordamos en la presentación de nuestra proposición no de ley el estudio del RACC, en el sentido de que España es el primer país de la Unión Europea en accidentes de autocares. Será porque tenemos más destinos de autocares por el turismo que recibimos de fuera o por la antigüedad de los vehículos, pero no es baladí recordar que desde 1994 ha habido 404 fallecidos. En el estudio también se destaca el hecho de que el 60 por ciento de los autocares llevan cinturón pero su uso no es obligatorio, por lo tanto, promover su uso sería importante, que la antigüedad de los autocares es de 9,4 años en relación a los 8,4 años de promedio de antigüedad que tienen los turismos y que el 25 por ciento de nuestros autocares

tienen una antigüedad superior a los 15 años. Por lo tanto es de obligación al menos recordar con intensidad la Directiva 2003/20 citada. Por ello, nuestro grupo parlamentario insta al Gobierno a promover la incorporación al ordenamiento interno de las directivas relacionadas con el uso del cinturón en los vehículos, especialmente de la Directiva 2003/98 que obliga al uso de cinturones de seguridad en los autocares y, consecuentemente, establecer —decimos en el punto 2— en un plazo de seis meses un plan Prever para promover la renovación de la actual flota de autocares. Nuestro grupo entiende la precisión que ha hecho algún otro grupo parlamentario de establecer algún acuerdo, cosa a la que nos brindamos, para que salga de esta Comisión la instancia al Gobierno para, dado que estos elementos de seguridad son tan patentes y dada la posibilidad de riesgo que existe en estos autocares, mejorar el uso del cinturón y regular lo más rápidamente posible su utilización. Nuestro grupo entiende positivamente la instancia al Gobierno de proposición no de ley y, por ello, nos gustaría obtener el consenso de todas las fuerzas parlamentarias para que esta aplicación, que de hecho no es traumática sino muy necesaria, tuviera el acuerdo unánime de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la misma tiene la palabra su diputado don Agustín Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ PÉREZ:** En relación con la iniciativa de la que estamos hablando, quiero en primer lugar manifestar en nombre de Grupo Parlamentario Socialista que compartimos en el fondo la idea de ir avanzando en la consecución de una mayor seguridad en los autocares a través del uso del cinturón de seguridad, ya que una de las principales causas de siniestralidad es la ausencia de dispositivos de seguridad. Como bien dice la iniciativa de *Convergència i Unió* en su exposición de motivos, aunque el autocar es un medio de transporte más seguro que el turismo ya que el riesgo de sufrir un accidente es 30 veces inferior al de este último y los muertos en accidentes de autocar representan solamente el 0,6 por ciento de las víctimas mortales en carretera, es necesario seguir avanzando, establecer medidas que contribuyan a disminuir las lesiones producidas en los accidentes para hacer de los autocares un medio de transporte más seguro. A ello hay que añadir que el 60 por ciento de los autocares que circulan por las carreteras del Estado ya están equipados con cinturones de seguridad.

La iniciativa de referencia en su parte propositiva consta de dos apartados. En lo que se refiere al primer apartado, textualmente dice: «La incorporación al ordenamiento interno de las directivas de la Unión Europea relacionadas con el uso del cinturón en autocares». He de manifestar que el instrumento legal por el que se trasponen al ordenamiento interno las directivas de la

Unión Europea exigidas para la homologación del tipo de los vehículos como condición previa a su matriculación y uso es el Real Decreto 2028/86, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la Comunidad Europea, relativa a la homologación del tipo de vehículos —automóviles, remolques, semi-remolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas—, así como de partes y piezas de dichos vehículos. De este modo, y mediante la Orden ITC/445/2006, de 14 de febrero, por la que se actualizan los anexos I y II del real decreto antes mencionado, entre otras disposiciones correspondientes a otras funciones relativas a los vehículos de carretera, se traspusieron tres directivas —la 39, la 40 y la 41, de 7 de septiembre de 2005, del Parlamento Europeo y del Consejo— relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los asientos, sus anclajes y los apoyacabezas de los vehículos de motor —Directiva 39—, sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención —Directiva 40— y sobre los anclajes de los cinturones de seguridad —Directiva 41—. Por otra parte es importante reseñar que las fechas de obligatoriedad establecidas en el Real Decreto antes mencionado 2028/86 son las mismas que las exigidas en las directivas de 20 de octubre de 2006, para las nuevas homologaciones, y de 20 de octubre de 2007, para las nuevas matrículas. Todo lo anterior se refiere a la obligatoriedad de equipar a los vehículos que se homologuen o se matriculen con cinturones de seguridad, lo cual no significa que los usuarios de dichos vehículos los utilicen. Es la Directiva 2003/20, del Parlamento Europeo y del Consejo, la que corrige y modifica la Directiva 91/671, relativa a la utilización de los cinturones de seguridad, la que exige el uso en circulación de estos dispositivos de seguridad y la que determina, entre otras cuestiones, la obligación de que todos los ocupantes de tres o más años utilicen los dispositivos de seguridad instalados en los vehículos. Pues bien, esta directiva se traspuso parcialmente a nuestro ordenamiento a través del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en cuya disposición adicional tercera se establecía que el Gobierno continuaría avanzando en el proceso de la trasposición completa de aquella. Efectivamente, el Gobierno ha aprobado el Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, modificando su artículo 117, el cual recoge la obligación de que el conductor y los pasajeros de los asientos equipados con cinturones de seguridad los utilicen correctamente abrochados tanto en circulación por vías urbanas como interurbanas. Asimismo se preceptúa que se informará de esta obligación a los pasajeros por el conductor del vehículo, por el guía o por la persona encargada del grupo a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas colocados en lugares bien visibles en cada ciento. Se trata, por tanto, de una directiva que

