

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FRANCISCO JAVIER ROJO GARCÍA

Sesión del Pleno

celebrada el jueves, 23 de junio de 2005

ORDEN DEL DÍA:

Tercero

DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (Continuación):

- De la Comisión de Interior en relación con el Proyecto de Ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (antes Proyecto de Ley de permisos y licencias de conducción por puntos, que modifica la «Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo). (Publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 19, de fecha 17 de junio de 2005). (Número de expediente S. 621/000019). (Número de expediente C. D. 121/000013).
-

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve horas y treinta minutos.

	Página
DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (Continuación)	2525

	Página
De la Comisión de Interior en relación con el Proyecto de Ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (antes Proyecto de Ley de permisos y licencias de conducción por puntos, que modifica la «Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo)	2525

El señor Martínez Fernández presenta el dictamen.

Se inicia el debate de la propuesta de veto.

La señora Etxegoyen Gaztelumendi defiende la propuesta de veto número 1, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. El señor Camacho Sánchez consume un turno en contra. En turno de portavoces, intervienen los señores Mendoza Cabrera, por el Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria; Badia i Chancho, por Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió; Bruguera Batalla, por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés; Camacho Sánchez, por el Grupo Parlamentario Socialista, y Cosidó Gutiérrez, por el Grupo Parlamentario Popular.

Se rechaza la propuesta de veto por 5 votos a favor, 199 en contra y 8 abstenciones.

Comienza el debate del articulado.

El señor Badia i Chancho defiende las enmiendas números 68 y 69, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió. La señora Etxegoyen Gaztelumendi da por defendidas las enmiendas núme-

ros 28 a 33, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. El señor Camacho Sánchez da por defendidas las enmiendas números 15 a 18, 23, 24 (en los términos de la enmienda transaccional presentada y votada en comisión) y 25, del Grupo Parlamentario Socialista. El señor Peñarrubia Agius defiende las enmiendas números 47 y 58, y retira las números 38, 40, 44, 45 y 48, del Grupo Parlamentario Popular. En turno de portavoces, intervienen el señor Badia i Chancho, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió; la señora Etxegoyen Gaztelumendi, por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, y los señores Bruguera Batalla, por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, y Peñarrubia Agius, por el Grupo Parlamentario Popular.

Se procede a votar.

Se rechazan las enmiendas números 68 y 69, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, por 10 votos a favor, 209 en contra y 1 abstención.

Se rechazan las enmiendas números 28 a 33, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, por 11 votos a favor y 209 en contra.

Se rechazan las enmiendas números 15 a 18, 23, 24 (en los términos de la enmienda transaccional presentada y votada en comisión) y 25, del Grupo Parlamentario Socialista, por 215 votos a favor y 5 abstenciones.

Se aprueba la propuesta de modificación con número de registro 32933, en relación con la enmienda número 47 del Grupo Parlamentario Popular, por asentimiento de la Cámara.

Se aprueba la propuesta de modificación con número de registro 32934, en relación con la enmienda número 58 del Grupo Parlamentario Popular, por asentimiento de la Cámara.

Se aprueba el texto del dictamen por 214 votos a favor y 6 en contra.

El señor Presidente anuncia el traslado de las enmiendas aprobadas al Congreso de los Diputados para que éste se pronuncie sobre las mismas en forma previa a la sanción del texto definitivo por Su Majestad el Rey.

Se levanta la sesión a las once horas y quince minutos.

Se reanuda la sesión a las nueve horas y treinta minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Se reanuda la sesión.

DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (Continuación):

— DE LA COMISIÓN DE INTERIOR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE REGULA EL PERMISO Y LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS Y SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL (ANTES PROYECTO DE LEY DE PERMISOS Y LICENCIAS DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS, QUE MODIFICA LA «LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL» APROBADA POR REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO) (S. 621/000019) (C. D. 121/000013).

El señor PRESIDENTE: Dictamen de la Comisión de Interior en relación con el proyecto de ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, antes proyecto de ley de permisos y licencias de conducción por puntos, que modifica la «Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Para la presentación del dictamen tiene la palabra el senador Martínez, presidente de la Comisión de Interior.

El señor MARTÍNEZ FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, me cabe el honor de haber sido designado para presentar a la Cámara el dictamen de la Comisión de Interior en relación con el proyecto de ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Dicho proyecto fue presentado por el Gobierno en el Congreso de los Diputados el 29 de octubre de 2004. Con diversas modificaciones, en buena medida basadas en transacciones sobre las enmiendas formuladas, el Congreso aprobó el proyecto de ley en sesión plenaria celebrada el 28 de abril pasado, remitiéndolo al Senado, donde tuvo su entrada y fue publicado el 12 de mayo.

El plazo de presentación de enmiendas terminó el 24 de mayo. A este proyecto se presentó una propuesta de veto, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, y 84 enmiendas. La Comisión de Interior dictaminó el proyecto de ley en su sesión celebrada el pasado 13 de junio.

Rechazada la propuesta de veto, se debatieron las enmiendas formuladas, aprobándose 22 de ellas: dos, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió; otras dos, del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés; 13, del Grupo Parlamentario Socialista, y cinco, del Grupo Parlamentario Popular, así como tres enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, una de ellas en relación con una enmienda del Grupo de Convergència i Unió, y dos en relación con determinadas enmiendas del Grupo Parlamentario Popular. Una de dichas enmiendas afecta al propio título de la ley, que pasa a denominarse proyecto de ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

La finalidad principal de esta iniciativa legislativa es incorporar a nuestro ordenamiento jurídico el denominado permiso de conducción por puntos. Esta figura se concibe como una pieza esencial en la política de seguridad vial y, por tanto, para el objetivo de reducir los accidentes de tráfico y sus trágicas secuelas. A este respecto, puede considerarse pionero el dictamen elaborado por la comisión especial constituida en el Senado sobre encuestas e investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial, dictamen que fue aprobado por la Cámara el 9 de octubre de 1991.

Entre las propuestas que ya figuraban en dicho dictamen se encontraba precisamente la de poner en marcha un permiso de conducir con crédito de puntos, que se descontaran en función de las infracciones cometidas. Por lo demás, el permiso de conducción por puntos cuenta con el aval de su funcionamiento en países de nuestro entorno, como Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia, en los que se ha conseguido, junto con otras medidas, reducir significativamente el número de accidentes de circulación.

A través de esta figura la autorización administrativa para conducir vehículos a motor pasa a incorporar un crédito de puntos, que pueden perderse, según el baremo establecido por la comisión, por determinadas infracciones graves o muy graves. El carácter progresivo de la pérdida de puntos, que apela a la responsabilidad de los conductores para evitar comportamientos infractores reincidentes, al tiempo que la necesidad de superar cursos de sensibilización y reeducación vial, tanto para la recuperación de puntos en caso de pérdida parcial, como para la obtención de un nuevo permiso de conducir como consecuencia de la pérdida total de puntos, destacan el objetivo reeducador de la figura.

Por lo demás, las enmiendas incorporadas al dictamen del proyecto de ley suponen, en general, mejoras técnicas del mismo.

Gracias, señorías. Esto es cuanto tengo el honor de informarles.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A este proyecto de ley se ha presentado una propuesta de veto por parte del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Etxegoyen.

La señora ETXEGOYEN GAZTELUMENDI: Gracias, señor presidente.

Señorías, subo a esta tribuna para proceder a la defensa del veto presentado por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos al proyecto de ley de permisos y licencias de conducción por puntos. Y lo hago, y permítanme la confianza, con una profunda desazón y muy, pero que muy desilusionada. Me dirán ustedes, y no sin razón, que esto no deja de ser una cuestión personal que poco o nada tiene que ver con el objeto, la oportunidad o la razón de ser del veto ni con su defensa. Tienen ustedes razón, y así se la otorgo. Pero con igual rotundidad les aseguro que nada personal ha motivado el esfuerzo desarrollado por esta portavoz, por la portavocía de mi grupo parlamentario y por las autoridades con responsabilidad en materia de tráfico del Gobierno vasco que, por cierto, se han implicado hasta las cachas, desde el primer momento en el que surgió la oportunidad de hacerlo, para resolver por la vía del diálogo y del acuerdo la cuestión de fondo de la cual dependía la persistencia o no del presente veto y de todas y cada una de las enmiendas presentadas por mi grupo al proyecto de ley que nos ocupa.

Desde el primer instante hasta el último minuto, la voluntad de reconducir el desencuentro entre dos administraciones, que al fin y al cabo es lo que retrata nuestro veto en los términos de la justificación que todos ustedes conocen, ha sido infinita, al menos por nuestra parte, hasta el punto de poner físicamente sobre la mesa vías alternativas no legislativas para posibilitar que las posturas encontradas se acercasen y lograr así un acuerdo de mínimos para la DGT y para la dirección autonómica. Porque la finalidad última de tanto esfuerzo, lamentablemente baldío, no era ni ha sido nunca que se nos diera la razón, sino lisa y llanamente desarrollar una labor conjunta entre ambas administraciones en busca de la mejor sistemática en lo que a gestión de tráfico se refiere y procurar optimizar al máximo la eficacia de esta gestión. Y la respuesta recibida de los responsables estatales en materia de tráfico fue, ya de entrada, la indiferencia, así como una indisimulada incredulidad; que de todo ha habido en este proceso. Y después de mucho persistir, llegó la cerrazón y una rotunda negativa. Pueden ustedes comprender, señorías, que necesariamente algo de personal y subjetivo debe alumbrar la exposición de esta portavoz a la hora de explicar el porqué y el alcance de nuestra decisión de vetar y mantener el veto a la modificación legislativa que nos ocupa.