se refiere a la utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención, por lo que quedan fuera de su ámbito de aplicación las cuestiones relativas a la obligación de equipar a los autobuses con dichos dispositivos.

Finalmente, en cuanto al punto 2 de la proposición no de ley, que se refiere a establecer en el plazo de seis meses un plan Prever para promover la renovación de la actual flota de autocares, quiero manifestarle que mi grupo se muestra a favor de adoptar medidas encaminadas a la renovación del parque de este tipo de vehículos, que, sin duda, contribuirán a mejorar la seguridad vial. No obstante, he de decir que las asociaciones más significativas del sector implicadas en la fabricación y comercialización de autobuses y autocares han manifestado que no sería operativa la ampliación de plan Prever a esta clase de vehículos, entre otras razones porque el valor residual de mercado de los mismos es muy superior a la posible indemnización que se pudiese establecer en un plan Prever, aunque ésta fuese mejorada. Además, hay que señalar que el Tratado de la Unión Europea no permite otorgar ayudas a empresas que puedan falsear la competencia. La Comisión Europea ha reiterado en cuantas ocasiones se ha planteado su posición contraria al otorgamiento de cualquier ayuda a empresas de transporte público para la renovación de la flota. Así pues, por las razones apuntadas, el Grupo Parlamentario Socialista no puede apoyar la iniciativa de Convergència i Unió en los términos presentados. Es la razón por la que hemos presentado una enmienda dispuestos a transar en los siguientes términos: Primero, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas efectivas necesarias para garantizar el uso obligatorio de los cinturones de seguridad en los autocares, tal como consta en las enmiendas que hemos presentado, y yo añadiría un segundo punto que hago *in voce*, que consistiría en estudiar posibles medidas encaminadas a la renovación de la flota de este tipo de vehículos, los autocares.

El señor **PRESIDENTE**: A los efectos de manifestar la aceptación o rechazo de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el diputado don Pere Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Aceptamos la enmienda del Grupo Socialista con una pequeña corrección de estilo, como le dije, a incluir en el texto de su propuesta *in voce*: encaminadas a promover la renovación.

El señor **PRESIDENTE**: Pedimos a los grupos que nos hagan llegar el texto final de las transaccionales.

¿Grupos parlamentarios que quieran intervenir en el turno de fijación de posiciones? (**Pausa.**) Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz adjunto, don Carlos Cabrera.

El señor **CABRERA MATOS**: En primer lugar, quiero recordar que hace ya algún tiempo el Grupo Par-

lamentario Popular presentó una proposición no de ley sobre la necesidad de instalar también de forma inmediata cinturones de seguridad u otros sistemas de retención en los vehículos destinados al transporte escolar —y recuerdo que fue el 27 de septiembre de 2004—, que fue aprobada el 1 de junio de 2005 por unanimidad, pero estimamos que no ha tenido el eco necesario en resoluciones y en normativas por parte del Gobierno. Es un tema que, sin duda alguna, nos preocupa enormemente y que también preocupa, como se ha dicho en reiteradas ocasiones, a los miembros de la Comisión de Seguridad Vial. Esperamos que esta proposición no de ley salga adelante. Ya hemos visto con las enmiendas que se han presentado que va a salir. Es más generalista, no es específica, demanda, en definitiva, que todas las directivas relacionadas —que son muchas— con el uso del cinturón de seguridad se incorporen a la normativa interna. Es interesante esta proposición no de ley porque de alguna forma recuerda algunos incumplimientos que en esta materia, sobre todo en el ámbito temporal, está cometiendo el Gobierno. Es interesante, por supuesto, porque todos sabemos que el uso del cinturón de seguridad es beneficioso y preventivo, que protege a los usuarios ante un accidente, en definitiva, que puede salvar la vida de los accidentados y puede reducir en más de 5.000 las muertes anuales en Europa según diversos estudios. Por tanto, parece más que razonable que su instalación fuese obligatoria en todos los vehículos, también en los vehículos que pertenecen a categorías diferentes de la M1.

Efectivamente, ya lo han comentado otros portavoces: se ha incorporado la Directiva 2003/20, aunque recuerdo que fue tarde —entró en vigor el Real Decreto 965/2006 que la incorpora, que la traspone el 6 de septiembre, aunque tenía que haberlo hecho el 9 de mayo—, creando, y esto es lo importante, una confusión generalizada al respecto en el sector y en los ciudadanos porque realmente no sabían cuándo iba a entrar en vigor esa directiva. Quizá si se hubiesen hecho los deberes con anterioridad, esto no se hubiese producido. Es más, teniéndolo que hacer, hay otras directivas que ahí están y que no se incorporan al ordenamiento jurídico español —las directivas 2005/39, 2005/40 y 2005/41—, que ya tenían que estar en esta normativa española, un plazo más que ahí está y que se ha incumplido por parte del Gobierno a la hora de incorporar esas directivas relativas a la utilización de los cinturones de seguridad y a su instalación, que, como decía, supone un incumplimiento y crea una incertidumbre jurídica presente y futura. La propia proposición no de ley nos habla de incorporar todas las directivas, y yo añadiría que siempre se haga en tiempo y forma porque es interesante desde el punto de vista de la seguridad y del conocimiento por parte de los ciudadanos usuarios y del propio sector, porque ya es hora de avanzar de forma decidida y determinante en esta materia. El Real Decreto 965/2006 incorpora la Directiva 2003/20, pero solo nos habla de la obligatoriedad de utilizar el cinturón u otros sistemas de reten-

ción, tanto en adultos como en niños, en aquellos vehículos que ya los tengan instalados. Ya sabemos que hay otras directivas, concretamente la 2005/40, que obligan a la instalación de cinturones de seguridad y de sistemas de retención en todos los vehículos a motor. Esta es una medida relevante y eficaz que tenemos que incorporar, así como arbitrar las medidas legales pertinentes para su puesta en práctica efectiva y real. Hay muchos vehículos —me refiero a autocares y autobuses— que ya tienen incorporados cinturones, pero también hay otros muchos que no, por ejemplo autobuses —más de 60.000— con una edad que supera los 10 años de antigüedad, y esto requiere por parte de todos esfuerzo e imaginación para resolver esta cuestión.

A partir del 20 de octubre de 2007 no se podrá matricular vehículo alguno que no lleve incorporado cinturón y sistema de retención homologado. Quizá sería bueno haber clarificado en este mismo real decreto que antes analizaba, el 985/2006, con una normativa interna adecuada en tiempo, estas nuevas normas ya casi inmediatas —estamos hablando del próximo año—, pero ¿qué hacer con los vehículos que están circulando actualmente? ¿Cuál es el planteamiento que se va a seguir en el futuro por parte del Gobierno? Son muchos los vehículos que están circulando sin tener los cinturones de seguridad, porque está amparado por la ley, pero que a partir del 7 de octubre tendrán que tenerlos instalados. Son preguntas que requieren respuestas inmediatas por parte de la Administración central. Para eso estamos aquí, para aportar todo lo que sea necesario al respecto.

El segundo punto de la proposición no de ley podría servir de punto de partida para ayudar al sector y a los usuarios, que son los que se van a beneficiar. La implantación de la obligatoriedad de instalar el cinturón en todos los vehículos sin demora es fundamental, estamos hablando de reducción de muertes por accidentes de tráfico. Asimismo es importante que el sector sepa ya qué medidas se van a tomar para solventar el grave problema de los autobuses y autocares que no tienen instalado actualmente el sistema de retención pero que son vehículos relativamente nuevos. Por eso, como medida de exigencia, apoyamos esta proposición no de ley, porque estamos a favor de todas esas medidas que pretenden disminuir las consecuencias graves de los accidentes de tráfico.

En cuanto a la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, que ha sido aceptada por *Convergència i Unió*, he de decir que la primera parte de esa enmienda, a la que se ha adicionado una segunda, no dice nada nuevo: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tome las medidas efectivas necesarias para garantizar el uso obligatorio de los cinturones de seguridad en los autocares. Nos estamos refiriendo única y exclusivamente al uso obligatorio de los cinturones en aquellos autocares o autobuses que ya lo tengan, pero eso ya está regulado en el real decreto, no es necesario que se inste nuevamente al Gobierno. Se deberá instar al Gobierno a que regule de forma eficaz e inmediata

que se instalen en todos y cada uno de los vehículos los cinturones de seguridad. Parecería más razonable, más que garantizar el uso, que ya lo garantiza el real decreto y no es nada nuevo, que se garantizase la instalación de los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los casos previstos en todos los vehículos, y por tanto en los autocares, para así lograr la utilización generalizada de los mismos, porque no se puede utilizar lo que no se tiene. Lo único que se está diciendo en esta primera parte es que en aquellos vehículos que tengan el cinturón de seguridad se tendrá que utilizar. Eso ya lo dice el real decreto, no hace falta instar al Gobierno. Sería, por tanto, más interesante instar al Gobierno a que de forma inmediata se regulase la instalación de los sistemas de retención o cinturones de seguridad en todos y cada uno de los vehículos.