Dicho esto, entro de lleno en la materia. De entrada, debo dejar bien clara una cosa para que nadie se llame a error. La finalidad, los objetivos que persigue la implantación de un nuevo modelo de carné por puntos no nos son ajenas, y convenimos con todos ustedes en la oportunidad de que este sistema sea incorporado al ordenamiento jurídico. Además, ésta no es la primera vez que en la Cámara se debate sobre esta cuestión. Han sido múltiples las oportunidades que diferentes iniciativas parlamentarias, singularmente en la pasada legislatura, pero también alguna hay en ésta, han brindado a este grupo la oportunidad de manifestar su po-

sición favorable respecto del nuevo sistema de permisos y licencias de conducir por puntos. Pero, tan cierto, como esto lo es también que en todas las ocasiones hemos subrayado, una y otra vez, cómo la figura del carné por puntos no podía, ni puede entenderse tampoco ahora, como una panacea o una especie de varita mágica generadora de efectos milagrosos y definitivos en la lucha contra la siniestralidad, porque la problemática del tráfico y la seguridad vial, compleja como pocas, no responde nunca a una foto fija.

Puede resultar, no lo pongo en duda, un mecanismo idóneo y un método eficaz y disuasorio para los eventuales infractores de las normas de tráfico, pero poca o nula relevancia va a poder desplegar en aras de favorecer la seguridad vial si no actúa en conjunción con otras variables imprescindibles si de eficacia se trata en la gestión del tráfico. Porque, señorías, de eficacia se trata y para procurar ésta, el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos ha entendido imprescindible abordar los asuntos pendientes en esta materia, aprovechando también el trabajo parlamentario en la elaboración de una ley, cual es la que ahora nos ocupa y que no es una ley cualquiera, porque se erige como referente normativo de nuestro ordenamiento jurídico en materia de gestión de tráfico y seguridad vial.

Por eso procedía, por no ser algo extemporáneo el objeto del proyecto de ley, actuar el veto y las enmiendas del carné por puntos desde nuestra posición. Dicho de otro modo, el veto y las diferentes enmiendas que hemos presentado al proyecto de ley si algo tiene de reivindicativo no lo es desde la exigencia del más escrupuloso respeto a las competencias que en Euskadi tenemos y ejercemos en materia de tráfico, lo que, por otro lado, sería, plenamente legítimo; si algo tienen de reivindicativo y si así lo reivindicamos es porque entendemos que todo ello derivaría y tendría como consecuencia una mejor y más coherente praxis en materia de tráfico, logrando así un objetivo por todos compartido: una gestión eficaz.

Soy consciente, señorías, de que la legislación en materia de tráfico no es perfecta. Pretender que no tenga ningún agujero sólo cabe en un mundo ideal que no es el nuestro. Pero flaco favor le haríamos el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos a nuestra responsabilidad como legisladores en la medida que nos toca si no actuáramos conforme nos dicta la experiencia de los 20 años largos ejerciendo en Euskadi la responsabilidad de ejecutar la legislación estatal en este campo y de hacerlo, además, con eficacia, reconocida así públicamente por todas las administraciones implicadas y avalada también por toda una serie de datos que no tienen color ni padre político. Flaco favor a todo ello si ante una oportunidad como esta optáramos por quedar callados, bajar la guardia o mirar hacia otro lado.

Y somos conscientes, cómo no serlo, de que no sumamos sino siete de entre 259 senadores, siete votos discordantes frente a una sola voz unánime del resto de grupos parlamentarios. Pero ello no obsta para que nuestros siete votos sean tan legítimos como todos los demás, juntos o por separado, y desde luego con idéntico valor, porque es-

te no depende exclusivamente del resultado final de la votación, sea este el que fuere. Pero es que además en este caso debo decirles algo más, y es que nuestros siete votos, señorías, son imprescindibles en este debate porque son los únicos que se alzan como consecuencia de un planteamiento que tal vez ningún otro grupo hubiera podido poner sobre la mesa. Y esta reflexión me vale igual sí, como es el caso, votamos en contra de la ley como si la hubiéramos votado favorablemente, que ha sido, créanme, nuestro deseo desde el principio hasta el final, porque ello hubiera significado un resultado positivo para todos, para la DGT y para la Dirección de Tráfico del Gobierno de Gasteiz. Por coherencia, pues, por responsabilidad, aunque no discutamos la oportunidad de la implantación del carné por puntos, aunque nos quedemos solos.

Este veto supone, con todo lo dicho, sacar a la luz, a fin de que sea corregida, la práctica que ha viciado la correcta distribución competencial en materia de tráfico entre la Administración del Estado y la comunidad autónoma de Euskadi. En concreto, partiendo del Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, decreto de traspaso de servicios del Estado en materia de ejecución de la legislación estatal sobre tráfico y circulación de vehículos, que delimita el ámbito competencial correspondiente a cada una de las administraciones, el Estado concluye actuando desde la práctica de estos casi 25 años que el listado de materias atribuidas a la comunidad autónoma en dicho decreto constituye un «*numerus clausus*».

Así, y justificándose en esta reserva, la administración estatal viene progresivamente asumiendo funciones ejecutivas que, por lógica, pero también por ley, le serían propias. Sin embargo, quien les habla entiende que dicha interpretación es errónea y que además ha provocado que la administración vasca no ejerza en la actualidad diversas competencias que legalmente son suyas y así le corresponden. Porque con la ley en la mano, señorías, la interpretación correcta consiste en considerar lo evidente. La ejecución de la legislación estatal en materia de tráfico en su totalidad corresponde, en este caso, a la comunidad autónoma de Euskadi, con excepción de algunas funciones que se reservan «*ex lege*» a la Administración del Estado, lo cual es a todas luces correcto. O dicho de otro modo, el «*numerus clausus*» se refiere a las funciones que se citan en el decreto como propias del Estado, pero no más.

Sin embargo, sucede que, con posterioridad a la aprobación de este decreto, año 1982, han visto la luz innumerables novedades en materia de tráfico, regulándose materias que no parecen citadas en él, como por ejemplo, la autorización de funcionamiento y apertura de centros de reconocimiento de aptitudes psicofísicas. Los señores catalanes saben mucho y muy bien de qué estamos hablando porque lo tienen, ellos sí lo tienen contemplado en Cataluña, habida cuenta de que el traspaso de competencias a la comunidad autónoma catalana se hizo con posterioridad y en la norma que lo formaliza incluyeron esta y otras materias novedosas. En cualquier caso, el ejercicio de dichas competencias por los catalanes —enhorabuena— refuerza aún más nuestro argumento de que en dichas materias se integran, no la legislación estatal, sino las compe-

tencias autonómicas en el ámbito de la ejecución de la legislación en materia de tráfico, y en su consecuencia, son nuestras. Permítame la rotundidad de esa expresión. Sin embargo, ni siquiera esto ha merecido una respuesta positiva por parte de quien no solo podía sino que en este caso concreto debía, en estricto cumplimiento de la ley, reconocerlo así.

Lo dicho, dicho queda a título de ejemplo, pero ya en esta línea podría mencionar algunas otras cuestiones; por ejemplo, la utilización de centros de formación para la conducción de vehículos que transportan mercancías peligrosas, las escuelas particulares de conductores, los centros médicos de reconocimiento de conductores, el registro de conductores e infractores, y determinadas cuestiones, en modo alguno baladíes —y pongo énfasis en este punto—, que afectan profunda y negativamente al régimen del procedimiento sancionador en materia de tráfico.

Señorías, si en materia de régimen sancionador lo fundamental, según mi particular entender y en términos de eficacia, es que la sanción sea ejemplarizante, la única manera de conseguirlo es que sea efectiva y que lo sea con celeridad, que no haya dilaciones en el procedimiento y, además, que se cobre, porque de otro modo no sirve absolutamente para nada.

En este campo se mantienen hoy múltiples disfunciones de profundo calado que rozan el absurdo porque, además de deslegitimar a las administraciones autonómicas con responsabilidades de ejecución en materia de tráfico, hacen ineficaces las hipótesis de sanción que devienen así inútiles, y me explico.

La Administración autonómica tiene reconocidas competencias en materia de tráfico, quedando solo reservado al Estado, como he dicho, la expedición en este caso y retirada del carné de conducir y la matriculación de vehículos. Pues bien, poniendo un claro ejemplo para que me entiendan, una conducta tipificada, como sobrepasar en un 50 por ciento el límite máximo de velocidad permitido, se confirma como infracción muy grave, llevando aparejada, necesariamente, una doble sanción: una multa y la retirada del carné de conducir. En la práctica, estamos ante una sola infracción, es una única infracción que genera, hoy por hoy, dos expedientes sancionadores, porque en el primer caso la Ertzaintza denuncia, inicia y prosigue, el procedimiento, y la Administración autonómica, en este caso la Dirección de Tráfico, adopta una resolución imponiendo una sanción económica y la consiguiente, necesaria y obligada propuesta, que no resolución porque no puede, de retirada del carné. Propuesta esta que se traslada obligatoriamente a la Jefatura Provincial de Tráfico, puesto que aquello que tiene que ver con la expedición, como les decía, y en su consecuencia también con la retirada de los carnés, es competencia del Estado. La Jefatura Provincial, ¿qué es lo que hace? No resuelve; inicia un nuevo procedimiento administrativo con la subsiguiente tramitación de todo este procedimiento que, además, y por razones diversas —imagínense ustedes: recursos, dilaciones, nulidades— puede finalizar, llevándonos al otro extremo, incluso a la no retirada del carné, o sea, a la no sanción, que viene obligada por ley.

Esta realidad que se da todos los días resulta, cuando menos, paradójica, atenta contra todos los principios que informan el derecho sancionador y supone una burla del manual de buenas prácticas, si lo hubiera, y del sentido común.

¿Hay alternativa? ¡Vaya, señorías, si la hay para resolver esta situación y todas las demás a las que antes he hecho referencia, desde el proyecto de ley del carné por puntos o fuera de él, pero la hay! Lo que no hay, señorías, lo que no ha habido es voluntad de resolver nada, y esto es lo que verdaderamente me parece preocupante, no el hecho de que el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos haya presentado un veto al proyecto en cuestión, dicho sea de paso, para hacer algo tan irrelevante como se han encargado de hacérselo saber las más altas jerarquías de la DGT y el propio Ministerio del Interior —¿qué quieren ustedes que les diga?—, que se han puesto muy pesaditos, permítanme la expresión, y no menos nerviosos, de lo cual pongo por testigo, con un estilo tipo Escarlata O'Hara en «Lo que el viento se llevó», no a Dios, por ahora, sino a aquellos que han estado mucho más cercanos a mí, a mis compañeros, los señores portavoces de la Comisión de Interior en esta Cámara, a quienes desde aquí, especialmente y con todo cariño, debo agradecer su camaradería con esta que les habla y el apoyo que de una u otra manera he recibido, señorías, de todos ellos. Y de forma singular al senador socialista, el senador Camacho, a quien sin duda en este juego le ha tocado bailar con la más fea.

Finalizo ya. Quiero reivindicar de nuevo no solo la legitimidad sino también la oportunidad del veto presentado por mi grupo parlamentario al presente proyecto de ley y, con independencia de la más que previsible derrota que vamos a protagonizar en el momento de su votación, en modo alguno quiero echar en saco roto el esfuerzo realizado las últimas semanas, de modo y manera que ya les anuncio que el documento alternativo que físicamente existe nos va a servir para seguir tendiendo puentes, y no tengo ninguna duda de que en un futuro va a ser un instrumento de trabajo imprescindible para llegar a un acuerdo que, señorías, no hay cómo defender que no haya sido posible antes del día de hoy.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para turno en contra, tiene la palabra el senador Camacho.

El señor CAMACHO SÁNCHEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista en este turno en contra del veto presentado por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, y la verdad es que, desde el punto de vista parlamentario y de lo que es el desarrollo de la propia ley, prácticamente con manifestar la voluntad de mi grupo sería suficiente, porque el veto, como tal, no tiene relación —y entiendan bien lo de la relación— con el contenido de la propia ley. Es un veto, y así lo ha dicho la portavoz del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, que

quizá venga a ser un mero instrumento para conseguir algo que en estos momentos la Comunidad Autónoma del País Vasco no tiene en fase de desarrollo estatutario, por decirlo de alguna manera. Pide una serie de competencias que en estos momentos no puede desarrollar en materia de tráfico, y para ello ha utilizado un mecanismo que es completamente legítimo utilizar, cual es la modificación de la Ley de Tráfico en el aspecto relacionado con el carné por puntos. Es una forma de actuar, evidentemente. Nosotros no estamos ni de acuerdo ni en desacuerdo, pero con lo que es el contenido de la ley poco tiene que ver, señorías.

Podríamos discutir mucho sobre el veto y sobre el contenido de las propias enmiendas; hemos discutido mucho durante estos días. Decía la senadora Etxegoyen que se habían tendido puentes, y que estaba muy decepcionada por el resultado de esas conversaciones. Yo le puedo decir que esos puentes siguen tendidos y que al otro lado del puente está, no sé si la razón, la verdad o la solución definitiva al problema, pero desde luego ese puente sigue tendido y esas conversaciones estoy convencido de que van a seguir existiendo, porque hay —y eso sí que se lo puedo garantizar— voluntad de buscar una solución.

Ahora bien, hoy estamos debatiendo la modificación de la Ley sobre Tráfico en lo referente al carné por puntos, exclusivamente, señorías. Bien es cierto que si se hubiese llegado a algún acuerdo en cuanto a ese documento al que hacía mención su señoría, se podría haber retirado el veto y se podrían haber retirado las enmiendas, pero sí que es cierto que el contenido de las propias enmiendas y del veto impiden, tanto el voto favorable a las enmiendas como al propio veto, porque estaríamos cometiendo una irregularidad.

Saben perfectamente que lo que se pide en esas enmiendas no es competencia de esta Cámara en este momento a través de la modificación de la ley, sino que es una competencia que tendrá que desarrollarse a través de la Comisión Mixta de Transferencias, incluso alguna de ellas ni siquiera a través de la Comisión Mixta de Transferencias. Se necesita una modificación del propio estatuto de autonomía, y eso no lo podemos realizar nosotros, por mucha voluntad política que tengamos. Bien es cierto que se puede hablar, se pueda llegar a acuerdos para solucionarlo posteriormente, pero en este momento es materialmente imposible. De ahí que el voto del Grupo Parlamentario Socialista sea en contra de la aprobación del veto a esta ley.

Pero no quiero desaprovechar esta ocasión para, en la misma medida en que lo hacía la senadora Etxegoyen, agradecer a todos los portavoces que han intervenido en esta comisión el talante, la forma de trabajar y los acuerdos a los que hemos podido llegar. Yo creo que hemos mejorado mucho el contenido de la propia ley y los ciudadanos al final nos lo van a agradecer.

Para terminar, uno este punto con unas palabras de alguien que se dedicó a esta cuestión hace muchos años en esta Casa: Desde luego, daríamos un paso muy importante si toda la Cámara llegara a adquirir el mismo grado de sensibilidad que hemos adquirido nosotros, y luego fuéramos capaces de hacer ver la realidad de la gravísima situación

que, en materia de seguridad vial, padecemos a todo ese pueblo que, al fin y al cabo, es el que sufre sus consecuencias. Esto lo decía el senador por Álava, don José Ignacio Bajo, que fue quien estuvo trabajando en la primera comisión que en el año 1991 habló en esta Casa y en este país sobre la necesidad de poner el carné por puntos en marcha. Ésta es una nueva oportunidad, por lo que no les voy a decir que retiren el veto, evidentemente, pero me gustaría que en la votación del dictamen de la ley, el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos se sumara al voto favorable.

Nada más y muchas gracias. (*Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa.*)

Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el senador Mendoza.

El señor MENDOZA CABRERA: Gracias, señor presidente.

Voy a explicar nuestra posición respecto del veto. En la comisión nosotros votamos en contra del veto por una sencilla razón, y es que creíamos que lo que se debatía en el fondo era el cambio en la legislación de tráfico, aun reconociendo que podía afectar a un tema competencial en el País Vasco y no queríamos que lo fundamental se perdiera por algo en lo que nosotros creíamos y seguimos creyendo que tiene razón. A sabiendas de que, en cualquier caso, el veto no va a prosperar nos vamos a abstener y lo vamos a hacer porque nos han convencido los argumentos del Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, que ha expresado claramente que no quería un acuerdo legislativo en esta ley, sino un acercamiento de posiciones políticas sobre algo que ellos vienen recomendando. Se ha hecho un esfuerzo, pero éste no ha sido suficiente. Por tanto, nuestro grupo se va a abstener en la votación del veto.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra el senador Badia.

El señor BADIA I CHANCHO: Gracias, señor presidente.

Señorías, sólo quiero manifestar nuestra abstención al veto y, sobre todo, agradecer a la senadora Etxegoyen que haya transmitido a la Cámara la falta de sensibilidad por parte de los implicados en la discusión de un tema tan importante como éste y desde luego, ahí tiene todo nuestro apoyo. Es evidente, además, que hemos debatido últimamente cuestiones que afectan al tráfico, y después supongo que los diferentes grupos parlamentarios, a la hora de defender las enmiendas, fijarán su posición. En todo caso, agradezco a la senadora su capacidad de transmitir a la Cámara la sensibilidad que ha faltado por alguna de las partes. Seguramente si hubiese existido esa sensibilidad, este veto no habría llegado a presentarse en esta Cámara.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Pausa.*)

Por el Grupo de Entesa Catalana de Progrés, tiene la palabra el senador Bruguera.