El segundo punto nos parece razonable: estudiar entre todos las posibles medidas para solventar el problema que pueden tener muchas empresas del sector a la hora de cambiar o introducir elementos de retención o cinturones de seguridad en cada uno de los vehículos. Por tanto, haciendo especial hincapié en el primer punto, que no parece que añada nada nuevo, no obstante todo lo que redunde en beneficio de la seguridad vial y de la seguridad de las personas usuarias de vehículos encontrará el apoyo del Grupo Parlamentario Popular.

— **SOBRE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIARIA EN EL TRAMO URBANO DE LA CARRETERA N-232 A SU PASO POR EL BURGO DE EBRO (ZARAGOZA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001579.)**

El señor **PRESIDENTE**: A petición de la diputada Isaura Navarro y con el consentimiento del grupo directamente afectado, Esquerra Republicana, vamos a proceder a adelantar la proposición no de ley que figuraba en el punto número 5 del orden del día, por lo que la que figura en el número 4 pasará al último lugar. Por tanto, pasamos al punto quinto del orden del día, proposición no de ley sobre medidas de seguridad viaria en el tramo urbano de la carretera N-232 a su paso por El Burgo de Ebro (Zaragoza), presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Para su defensa tiene la palabra la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Doy las gracias al portavoz de Esquerra Republicana por ceder en el cambio y facilitar a esta diputada sus múltiples tareas. Esta iniciativa versa sobre la necesidad de abordar medidas de seguridad viaria en el tramo urbano de la N-232 a su paso por El Burgo de Ebro, en Zaragoza, puesto que, ante el desdoblamiento del tramo Zaragoza-El Burgo de Ebro de esta carretera, que ya está finalizado hace meses, se producen inevitables embotellamientos a la entrada a El Burgo de Ebro que generan situaciones

de riesgo tanto para los peatones como para los vehículos que quieren incorporarse desde El Burgo de Ebro a la Nacional para dirigirse a Zaragoza o Castellón. Parece, por tanto, evidente que debemos arbitrar las medidas de seguridad adecuadas para que no se produzcan estas situaciones de riesgo, porque esta es nuestra obligación, trabajar por la seguridad ciudadana y la seguridad vial.

En el caso concreto que nos compete en esta proposición no de ley, se aprobó ya en las Cortes de Aragón una iniciativa que establece la petición al Gobierno central de que se refuercen al máximo las medidas de seguridad vial que se están tomando en la travesía urbana de El Burgo de Ebro en la N-232 hasta tanto se proceda a la apertura de la variante que se encuentra en este momento en tramitación. Por tanto, nos encontramos ante una petición que ya ha sido hecha efectiva aprobándose por parte de las Cortes de Aragón y que pretendemos reforzar a través de esta iniciativa pidiendo que se aborden mayores medidas de seguridad viaria en este tramo urbano a su paso por la localidad de El Burgo de Ebro, y nos permitimos hacer una referencia explícita a las medidas que consideramos que se presentan como más eficaces, como son los radares de control de velocidad y medidas de regulación del tráfico, como la instalación de un semáforo. Por eso se presenta esta iniciativa, con el objetivo de que se aborden a la mayor brevedad posible todas estas medidas para garantizar la seguridad vial en esta zona que se está reflejando como de alto riesgo, como decía, tanto para los peatones como para los vehículos.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista. Para la defensa de la misma tiene la palabra el señor Elola.

El señor **ELOLA RAMÓN**: En principio presentamos la enmienda por un aspecto y al final hemos llegado a una transaccional que ha sido presentada a la Mesa intentando ajustarnos al objeto de la Comisión, que es sobre todo el tema de seguridad vial. Las medidas que se tomen sobre esa carretera van a ser temporales, por lo que es mucho más aconsejable que exista un estudio previo de las necesidades y de la repercusión posterior, lo que obviamente tiene que condicionar las medidas que se vayan a tomar. Ya ha sido licitada y adjudicada la variante de la N-232 que evita el paso del tráfico urbano por El Burgo de Ebro y que ahora pasará a llamarse A-68, que permitirá la eliminación total del tráfico interurbano que en la actualidad atraviesa esa población. Forma parte de la política que sigue el Ministerio de Fomento desde hace mucho tiempo de evitar los tramos urbanos en las carreteras de mayor volumen de tráfico, y en este caso es un desdoblamiento completo de la N-242, que pasará a ser la A-68 entre Zaragoza y El Burgo de Ebro, que ya está hecho y que seguirá hacia delante.