El señor BRUGUERA BATALLA: Gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo en nombre de la Entesa Catalana de Progrés para fijar la posición de mi grupo parlamentario respecto del veto presentado por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. Inicio mi intervención con dos afirmaciones que tal vez les podrán parecer, de entrada, contradictorias. Primera afirmación: nuestro grupo parlamentario va a votar en contra del veto presentado por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. Y, segunda afirmación: estamos total y absolutamente de acuerdo con el fondo de la cuestión planteada por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. Y lo estamos por diversas razones. Una de ellas parece bastante lógica y obvia: Cataluña también tiene competencias transferidas en materia de tráfico y venimos reclamando las mismas competencias, las mismas funciones que está reclamando el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. Por lo tanto, estamos en el mismo barco, estamos en la misma trinchera, si se me permite una expresión un poco más radical. Ahora bien, aunque aparentemente estas dos afirmaciones puedan parecer contradictorias, intentaré explicar las razones por las cuáles no lo son en absoluto.

Vamos a votar en contra del veto por dos razones fundamentales: por una razón de oportunidad y por una cuestión de metodología.

Efectivamente, las enmiendas que fundamentan el veto del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos son por cuestiones competenciales, cuestiones que hacen referencia al País Vasco pero que también podríamos suscribir, y de hecho suscribimos, desde Cataluña, y estamos reclamando desde hace tiempo las funciones que ellos solicitan.

Tal como ha dicho el senador Camacho, ésta es una ley sobre seguridad vial que intenta introducir modificaciones en la Ley de tráfico y seguridad vial para hallar los mecanismos eficaces de lucha contra los accidentes de tráfico a fin de reducir la siniestralidad viaria y, por tanto, reducir drásticamente el excesivo número de muertos que hay en nuestras carreteras. Por tanto, desviar la atención de la opinión pública respecto de una ley que tiene estos objetivos claros —que nosotros compartimos, y que me consta que el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos también—, introduciendo mecanismos que nada tienen que ver con el objetivo final de esta ley, nos parece un error.

Por tanto, el mensaje claro y nítido que tenemos que mandar a la sociedad española es que esta es una ley que quiere reducir de una manera seria los accidentes de tráfico y las víctimas mortales, y consideramos que las cuestiones planteadas por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos —que, repito, también se encuentran

en nuestra agenda—, deben resolverse por una cuestión de justicia, por una cuestión de eficacia y no únicamente por el simple prurito personal de querer tener una competencia que, en todo caso, sería absolutamente legítima.

Por tanto, permítanme que desgrane brevemente las seis enmiendas que son, en definitiva, las que motivan la presentación del veto, e intente explicar que desde nuestro punto de vista la metodología a utilizar para resolver estas cuestiones debe hacerse en otro foro que no es precisamente el de la ley que hoy debatimos.

Como ha dicho la senadora Etxegoyen, efectivamente, dos de las enmiendas que nos plantean, concretamente las números 31 y 32, hacen referencia a cuestiones cuya competencia las ejerce la Generalitat de Cataluña desde hace años. Por tanto, seríamos muy poco solidarios si pretendiésemos que aquello que nosotros tenemos ustedes no lo pudieran tener cuando tenemos transferidas las mismas competencias y con el mismo objetivo.

Por tanto, la autorización a las escuelas de conductores para la impartición de cursos de formación, la regulación de los directores de dichos centros, los contenidos concretos de los cursos partiendo de la fijación por parte de la Dirección General de Tráfico de los contenidos básicos, o la acreditación de los centros de reconocimiento de aptitudes psicotécnicas de los conductores son cuestiones que, desde nuestro punto de vista, no deben ser motivo de discusión puesto que hay un precedente clarísimo que es que en Cataluña estamos ejerciendo estas materias. Por tanto el problema no radica tanto en la falta de voluntad política para que el Gobierno Vasco tenga estas competencias sino que viene de origen en el sentido de que cuando se transfirieron las competencias en materia de tráfico en Cataluña estas cuestiones se pusieron encima de la mesa y, tal vez, cuando se discutieron en el País Vasco no.

Por tanto, no vemos razones objetivas para que en un brevísimo plazo de tiempo no puedan resolverse estas dos cuestiones que no son menores, y me consta —como creo que le consta también a la señora Etxegoyen— la voluntad política del Gobierno para resolver estos asuntos.

Hay otra cuestión que también ha tratado la señora Etxegoyen, referida al Registro de conductores e infractores. A mi grupo parlamentario este asunto le preocupa tanto y lo considera tan importante que en el último Pleno yo mismo formulé una pregunta oral al ministro del Interior sobre el Registro de conductores e infractores, y la respuesta que me dio el ministro fue absolutamente satisfactoria: La voluntad política en sede parlamentaria en el Pleno de esta Cámara para resolver esta cuestión, aprovechando las modificaciones técnicas e informáticas que deberán introducirse en el Registro de conductores e infractores, y para adaptarlo a las modificaciones que hoy introduciremos, concretamente el carné por puntos. Por tanto, las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco tendríamos acceso «on line» al registro, no únicamente para la anotación de las infracciones llevadas a cabo, instadas por los respectivos gobiernos y firmes en vía administrativa, sino también para la consulta «on line» del propio registro.

Finalmente, hay dos cuestiones no menores pendientes, muy importantes, que motivaron también las enmiendas

números 28 y 29 por una parte y la número 33 por otra. Me refiero a la expedición de los permisos de circulación y matriculación de vehículos, por un lado, y la suspensión del permiso o licencia de conducción, por otro.

Efectivamente, desde Cataluña reclamamos también estas competencias y considero que al menos hay dos formas de solucionarlo: una, es la que estamos adoptando en Cataluña, mediante la redacción del nuevo Estatuto de autonomía de Cataluña; en el momento procesal en el que en la actualidad se encuentra su redacción, finalizando la primera lectura, se han introducido por unanimidad de todas las fuerzas políticas catalanas, —y cuando digo por unanimidad quiero decir incluido el Partido Popular de Cataluña— las competencias sobre expedición y suspensión del permiso o licencia de conducción; por tanto, desde el punto de vista de los intereses de Cataluña, pienso que se resolverá en breve plazo, y dos, como quizá en el caso del País Vasco la redacción de un nuevo Estatuto tal vez se pueda alargar excesivamente en el tiempo, habría una solución intermedia, que es la posibilidad de la delegación que, como la senadora Etxegoyen conoce, se ha comentado en las conversaciones que hemos mantenido con la Dirección General de Tráfico y con los responsables del Ministerio del Interior; por tanto, me consta, como le consta a ella, la voluntad política del Gobierno, para a partir de mañana, ponernos a trabajar conjuntamente para intentar resolver estas cuestiones.

Por consiguiente, y acabo señor presidente, quiero repetir que en esta cuestión estamos, como antes he dicho en el mismo barco, en la misma trinchera; que los dos grupos parlamentarios nos ofrecemos a partir de mañana mismo a colaborar conjuntamente, junto con nuestros respectivos gobiernos, para intentar resolver definitivamente estos asuntos.

Por último, quiero pedir al Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos una última reflexión, un último esfuerzo para que retiren el veto, porque considero importantísimo que esta ley salga de esta Cámara no con el máximo consenso posible, sino con todo el consenso posible.

Muchas gracias. «Moltes gràcies, senyor president».

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Camacho.

El señor CAMACHO SÁNCHEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a intervenir muy brevemente y sólo para aclarar una cuestión. En alguna intervención se ha hablado de la sensibilidad, en este caso, del Gobierno, y quiero decirles que considero que la sensibilidad no puede medirse en función de que el acuerdo que se pretende conseguir se lleve a cabo antes o después de la tramitación de la propia ley; la sensibilidad se ha puesto de manifiesto en tanto en cuanto ese diálogo está abierto. Me consta que existe una relación y que han quedado para seguir hablando sobre estas cuestiones; de manera que tendremos que esperar para ver si es posible que se llegue a algún acuerdo entre el director ge-

neral de Tráfico, en Madrid, y el director general de Tráfico de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Por lo tanto, esa sensibilidad habrá que apreciarla posteriormente, una vez terminadas las negociaciones, en función de los acuerdos adoptados entre unos y otros. En este sentido, el hecho de decir en este momento que el Gobierno no ha mostrado sensibilidad, me parece innecesario.

Por último, me gustaría hacer una aclaración a la senadora Etxegoyen y es que sé que existe cierto malestar en su grupo parlamentario por la atención que se les presta, en función al número de sus componentes y quiero decir que la valoración del Grupo Parlamentario Socialista es exactamente igual en el caso de un grupo que pueda tener tres, siete o 126 miembros. En este sentido, si ha habido algún malentendido, mi grupo parlamentario le pide disculpas.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señorita.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Cosidó.

El señor COSIDÓ GUTIÉRREZ: Gracias, señor presidente.

Creo que la senadora Etxegoyen estará de acuerdo conmigo en que cuando estamos circulando por una carretera o por una ciudad y cometemos una infracción —que es algo muy poco habitual en nuestro caso—, si un agente de tráfico nos detiene con objeto de sancionarnos por la infracción cometida y se extiende en la reprimenda, estoy seguro de que ambos le escuchamos con el máximo respeto pero, en el fondo, deseamos que o bien nos ponga la multa o bien nos eche la reprimenda, pero que no debemos ser sancionados por dos veces. (*Risas.*) Hago este comentario porque como nos vamos a oponer al veto, espero que me permita que no haga una intervención extensa y que no la riña, además de anunciarle nuestra posición en contra.

Mi grupo parlamentario se va a oponer al veto porque cree en esta ley. Al volver del fin de semana, cuando se tiene noticia de las decenas de muertos que se han producido, uno se queda sorprendido de la naturalidad con la que la sociedad asume esta constante sangría de vidas humanas y, como responsable político, también sorprende la insuficiente atención que dedicamos a poner fin a un problema de la gravedad social, e incluso moral, que tiene éste.

Creemos que esta ley no va a ser la panacea para evitar los accidentes de tráfico, pero tenemos el convencimiento —y la experiencia de otros países que se han adelantado en la puesta en marcha de esta idea—, de que indudablemente puede contribuir y contribuirá, de hecho, a reducir este tremendo drama que sufrimos cotidianamente en nuestras carreteras.

En segundo lugar, nos vamos a oponer al veto porque, como ya han señalado varios de los intervinientes, ésta es casi una iniciativa de esta Cámara. El Congreso de los Diputados y el Gobierno han tardado catorce años en hacer caso a la recomendación del Senado, del año 1991 —y tengo a mi lado al senador Sacristán que fue un digno e importante componente de la comisión de estudio para llevar adelante esta iniciativa—. Por ello, creo que tendría poco

sentido que ante una iniciativa que lanza el Senado, y que tarda catorce años en volver, sea el propio Senado el que la veto.

En tercer lugar, quiero señalar que éste es un compromiso recogido en el programa electoral del Partido Popular que, como ya he dicho, creía que una idea importante para reducir los accidentes de tráfico era la posibilidad de implantar el carné por puntos.

En cuarto lugar, nos vamos a oponer porque con el trabajo de todos, incluyendo el suyo propio, hemos contribuido a mejorar el texto de la ley tal y como vino del Congreso de los Diputados con, si no he contado mal, un total de 22 enmiendas aceptadas a los distintos grupos, tres enmiendas transaccionales, etcétera. No me voy a extender sobre ello porque el senador Peñarrubia ya dará buena cuenta de todas las mejoras que se han introducido, muy especialmente las que se deben al Grupo Parlamentario Popular, pero indudablemente todos debemos reconocer que hemos trabajado bien y hemos conseguido mejorar esta ley, que desde el principio nos parecía oportuna.

En quinto lugar, para una vez que nos ponemos de acuerdo los grupos mayoritarios de la Cámara, lo cual no siempre es fácil en esta legislatura, a mi me produce cierta pena que en este caso un grupo tan digno e importante como es el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos se quiera desmarcar de este consenso general que hay sobre una ley que en realidad tiene un contenido mucho más técnico que estrictamente ideológico o político.

No voy a entrar en el fondo de sus argumentos e insisto en que no me lo tome como un desprecio. Además, nuestro portavoz en el debate de las enmiendas le dará cuenta de las cosas en las que podamos estar más de acuerdo y en las que podamos estar más en desacuerdo.

No quiero entrar en el vicio —lo decía antes— de reñir-la, pero mi grupo entiende que hay una cierta desproporción entre las demandas de competencias que ustedes solicitan —nosotros en su momento no las atendimos y parece que el Gobierno socialista, a pesar de su talante y de su diálogo, tampoco está muy en el camino de atenderlas—, y una propuesta de veto a una ley que —en eso sí coincido con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista— no trata estrictamente de esta cuestión. Además, habría otros procedimientos y canales para solicitar esas demandas.

Es obvio que si mi grupo, como mayoritario de la Cámara, se uniera al suyo en este veto, prosperaría el veto, pero quiero que entienda bien que precisamente por ser el grupo mayoritario de la Cámara tenemos un sentido de la responsabilidad y ustedes también, por supuesto. Si nosotros nos uniéramos a su veto y vetáramos la ley, estaríamos vetando algo en lo que creemos —es verdad que tanto ustedes como nosotros— y por tanto hacer oposición no es decir siempre que no al Gobierno; hacer oposición es tratar de contribuir desde nuestra posición a solucionar los problemas de los ciudadanos.

Aunque me da mucha pereza, me quiero unir también a esa recomendación que le han hecho desde el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrès, no en el sentido de que retire el veto, porque a estas alturas ya no ha lugar, pero sería muy positivo y daríamos una buena imagen, que

transmitiéramos desde esta Cámara una voluntad política de mayor contundencia y preocupación respecto al tema de los accidentes de tráfico y nuestra voluntad de seguir peleando políticamente para acabar con esa lacra. En el caso de que su veto sea rechazado, a nosotros nos gustaría mucho que el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos pudiera unirse en la votación al resto de los grupos de la Cámara para sacar adelante por unanimidad esta iniciativa.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría. *(Pausa.)*

Vamos a proceder a la votación de la propuesta de veto del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, sobre el proyecto de ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 212; a favor, cinco; en contra, 199; abstenciones, ocho.

El señor PRESIDENTE: No se ha aprobado el veto.

Pasamos a la defensa de las enmiendas.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió; enmiendas números 68 y 69. Para la defensa de las mismas, tiene la palabra el senador Badía. *(Rumores.)*

Señorías, les ruego que guarden silencio o salgan del hemiciclo. *(Rumores.)*

Les ruego que aceleren su salida, señorías. *(Rumores.)*

Señorías, les ruego que guarden silencio o salgan del hemiciclo. No vamos a dar comienzo a la intervención del senador Badía hasta que haya silencio en la sala. *(Rumores.)*

Señorías les ruego que guarden silencio.

Comience, señoría.

El señor BADIA I CHANCHO: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, nuestro grupo mantiene sólo dos enmiendas de orden competencial. Sin embargo, me gustaría referirme al gran esfuerzo que el mismo ha hecho durante la tramitación de una ley que considera de vital importancia. Ya han dicho otros portavoces en el debate previo a este de defensa de las enmiendas, y estamos de acuerdo en ello, que es una ley de enorme interés para el normal desarrollo de la circulación.

Es evidente que nuestras 25 enmiendas pretenden profundizar en un tema tan importante como es la seguridad del tráfico y que lo hacemos desde todos los puntos de vista, desde la necesidad de dotación de los medios humanos para la aplicación de la ley que hoy aprobaremos hasta la reducción del catálogo de conductas que hacen perder puntos, porque entendemos que este modelo no busca una sanción sino una concienciación al respecto, al tiempo que salvar incongruencias, como la obligación de hacer el cur-

so de recuperación, en otras situaciones paralelas, como pueden ser las sanciones o las condenas por delitos.

En este sentido, creo que todos los grupos parlamentarios hemos hecho un esfuerzo importante.

Nuestro grupo parlamentario presenta dos enmiendas a las que quiero hacer una referencia concreta. Su contenido es de carácter competencial y son muy parecidas a las que ha planteado también el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, concretándose en dos puntos fundamentales.

En primer lugar, se trata del respeto a la competencia de las comunidades autónomas por lo que se refiere a la retirada del permiso por puntos. Entendemos que la Comunidad Autónoma de Cataluña, que tiene transferidas esta competencias, debe tener capacidad en la resolución del conflicto competencial, evitándose una duplicidad de trámites que, lo queramos o no, se va a producir. Espero y deseo que la sensibilidad que estoy seguro que tendrá el Gobierno para aplicar esta ley irá en esta línea y no se producirá tal duplicidad. En todo caso, mantenemos la enmienda en tanto en cuanto entendemos que se puede producir y por eso solicitamos a los grupos parlamentarios su apoyo a la misma.

La segunda, también fundamental, trata sobre la competencia de otorgar las autorizaciones a las escuelas para impartir los cursos de recuperación de puntos. Entendemos que, si una comunidad autónoma tiene transferidas todas las competencias en este sentido, es lógico que tenga la competencia en un asunto tan importante como éste y que se prevé en la ley como un punto de desarrollo normal de una ley, que espero y deseo que suponga un avance importante a la hora de evitar accidentes.

En definitiva, entendemos que a través de las enmiendas presentadas se pone de manifiesto el esfuerzo realizado por parte de todos los grupos parlamentarios, especialmente, del nuestro, puesto que hemos transaccionado 23 de las 25 que presentamos, lo que es una buena muestra del interés expresado por nuestro grupo parlamentario, entre otras cosas, porque fue uno de los que apoyó el carné por puntos. La pretensión de un consenso general es lo que ha motivado la retirada de estas enmiendas y la búsqueda de estas transaccionales, a fin de que ésta sea una ley de todos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Enmiendas números 28, 29, 30, 31, 32 y 33, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, para cuya defensa tiene la palabra la senadora Etxegoyen.

La señora ETXEGOYEN GAZTELUMENDI: Gracias, señor presidente.

Creo que todos ustedes conocen que, de la misma forma que no solemos ser muy proclives a vetar por vetar los proyectos de ley, otra cuestión que procuramos que nos caracterice es que, cuando presentamos enmiendas a un proyecto de ley, exponemos la justificación de las mismas con una cierta argumentación lógica y entendible.

Por eso les digo que todo aquel que haya estado interesado en conocer el alcance de nuestras enmiendas ya las

habrá leído, por lo que, para no aburrirles más, las doy por defendidas en los términos en que constan en el Boletín Oficial.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Enmiendas números 15, 16, 17, 18, 23, 24, del Grupo Parlamentario Socialista, en los términos de la enmienda transaccional presentada y votada en Comisión, y la número 25. Para su defensa, tiene la palabra el senador Camacho.

El señor CAMACHO SÁNCHEZ: Muy brevemente, señor presidente, porque voy a dar por defendidas estas enmiendas. Prácticamente, todas ellas son de carácter técnico y no merece la pena entrar en el contenido de las mismas.