Los atascos que existen ahora existían ya antes de la construcción de ese tramo entre Zaragoza y El Burgo de Ebro. Por tanto, no pueden achacarse al mismo, pero deben ser estudiados y tenemos que ver cómo pueden solucionarse, aunque con la disminución de tráfico cuando se termine la variante se reducirán bastante e incluso desaparecerán. Conozco y comprendo el problema, porque, como ya he dicho otra vez en esta Comisión, mi familia viene de un pueblo de Cuenca, Honrubia, y he visto durante muchos años cómo la A-3 empezaba, si venías hacia Madrid, o terminaba, si ibas hacia Valencia, en la entrada del pueblo, con los consiguientes trastornos de tráfico y los problemas añadidos de seguridad vial, que son los que principalmente nos interesan en esta Comisión. Lo he visto durante muchos años, por lo cual sé cual puede ser la situación, en especial en una carretera como la A-3, que tiene un volumen de tráfico mucho mayor. Por eso hemos llegado a un acuerdo bastante rápido y, estudiando la accidentalidad y la situación de seguridad vial de ese tramo urbano, se deben adoptar las medidas que se consideren oportunas para mejorar la seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: En todo caso nos hará llegar el texto de la transacción. ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar posición? (**Pausa.**) En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su diputada Verónica Lope.

La señora **LOPE FONTAGNE**: Simplemente quiero anunciar el voto afirmativo de nuestro grupo, como no podía ser de otra manera, ya que tenemos que apoyar todo lo que tiende a mejorar la seguridad vial de los ciudadanos. De todas maneras, quería incidir en dos puntos. En primer lugar, el desdoblamiento del tramo de Zaragoza-El Burgo de Ebro de la carretera N-232 ha sido una obra necesaria y reclamada durante años, pero es cierto que ha sufrido unos problemas de circulación en la entrada de la localidad de El Burgo de Ebro causados fundamentalmente por la densidad del tráfico y desgraciadamente van a ir en aumento, ya que próximamente se va a inaugurar un puente entre la A-2 y la N-232 que pensamos que puede originar mucho más tráfico.

Como decía la diputada de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, es cierto que una iniciativa parecida se debatió en las Cortes de Aragón, concretamente en la Comisión de Ordenación Territorial, y después de esta iniciativa el Ministerio de Fomento intentó mejorar algo el problema mandando instalar un paso de cebra con luz intermitente en la entrada de la localidad. Esto no solucionó el problema, aunque algo sí ha mejorado, pero son necesarias otras medidas. Estoy de acuerdo con el diputado del Partido Socialista en que la solución última parece que va a ser la construcción de la variante a la entrada de la localidad de El Burgo de Ebro. Lo único que podemos sentir en el Grupo Popular es que esta variante estaba en los Presupuestos Generales del Estado para 2003, en el último presupuesto del Gobierno del

Partido Popular. Se paralizó esta obra y es cierto que se va a iniciar su licitación en 2006. Sentimos, pues, el retraso de tres años en las obras de esta variante, porque se hubiera evitado que debatiéramos hoy la solución a este problema.

El señor **PRESIDENTE**: Entendemos cerrado el debate, ya que la propia diputada proponente ha aceptado la transacción.

— **SOBRE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA eCALL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/001805.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, por tanto, al último punto del orden del día, que en este caso es el cuarto, proposición no de ley sobre implantación del sistema eCall, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Tiene la palabra su portavoz, el diputado señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: El 1 de julio entró en vigor el carné por puntos, y hemos transmitido a la ciudadanía en general la responsabilidad sobre las normas de conducción para disminuir la alta siniestralidad que existía y aún persiste en nuestro país. Ya saben que nuestro grupo era partidario de que, a la vez que se implantara el carné por puntos, por parte de las administraciones hubiera también gestos de responsabilidad a fin de evitar esta siniestralidad. Hay una parte de la siniestralidad en carretera que se debe a la conducción de los vehículos, pero hay otra parte que corresponde a la Administración, sobre todo en la eliminación de puntos negros, como se ha comentado en la anterior proposición no de ley. Creemos que sobre la eliminación de puntos negros en los que hay una reincidencia de accidentes no se ha avanzado lo suficiente; tampoco se ha avanzado lo suficiente, a pesar del anuncio de la ministra de Fomento, en la supresión de pasos a nivel sin barreras. Concretamente en mi demarcación esta mañana nos hemos encontrado en la primera página de los periódicos con un doble accidente mortal por el arrollamiento de un vehículo por parte del tren en un paso a nivel sin barreras en la población de la Selva del Camp.