En coherencia con los argumentos que antes he expuesto respecto del voto en contra del veto, anuncio también nuestro voto en contra de las dos enmiendas del Grupo Catalán en el Senado de Convergència i Unió y las del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Popular números 38, 40, 44, 45, 47, 48 y 58, para cuya defensa tiene la palabra el senador Peñarrubia.

El señor PEÑARRUBIA AGIUS: Gracias, señor presidente.

Señorías, subo a esta tribuna para defender las enmiendas parciales números 38, 40, 44, 45, 47, 48 y 58 del Grupo Parlamentario Popular al proyecto de ley por el que se regula el permiso y la licencia de conducir por puntos, sobre las que mi grupo ha formulado el correspondiente voto particular.

Decía hace una semana en comisión, y se ha dicho esta mañana aquí por mi compañero el senador Cosidó, que la pretensión de regular por ley el permiso o licencia de conducir por puntos es algo que nace precisamente en esta Cámara. No hay que olvidar que en el año 1991 el Senado creaba una comisión específica, con el fin de estudiar y analizar los problemas relacionados con el tráfico y la seguridad vial. Una de las conclusiones de dicha comisión, una vez conocida la opinión de los expertos en la materia, fue precisamente la necesidad de implantar el ya comentado carné por puntos, con el fin de reducir en lo posible la siniestralidad y mejorar la seguridad vial, cuestión que fue incorporada al programa electoral del Partido Popular y al de otras formaciones políticas. Por tanto, se trata de un objetivo de casi la totalidad de grupos parlamentarios, de ahí el alto grado de acuerdo que está alcanzando tanto en su trámite en el Congreso como en el Senado. Prueba de ello, señor presidente, señorías, es el reducido número de enmiendas que quedan vivas y sobre las que se han formulado votos particulares.

Quiero recordar, a título de ejemplo, que el Grupo Parlamentario Popular presentó al proyecto de ley en esta Cámara un total de 25 enmiendas parciales. Algunas han sido retiradas con el fin de aproximar posiciones, otras han sido

objeto de transacción y varias de ellas fueron aprobadas, y por tanto asumidas por los restantes grupos, por lo que quedan para debate en este Pleno tan solo 7 de las 25 inicialmente presentadas, a las que se ha formulado el correspondiente voto particular que paso a defender, con la certeza de que aun vamos a alcanzar nuevos acuerdos en torno a este proyecto de ley. En tal sentido, y con el fin de ser breve, voy a intentar sintetizar al máximo la defensa de estas 7 enmiendas.

Las numeradas como 38, 44 y 45 tienen un denominador común que afecta por igual a los artículos 60.4.b) párrafo segundo, al párrafo primero del artículo 82 y a la disposición adicional primera de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Estas tres fueron resumidas en comisión a través de una enmienda in voce consistente en introducir a continuación de «... sea firme en vía administrativa» un párrafo del siguiente tenor literal: «Salvo que se haya presentado recurso judicial, éste haya sido admitido a trámite y solicitada la suspensión de los efectos de la resolución administrativa, en cuyo caso deberá estar resuelta judicialmente esta petición.» Con ello se intentaba no solo que la sanción y pérdida de puntos, si los hubiese, lo fuese en el momento en que se han agotado todas las vías que la legislación establece con respecto a la protección de los derechos del conductor, sino también homologarnos con los países de nuestro entorno, como por ejemplo Francia e Italia, que tienen larga experiencia en la aplicación de una norma de estas características.

En definitiva, señor presidente, señorías, pretendíamos introducir en el proyecto de ley, por aquello de que lo que abunda no daña, algo que está contemplado — además con claridad — en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que recoge la posibilidad de solicitar la suspensión cautelar de la resolución administrativa cuando se interpone el correspondiente recurso contencioso-administrativo. Por lo que, en aras de una mayor concreción de la ley, la propuesta contenida en las enmiendas números 38, 44 y 45 ya citadas es perfectamente prescindible y, por tanto, anunciamos su retirada, así como también la de la enmienda número 40.

Sin embargo, la enmienda número 47 para el Grupo Parlamentario Popular tiene un significado nada despreciable, ya que supone una apuesta decidida por el futuro. Se trata de que la licencia o permiso de conducir vaya unido al documento nacional de identidad del conductor. La propuesta, de por sí sensata y razonable, se formula justo en el momento en que se trabaja en la implantación del documento nacional de identidad electrónico; por cierto, calificado ayer en la sesión de control del Gobierno y en esta Cámara por el ministro Sevilla como pieza cardinal de la reforma y modernización de la Administración Pública. Sin comentarios. En cualquier caso, no hay que olvidar que el Consejo de Ministros aprobó recientemente un acuerdo por el que se autorizaba la suscripción de un convenio de colaboración entre el Ministerio del Interior y el de Industria para impulsar precisamente el documento nacional de identidad electrónico.

Señor presidente, señorías, el modelo, sin duda novedoso y moderno, propio del siglo XXI, tiene además su justificación y razón de ser en el hecho de que ambos documentos, licencia o permiso de conducir y el documento nacional de identidad, dependen del mismo ministerio, si bien de dos direcciones generales distintas. Esta Cámara así lo ha entendido y, en consecuencia, ha aprovechado la oportunidad para introducir una mejora de largo alcance en la futura ley; mejora que está acorde con la era de la informática de las nuevas tecnologías de las comunicaciones electrónicas, en definitiva, con lo que denominamos sociedad de la información; es decir, adaptar en un futuro el nuevo carné por puntos a Internet.

Para ello ha sido preciso proponer una enmienda transaccional suscrita por varios grupos parlamentarios a la número 47 ya comentada, del Grupo Parlamentario Popular, en la que se sustituye del texto inicial «el plazo de un año» por «el momento en que técnicamente sea posible», y cuyo contenido final es: reglamentariamente se establecerá el formato del permiso o licencia de conducir integrado en el documento nacional de identidad del conductor en el momento en que técnicamente sea posible, así como el documento complementario que permita visualizar de manera tangible el saldo de puntos.

Acabo, señor presidente, señorías, como iniciaba mi intervención, uniendo dos enmiendas, la 48 y la 58 respectivamente, que para mi grupo tienen una especial relevancia y ambas se refieren a la necesidad de disponer de un reglamento que regule los centros de formación de conductores. Entendemos la incorporación de un anexo III nuevo, en el que se incluyan los criterios, las líneas básicas, los objetivos, tipos de cursos, así como las características que deben reunir los centros, sus recursos mínimos y los contenidos y programas, y ello porque consideramos que disponer de unos esquemas que permitan abordar el correspondiente reglamento que desarrolle estos aspectos tan complejos de la ley constituye, a nuestro juicio, un elemento esencial para que la norma tenga no ya virtualidad, sino el reconocimiento y aceptación desde su implantación por el conjunto de la sociedad al reducir los márgenes de discrecionalidad de la administración.

Sobre la necesidad de que el proyecto de ley contemple esta cuestión, sí quiero dejar constancia... (*El señor Pezzi Cereto: ¡Tiempo!*) No se ponga nervioso, señor senador. A lo mejor todavía no han puesto la pista. Decía que sobre la necesidad de que el proyecto de ley contemple esta cuestión sí quiero dejar constancia de la predisposición del Grupo Parlamentario Socialista de llegar, mediante transacción, a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Popular. En comisión y previo a ella, hubo conversaciones con el fin de alcanzar el acuerdo que en aquel momento no fue posible. Sin embargo, hoy y aquí se ha formalizado una enmienda transaccional que sustituye a la número 58, del Grupo Parlamentario Popular, y que incorpora al proyecto de ley un anexo III nuevo, donde se recogen los criterios ya comentados y, en consecuencia, por coherencia retiramos la enmienda número 48.

Por último, y ahora sí que termino, señor presidente, señorías, señor senador, quiero manifestar con brevedad y

casi telegráficamente la posición del Grupo Parlamentario Popular con respecto a los votos particulares del resto de grupos. En ese sentido, quiero decir que votaremos afirmativamente todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista por considerar que suponen mejoras técnicas al proyecto, que lamentamos...

El señor PRESIDENTE: Señoría, le ruego que concluya, porque va a tener otro turno en el de portavoces.

El señor PEÑARRUBIA AGIUS: Concluyo en un minuto, señor presidente.

Lamentamos no poder votar afirmativamente las enmiendas del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos pese a la excelente contribución que la señora senadora Etxegoyen ha realizado al debate. Creo sinceramente que ella entiende las razones y sí me gustaría expresar y dejar constancia en el «Diario de Sesiones» de su buen hacer, buen talante y también talento. Algo parecido se puede decir del senador Badia. También él entenderá por qué no podemos votar las dos enmiendas que permanecen vivas de Convergència i Unió de las muchas que su grupo ha presentado a lo largo del trámite parlamentario a este proyecto de ley. Quiero añadir, si acaso, que con CiU hemos tenido muchas coincidencias tanto en sus planteamientos como en los nuestros y a través de enmiendas que han mejorado el texto inicial, que llegó tanto al Congreso de los Diputados como a esta Cámara.

Para concluir, quiero manifestar, señor presidente, que votaremos, como no puede ser de otra manera, afirmativamente el dictamen de la comisión.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Turno en contra? (*Pausa.*)

Abrimos el turno de portavoces.