Otro de los puntos en los que se tendría que hacer incidencia y en el que la Administración, de acuerdo con las comunidades autónomas en lo que puedan tener de competencias, debería llegar a un acuerdo lo más rápido posible es el tema de la asistencia inmediata en los accidentes. Tenemos ejemplos en Europa en los que el tiempo desde que se produce el accidente hasta el momento de la ayuda médica es mucho más breve que en España. Creo que en este tema tendríamos que avanzar rápidamente. Hay artículos de especialistas alemanes que han tenido eco en diversos periódicos en los que nos explican que se podría reducir un porcentaje

muy amplio de siniestralidad si esta asistencia médica fuera inmediata. Hay mucho tramo que recorrer, nos encontramos que en ciertas autopistas, cuando hay accidentes, ya no sirve el acceso con ambulancia porque quedan absolutamente colapsadas y se tiene que desarrollar la asistencia por helicópteros. Esta iniciativa eCall que planteamos es una normativa europea que ya han firmado diversos Estados de la Unión Europea y cuyo desarrollo en España puede tener la complejidad de precisar llegar a acuerdos porque la sanidad es competencia exclusiva en casi todas las comunidades autónomas. Al mismo tiempo, para desarrollar el programa eCall se necesitan unos recursos que el Estado tendrá que financiar.

En aras de poder avanzar lo más posible en el traslado y el cumplimiento de esta normativa aceptamos la enmienda que nos ha propuesto el Grupo Socialista. Desearíamos que hubiera unanimidad en esta proposición no de ley y que, previos los contactos pertinentes con las comunidades autónomas, pudiéramos avanzar y no se quedara, como otras tantas proposiciones no de ley, en una magnífica declaración de intenciones.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Todos los miembros de esta Comisión de Seguridad Vial somos concedores de las distintas iniciativas que se han tomado en la mayor parte de los países europeos con referencia a la seguridad vial, con el objetivo de disminuir el elevado número de accidentes de tráfico. Entiendo que en nuestro país en esta última legislatura también se ha dado un gran paso gracias a las iniciativas de los distintos grupos parlamentarios, al consenso y a la ayuda de los ciudadanos organizados, cada vez más concienciados, y, cómo no, al compromiso rotundo del Gobierno. No obstante, los accidentes de tráfico se siguen produciendo y, cuando todas las medidas preventivas han fracasado, inevitablemente se produce el accidente, y es aquí, a partir de que se produce el accidente, cuando también hay que abordar diferentes actuaciones, que es donde creemos que se encuadran las inquietudes y la proposición no de ley de Esquerra Republicana.

Es cierto que en el Parlamento Europeo se ha aprobado un informe que se muestra a favor de que se implante en los vehículos, sobre todo de fabricación europea, un dispositivo de llamada de emergencias en el supuesto de producirse el accidente. El grupo de trabajo eCall lleva trabajando mucho tiempo en la Comisión Europea, hasta llegar a un texto definitivo para ponerse de acuerdo en el funcionamiento del mismo. A este grupo de trabajo han asistido las direcciones generales de Tráfico y de Protección Civil de España. Como ha dicho el proponente, varios Estados miembros ya han suscrito el acuerdo del dispositivo eCall, pero en España

—como también ha dicho el proponente— es competencia exclusiva de las comunidades autónomas y ya en el mes de julio hubo una reunión de la Comisión Nacional de Protección Civil, a la que asistieron de pleno derecho los representantes de las comunidades autónomas; se debatió este informe y unánimemente las comunidades autónomas lo desecharon. La adhesión la tiene que firmar el Gobierno, el ministro del Interior, pero en modo alguno se puede hacer si antes no se ponen de acuerdo las comunidades autónomas para firmar primero el compromiso y después, si es posible, desarrollarlo.

Hemos presentado esta enmienda de sustitución entendiendo que contemplábamos toda la inquietud del proponente, que a la vez es la nuestra, pero con la circunstancia de que tenemos que respetar las competencias de cada administración. De ahí que la enmienda quedaría textualmente de la siguiente manera: Que el Gobierno promueva el consenso necesario entre las comunidades autónomas competentes para que aprueben el memorando de acuerdo de eCall; que firme la adhesión del memorando, una vez que hayan llegado a este acuerdo las comunidades autónomas, y facilite la puesta en marcha del E112 en todo el territorio español. Como también ha dicho el proponente, todos somos conscientes de las dificultades de la implantación de medidas, que desde luego son novedosas, pero a las que en modo alguno debemos renunciar. Por conversaciones previas que hemos tenido, y pensando que es muy útil en esta Comisión, creemos que podríamos llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Campoy.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: El Grupo Parlamentario Popular no se va a oponer, lógicamente, a este informe del Parlamento Europeo para la implantación del sistema eCall; no nos vamos a oponer a un sistema que está aprobado y que está demostrado que salva vidas, ya que al fin y al cabo el objetivo y también el beneficio primordial es salvar vidas.