¿Grupo Mixto? (*Pausa.*)

¿Grupo de Coalición Canaria? (*Pausa.*)

Por el Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra el senador Badia.

El señor BADIA I CHANCHO: Gracias, señor presidente.

Intentaré ser rápido, pero dentro de lo que permite la ley de tráfico. Bromas aparte, creo, señorías, que este debate nos debe servir para sensibilizarnos respecto de una cuestión fundamental, confiando en los resultados de la ley que hoy vamos a aprobar.

Antes de fijar la posición de mi grupo voy a darles unos datos objetivos, que quizá no se recojan en los medios de comunicación, pero que son reales: diez muertos diarios, más de 2.054 accidentados al día según Unespa, y más de 3.500 millones de euros en pagos por parte de las aseguradoras. Creo que vale la pena que hoy los recordemos, precisamente cuando estamos debatiendo una ley que, como he dicho, confío tenga importantes resultados en el futuro. Los más de 500.000 millones de las entonces pesetas en pagos de indemnizaciones a accidentados de tráfico y la friolera de diez muertos diarios son hechos indiscutibles

ante los que algo tenemos que hacer. Estamos ante una ley que será una referencia durante esta legislatura porque va a afectar a miles y miles de ciudadanos; hemos de tener en cuenta que esos 2.054 accidentados diarios tienen familias detrás.

Por otro lado, esta ley ha sido objeto de un amplio debate a lo largo de muchos años, y así se ha manifestado en las intervenciones anteriores. Y me gustaría resaltar que tenemos asumido que los accidentes de tráfico son algo normal, algo con lo que nos hemos de conformar. Por ello, creo que este debe ser el punto de partida para intentar reducirlos.

Convergència i Unió lleva mucho tiempo pregonando la necesidad de que exista un permiso de conducir por puntos, aunque no nos vamos a poner ninguna medalla por eso; en todo caso se las merecerá la ley en función de sus resultados. Por tanto, también felicitamos al Gobierno.

De cualquier forma, el texto que hoy vamos a aprobar no será en absoluto la panacea para un problema tan grave como éste. Hoy hemos introducido una discusión con un claro valor pedagógico, persiguiendo esa conducción adecuada que permita la reducción de los accidentes. En definitiva, hemos de avanzar en un tema tan importante como este. Pero también hay que resaltar que esta ley no va dirigida a multar a los ciudadanos. Entiendo que no tenemos que concebir los puntos como multas, sino como un crédito de confianza a los ciudadanos que no está en el mercado, porque los puntos ni se compran ni se venden. Por ello nos gustaría que con ellos se transmitiera a los ciudadanos el mensaje: Conduce bien.

También quiero dejar aquí mi reconocimiento a todos los que han hecho posible el debate de hoy: los grupos parlamentarios, las asociaciones del ámbito de la seguridad vial, que han hecho un importantísimo esfuerzo para que hoy estemos ante una ley como ésta, y, evidentemente, el Gobierno y la Dirección General de Tráfico.

Profundizando en el aspecto pedagógico de esta ley hay que indicar también que los puntos no son un premio por conducir bien, sino una forma de avanzar en los objetivos que se persiguen con esta regulación tan importante. También hay que hacer una especial referencia a los cursos de sensibilización y reeducación vial, que han de servir asimismo para concienciarnos a todos, que en alguna ocasión podemos haber incumplido el reglamento de la circulación.

En resumen, el proyecto de ley que hoy vamos a aprobar no es la panacea para la problemática del tráfico y su consecuencia: los accidentes de tráfico. Sólo es un instrumento más.

Insisto en que nuestra sociedad ha relativizado un tema tan importante como éste, y espero que este debate nos permita dejar de pensar que los accidentes son algo normal y que a partir de hoy seamos mucho más sensibles respecto de un tema tan fundamental como el que nos ocupa.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos tiene la palabra la senadora Etxegoyen.

La señora ETXEGOYEN GAZTELUMENDI: Gracias, señor presidente.

No pensaba intervenir porque considero que a estas alturas del debate la posición de mi grupo está ya muy clara, pero me veo en la obligación de hacerlo porque de nuevo tengo que agradecer las amables palabras que muchos de mis compañeros me han dedicado en sus intervenciones, una amabilidad, por otra parte, de la que hacen gala todos los días. Y quiero dejar patente que es precisamente eso, esa especie de complicidad entre compañeros de distinto color político una de las cosas por las cuáles merece la pena trabajar en esta Casa y hacerlo bien.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Entesa Catalana de Progrés tiene la palabra el senador Bruguera.

El señor BRUGUERA BATALLA: «Gràcies, senyor president».

Señorías, poca cosa queda ya por añadir en este debate de guante blanco, pero si me lo permiten, y aunque sólo sea para dejar constancia de ello en el «Diario de Sesiones», quisiera decir unas breves palabras.

La preocupación por el alarmante aumento de los accidentes de tráfico, sus trágicas consecuencias y las causas que los provocan no son, tal y como han manifestado muchos de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, una cuestión sobrevenida; éste no es un tema nuevo en esta Casa. Efectivamente a lo largo de la IV Legislatura se constituyó una comisión especial de encuesta e investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y la seguridad vial. El dictamen de dicha comisión, aprobado en 1991, es un instrumento exhaustivo e interesantísimo que ha sido alabado esta misma semana por el propio director general de Tráfico en la Comisión de Interior de esta Cámara, y que concluyó con un listado de propuestas y recomendaciones entre las que se sugirió —y cito textualmente— poner en marcha un permiso de conducir con crédito de puntos que sean descontados en función de las infracciones cometidas. Ésa fue, pues, la primera vez que en las Cortes Generales se habló de la conveniencia de implantar el carné por puntos en nuestro país.

Esta Cámara puede sentirse satisfecha y orgullosa de ver cómo hoy, aunque sea tras 14 años y cuatro legislaturas, debatimos un proyecto de ley en el que fuimos pioneros e innovadores en cuanto a su propuesta, de comprobar cómo finalmente florece la semilla que humildemente sembramos hace 14 años, y si me permiten la broma, de ver cómo, aunque sea por una sola vez, esta Casa es de alguna manera Cámara de primera lectura, o en todo caso de primera semilla.

Quiero manifestar de entrada el apoyo decidido, entusiasta y sin ningún tipo de reservas del grupo parlamentario que me honro en representar en esta ocasión, el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, y anunciar nuestro consecuente voto afirmativo al proyecto de ley por el que se regula el permiso y la licencia de conducción por

puntos, que modifica a su vez el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Permítanme que exponga brevemente las principales razones de nuestro voto afirmativo. En primer lugar, compartimos la necesidad de regular el permiso y la licencia de circulación a través de un sistema por puntos. Algunas de las razones que justifican esta necesidad son, a nuestro juicio, las siguientes: Primero. El parque automovilístico español es de unos 27 millones de vehículos, habiendo experimentado un incremento del 40 por ciento en 10 años y manteniendo actualmente una tasa de crecimiento sostenido del 4 por ciento anual.

Segundo. El censo de conductores es actualmente de 22 millones, con un incremento del 24 por ciento en diez años y creciendo a un ritmo del 2,4 anual.

Tercero. El año 2003 se produjeron 100.000 accidentes con víctimas en España, 5.400 víctimas mortales, con un promedio de 15 muertes diarias, 25.000 heridos graves y la friolera de 120.000 heridos leves, si bien es verdad que estas escalofriantes e inaceptables cifras se han visto reducidas el año 2004 alrededor de un 15 por ciento.

Cuarto. La cifra de víctimas mortales en el Estado español es de 132 por cada millón de habitantes, mientras que en los países europeos de nuestro entorno es de 105, es decir, en nuestro país tenemos un 30 por ciento más de víctimas mortales que los países referentes.

En definitiva, esta necesidad también se justifica por el hecho de que, a nuestro juicio, la ley será un instrumento eficaz para la reducción de los índices de siniestralidad, tal como se ha venido demostrando en los países de nuestro entorno en los que se ha implantado una ley similar, como pueden ser Francia, Alemania, Italia, Bélgica o Gran Bretaña.

En segundo lugar, estamos de acuerdo en aplicar el permiso de conducción por puntos por un criterio de oportunidad. Estamos convencidos de que la sociedad española está suficientemente mentalizada y madura para entender que se priorice la seguridad incluso por encima de la fluidez del tráfico para reconocer que la reducción de la siniestralidad es una labor de todos y para aceptar, por tanto, un sistema que condicione la posición del carné de conducir al cumplimiento de las normas establecidas y que, por consiguiente, penalice a los infractores multirreincidentes hasta el punto de que puedan ser suspendidos temporalmente del derecho a conducir.

Los datos aportados por la encuesta que el CIS realizó en diciembre de 2004 nos parecen elocuentes y claros en este sentido. El 93 por ciento de los encuestados afirma que el número de accidentes mortales es alto o muy alto, y solo el 11 por ciento conoce el número aproximado de víctimas mortales que se producen en un año. Por otra parte, el 67 por ciento considera que los principales responsables de procurar el descenso de los accidentes son los conductores. Finalmente, al 71 por ciento le parece bien o muy bien la introducción del carné por puntos, y el 64 por ciento considera que éste será un elemento decisivo para el descenso de los accidentes.