Dicho esto, que es lo más importante, no obsta para que tengamos que hacer ciertas matizaciones respecto de la proposición no de ley presentada por Izquierda Republicana de Cataluña, en el sentido de que, por una parte, no nos parece oportuno marcar un plazo cuando el propio informe del Parlamento ya establece un plazo, en su caso, para la aplicación de este sistema por parte de los Estados miembros. Asimismo, y aunque ahora en su intervención haya dicho algo al respecto, nos parece que la proposición no de ley ha mutilado parte del informe, que creemos que son las dificultades más importantes a la hora de poner en práctica este sistema en el que, repito, estamos de acuerdo y queremos que se ponga en marcha lo antes posible. Nada dice sobre el coste, así como tampoco sobre los sectores implicados. A este respecto, el propio informe —permítanme SS.SS. que les ilustre con esta parte del informe a la que no ha

hecho referencia, al menos en la exposición de motivos del texto escrito de la proposición no de ley— dice: El Parlamento Europeo señala que la introducción de estas nuevas tecnologías no puede realizarse de manera instantánea y exhorta a la Comunidad Europea y al sector industrial a que estudien la posibilidad de una introducción gradual, de una implantación a gran escala del eCall mediante una combinación de dispositivos instalados en los vehículos y sistemas alternativos, como el uso de los teléfonos móviles de los conductores y tecnología Bluetooth, así como los teléfonos móviles incorporados en los vehículos. Asimismo, con respecto a los costes, el propio informe pone de manifiesto también la diferencia de criterios entre la Comisión y la industria automovilística, en relación a los costes derivados del equipamiento de los vehículos con este tipo de dispositivos. A este respecto, el Parlamento solicita que se definan incentivos que aceleren la implantación del sistema eCall, teniendo en cuenta que los compradores de automóviles nuevos no siempre están dispuestos o en condiciones de pagar la totalidad de los costes —lo digo literalmente, tal como lo expresa el informe—. Igualmente manifiesta su especial preocupación por el hecho de que el dispositivo de llamadas de emergencia pueda resultar prohibitivo para las personas más necesitadas, por ejemplo, en zonas rurales o aisladas. Esto es lo que dice el propio informe.

Por tanto, señorías, por una parte, desde el punto de vista del sector público, que probablemente es el que tiene la mayor carga de coste, esto es, del Gobierno, las comunidades autónomas y algunos ayuntamientos que poseen servicios de asistencia de emergencia, habría que ver cuál es ese coste de modernizar los puntos de respuesta de las administraciones que están implicadas, cómo se va a distribuir, en definitiva, cómo se va a pagar, así como la forma de mejorar la cadena de servicios de emergencia. También hay que pensar que está implicado el sector privado, el sector industrial, las compañías de seguros, los compradores de vehículos, los conductores, y aun siendo cierto que el coste-beneficio es positivo —nadie lo pone en duda, y mucho más tratándose de vidas humanas— habría que ver cómo se reparte este coste. Ya hay experiencias de iniciativas en el sector privado que han intentado implantar a título de prueba este sistema y han fracasado debido a que no se han puesto de acuerdo en el reparto de costes.

Tampoco se habla nada de los pasos a seguir, de cómo se integra en el sector privado y público; cómo se coordina dentro del sector público el ministerio con las comunidades autónomas en especial y con algunos ayuntamientos; cómo se ponen de acuerdo los operadores de telecomunicaciones, los fabricantes de vehículos, los servicios de asistencia, las compañías de seguros y los automovilistas. No se dice nada de una cuestión que es importantísima y a la que se alude en el informe: los incentivos para todos los que soportan costes, costes que no deben recaer, lógicamente, sobre el consumidor y el usuario, y que, en su caso, habrá que

repartir; con qué ayudas se cuenta por parte de la Unión Europea. En fin, si estamos todos de acuerdo en el qué, lo que tendremos que hacer es establecer el cómo, que es lo que nos parece más importante. De ahí que no se nos escapan las dificultades que tiene su puesta en marcha. Por eso pensamos que la responsabilidad, aún siendo de todos, que lo es, lo es de manera especial del Gobierno, en el sentido de que tiene que iniciar e impulsar la hoja de ruta, el plan de acción, promoviendo el consenso entre el sector privado y el sector público.

No nos vamos a oponer a todo lo que sea dar más pasos en su puesta en marcha, pero este grupo quiere hacer ver las dificultades que va a tener la implantación de este sistema y que entre todos tenemos que superar.

El señor **PRESIDENTE**: Entendemos que el señor Andreu acepta la enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Socialista y, por tanto, procederemos a efectuar las votaciones.

Antes de las mismas, señorías, quería adelantar, en primer lugar, a los miembros de la Comisión, que se está organizando para el próximo día 13 de diciembre, a las nueve y media de la mañana, un desayuno de trabajo, al que están convocados Mesa y portavoces, pero también aquellos diputados que deseen asistir, para hacer entrega a la Comisión del Libro Verde de la seguridad vial, que es el fruto de las conclusiones del Congreso internacional de prevención de accidentes de trabajo, la sociedad civil ante el reto de la seguridad vial, que se celebró en Madrid de los días 30 de mayo a 1 de junio de este año. El propio presidente de la Cámara ha manifestado su voluntad de asistir a ese desayuno de trabajo, si finalmente su agenda se lo permite.

En segundo lugar, señorías, les pediría un momento de atención. Las Naciones Unidas aprobaron declarar el tercer domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Mundial en memoria de las víctimas de accidentes de tráfico. Precisamente el pasado domingo, día 19, fue el Día Mundial en memoria de las víctimas de accidentes de tráfico. En esta Comisión de Seguridad Vial y Prevención de los Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados hemos considerado que era oportuno que hoy guardáramos un minuto de silencio en solidaridad con las miles de víctimas de accidentes de tráfico y al mismo tiempo, dado el compromiso de esta Comisión, intentar hacer disminuir esas dramáticas cifras.

Antes de proceder a las votaciones, les pediría que guardáramos un minuto de silencio en solidaridad con la proximidad de esa fecha en la que se celebró el Día Mundial en memoria de las víctimas de accidentes de tráfico. **(Pausa.)** Muchas gracias.

Señorías, pasamos a las votaciones. Seguiremos el mismo orden que figura en el orden del día y en el caso de las enmiendas transaccionales se leerá el texto, a efectos de que conste con claridad en el «Diario de Sesiones» lo que finalmente se vota.

En primer lugar, proposición no de ley, relativa al cambio de color y homologación de los rotativos de los

servicios de urgencias, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en los propios términos en los que ha sido presentada.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos, en segundo lugar, a votar la proposición no de ley sobre el seguro obligatorio de los vehículos, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, con un texto transaccional tras el debate, que paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tome las medidas oportunas para que las estaciones de ITV adviertan a los conductores que soliciten la obtención o renovación de la tarjeta de la ITV de la obligatoriedad de la suscripción y posesión del seguro obligatorio para circular por las vías públicas, informando en caso negativo al propietario del vehículo del traslado de nota informativa sobre la no posesión del mismo a la Dirección General de Tráfico y/o en su caso se estudie la posibilidad de la modificación del Real Decreto 2042/1994 en este sentido.

Este sería el texto transaccional que pasamos a votar.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

En tercer lugar, proposición no de ley relativa a la mejora de la seguridad en los autocares a través del uso del cinturón de seguridad, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). También se ha llegado a un texto transaccional que paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tome las medidas efectivas necesarias para garantizar el uso obligatorio de los cinturones de seguridad en los autocares. En segundo lugar, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar posibles medidas encaminadas a promover las renovaciones de la flota de este tipo de vehículos.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

En cuarto lugar, proposición no de ley sobre implantación del sistema eCall, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, también con un texto final transaccional, que prácticamente es el mismo de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, con unas correcciones técnicas que ha realizado el propio letrado de la Cámara y que serían del siguiente tenor: El Congreso de los Diputados insta al

Gobierno a que promueva el consenso necesario entre las comunidades autónomas competentes para que aprueben el memorando de acuerdo del eCall y, en segundo lugar, firmen la adhesión al memorando y faciliten la puesta en marcha del E112 en todo el territorio español.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Para finalizar, proposición no de ley sobre medidas de seguridad viaria en el tramo urbano de la carretera N-232 a su paso por El Burgo de Ebro, Zaragoza, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. También hay un texto transaccional que ha sido adaptado técnicamente por el letrado y que se votaría en los siguientes términos: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: Primero,

establecer en el tramo urbano de la N-232, a su paso por la localidad de El Burgo de Ebro, Zaragoza, mayores medidas de seguridad vial, como radares de control de velocidad. Segundo, incrementar en dicho tramo urbano las medidas de regulación de tráfico, tales como la instalación de semáforos.

Este es el texto que se ha acordado y que también pasamos a votar.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Gracias a todos por su participación, también a los servicios de la Cámara.

Se levanta la sesión.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**