En resumen, creemos que estos datos demuestran efectivamente que la inmensa mayoría de los ciudadanos de nuestro país consideramos incuestionable y oportuna la decisión de introducir el carné por puntos.

En tercer lugar, vamos a votar afirmativamente esta ley porque compartimos los objetivos globales que persigue, así como la filosofía que subyace en su redacción.

La ley que hoy debatimos conjuga adecuadamente, a nuestro juicio, el objetivo sensibilizador y reeducador con el punitivo y penalizador. Con la combinación de ambos objetivos se consigue, de una parte, premiar la prudencia, la responsabilidad y la buena conducción y, por otra, perseguir y castigar la multirreincidencia.

En el trámite parlamentario en esta Cámara, en la Comisión de Interior, la ley ha sido mejorada sustancialmente, como lo va a ser también en las votaciones que vamos a efectuar en este pleno, a través de las aportaciones realizadas por los distintos grupos parlamentarios, entre ellos el nuestro, Entesa Catalana de Progrés. En general, la mayoría son mejoras técnicas que resuelven disfunciones que podrían haber generado dudas o problemas en su aplicación práctica.

En cuarto lugar, apoyamos sin fisuras este proyecto de ley porque no se trata de una iniciativa aislada. Esta ley no es un oasis en el desierto, sino que se enmarca en una de las prioridades políticas del Gobierno para esta legislatura como es la lucha decidida por reducir los accidentes de tráfico. Las campañas divulgativas de información y de sensibilización, los crecientes controles de velocidad y alcoholemia o la insistencia en el uso del casco protector y el cinturón de seguridad son los primeros peldaños de una escalera con la que, con la ley que aprobaremos en este pleno, alcanzaremos únicamente el primer rellano. Pero a esta escalera hemos de continuar añadiéndole más peldaños y más rellanos. Esta ley no significa la culminación del proceso, no es un punto final, es únicamente un punto y seguido.

El Gobierno efectivamente ha anunciado un plan estratégico de seguridad vial para los próximos años, que nosotros compartimos y apoyamos, pero además, desde nuestro grupo parlamentario queremos dejar constancia de que también será necesario, en un futuro inmediato, abordar determinadas modificaciones reglamentarias y legislativas que completen la regulación del permiso o licencia de conducción. Deberemos por lo tanto añadir más peldaños y más rellanos a esta escalera, y con ello no queremos restar importancia en absoluto a la ley que estamos debatiendo; muy al contrario, creemos que la complementarán y la mejorarán.

Nos referimos a la necesidad de disponer de nuevos reglamentos de conductores y de vehículos adaptados a las nuevas necesidades; de dotarnos también de una ley específica que regule la obtención y la tramitación de las infracciones detectadas por sistemas de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo, es decir, los conocidos radares fijos, así la necesaria modificación, en un futuro, del Código Penal en los siguientes supuestos: primero, la modificación del artículo 379, que tipifica como delito contra la seguridad del tráfi-

co la conducción de un vehículo a motor o de un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, etcétera, a fin de adaptarlo a la jurisprudencia, tanto del Tribunal Supremo...

El señor PRESIDENTE: Señoría, le ruego concluya.

El señor BRUGUERA BATALLA: Termino, señor presidente.

...como a la resolución del Consejo de Europa, y también a la tendencia legislativa de la mayoría de Estados miembros de la Unión Europea.

Segundo, la tipificación como delito contra la seguridad del tráfico de aquellos excesos de velocidad que sean calificados como infracciones administrativas muy graves.

Tercero, la inclusión como delito de la conducción sin disponer de la correspondiente autorización administrativa. Y finalmente, creemos que será necesario la inclusión de la vía relativa a la pérdida de puntos asignados a los titulares de permisos o licencias de conducción en los delitos contra la seguridad del tráfico, puesto que, de no hacerlo, podría darse la paradoja de que, en vía penal, dichos delitos no llevaran la pérdida de puntos y en cambio sí la llevaran en vía administrativa.

Termino, señor presidente, señoras y señores senadores, con una última reflexión. Evidentemente, el coche, en un país moderno y avanzado como el nuestro, se ha convertido en un instrumento de libertad y de autonomía personal, pero no puede, no debe ser utilizado temerariamente poniendo en peligro la propia vida o la de los otros ciudadanos.

Con la entrada en vigor del carné por puntos el permiso o licencia de conducción dejará de ser un derecho perpetuo para convertirse en un préstamo, como decía el señor Badía, en un crédito que, en forma de confianza, nos concede el conjunto de la sociedad, y deberemos devolverles esos intereses en forma de prudencia, de responsabilidad y de buenas prácticas al frente de un volante. Lo contrario supondrá la pérdida de dicha confianza y, por lo tanto, la amortización anticipada del crédito.

En definitiva, a partir de la entrada en vigor de esta ley el carné por puntos se convertirá, en palabras de la consejera de Interior de la Generalitat, Montserrat Tura, en un instrumento precioso y frágil, como preciosa y frágil es la vida de todos nosotros.

Muchas gracias. «Moltes gràcies, senyor president».

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? *(Pausa.)* No hace uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el senador Peñarrubia.

El señor PEÑARRUBIA AGIUS: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, les doy mi palabra de honor de que no voy a utilizar demasiado tiempo en este turno de portavoces, que ya es el último de este debate. Por ello, con brevedad y de manera telegráfica, quiero dejar constancia del apoyo sin

reservas del Grupo Parlamentario Popular a este proyecto de ley. Así ha sido tanto en su trámite en el Congreso de los Diputados como aquí en el Senado.

Esta apuesta por un nuevo modelo de permiso o licencia de conducir, basado en un crédito de puntos que la sociedad nos otorga a los conductores, significa, ni más ni menos, depositar la confianza en una conducción responsable. Somos conscientes de que no va a ser la panacea que evite, de manera inmediata, las circunstancias que concurren para que se produzcan los accidentes de tráfico, y con ellos la tragedia que supone para sus víctimas y familiares. Pero puede ser, junto con otras medidas, una herramienta eficaz que ayude a tener una nueva predisposición y una nueva actitud de los conductores frente al fenómeno del tráfico —mal necesario le llamaría yo— y, sobre todo, a mejorar la seguridad vial.

En aras de la brevedad que les he prometido no voy a ser explícito en resaltar las bondades de la futura ley, pero no debo de obviar una que, a mi juicio, resume el objetivo global del proyecto, que es primar la conducción responsable o, dicho de otra manera, incentivar los buenos hábitos al volante al contemplar el aumento de puntos para aquellos conductores que demuestren una actitud responsable en la carretera, propuesta, por cierto, introducida por mi grupo en el trámite parlamentario en el Congreso de los Diputados.

Los trabajos tanto en aquella Cámara como en ésta, en comisión o en Pleno, junto con las enmiendas presentadas por todos los grupos parlamentarios, han servido para mejorar un texto normativo en cuyo contenido no sólo creemos, sino que, además, confiamos plenamente, y es consecuencia, puesto que en nuestros programas electorales estaba incluido, del compromiso que los distintos partidos políticos adquirimos con nuestros electores. De ahí el alto grado de acuerdo alcanzado y el resultado favorable que a buen seguro va a tener en esta Cámara.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Llamen a votación. *(Pausa.)*

Señorías, vamos a proceder a la votación de las enmiendas al proyecto de ley por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.

En primer lugar, votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió números 68 y 69.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 220; a favor, 10; en contra, 209; abstenciones, una.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos números 28 a 33.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 220; a favor, 11; en contra, 209.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 15 a 18, 23 y 24, en los términos de la transaccional votada en comisión, y la número 25, del Grupo Parlamentario Socialista.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 220; a favor, 215; abstenciones, cinco.

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobadas.

Pasamos a votar la propuesta de modificación del dictamen con número de registro 32.933, sobre la base de la enmienda número 47 del Grupo Parlamentario Popular, firmada por todos los grupos parlamentarios con la excepción del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. *(El señor Zubía Atxaerandio pide la palabra.)*

Tiene la palabra, señoría.

El señor ZUBÍA ATXAERANDIO: Gracias, señor presidente.

A fin de agilizar el debate señalaré que nuestro grupo parlamentario no ha suscrito dicha enmienda, pero en todo caso tiene intención de votarla favorablemente, por lo cual no tendríamos objeción en que lo fuera por asentimiento.

Gracias, señoría.

El señor PRESIDENTE: Entonces, se entiende que queda aprobada por asentimiento. *(Aplausos.)*

Pasamos a votar la propuesta de modificación con número de registro 32.934, sobre la base de la enmienda número 58 del Grupo Parlamentario Popular, firmada por todos los grupos parlamentarios menos el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, pero entiendo que el señor Zubía quiere decirnos exactamente lo mismo. Por tanto, queda aprobada por asentimiento.

Seguidamente, vamos a votar el dictamen en bloque. Se inicia la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 220; a favor, 214; en contra, seis .

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Tal como dispone el artículo 90 de la Constitución, se dará traslado de las enmiendas aprobadas por el Senado al Congreso de los Diputados para que este se pronuncie sobre las mismas en forma previa a la sanción del texto definitivo por Su Majestad el Rey.

Señorías, hasta la próxima semana. Se levanta la sesión.

Eran las once horas y quince minutos.