



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 300

INTERIOR

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

Sesión núm. 18

celebrada el miércoles 10 de junio de 2009

ORDEN DEL DÍA:

	Página
Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. (Número de expediente 121/000012.)	2
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. (Número de expediente 121/000012.)	2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

— **RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO, EN MATERIA SANCIONADORA. (Número de expediente 121/000012.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, se abre la sesión.

Señorías, en el orden del día aparece como primer punto la ratificación de la ponencia que informó el proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. Si no hay ninguna opinión en contra, doy por ratificada por asentimiento la ponencia. **(Pausa.)**

— **EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO, EN MATERIA SANCIONADORA. (Número de expediente 121/000012.)**

La señora **PRESIDENTA**: Antes de iniciar el debate, les anuncio que la hora de la votación será no antes de las seis de la tarde, dependiendo un poco de cómo se desarrolle; puede ser a las seis o a las seis y media. Conforme se establece en el Reglamento, y de la misma forma que hemos venido realizando en otros debates que se han producido en esta Comisión, si les parece bien a todos los grupos, vamos a agrupar la defensa de las enmiendas a todos los artículos, es decir, todas las enmiendas de cada grupo que continúen vivas. Finalmente habrá un turno para posicionarse a favor o en contra con respecto a las enmiendas del resto de los grupos, es decir, en defensa de las enmiendas propias y con respecto a las de los demás.

Iniciamos el debate con las enmiendas que han quedado vivas del Grupo Parlamentario Mixto y que defiende la señora Díez. Según tengo apuntado en mis notas, son las enmiendas números 1, 3 a 10, y 12. Tiene la palabra la señora Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Por seguir con ese orden propuesto por la presidenta, voy a tratar de ser ordenada. De las enmiendas que llegan vivas desde la

ponencia, la enmienda número 1 se ha incorporado, si no entiendo mal; respecto a la enmienda número 7 se me ha ofrecido una transacción, en la que están otros muchos grupos, que anuncio que acepto. Asimismo anuncio la retirada de las enmiendas números 4, 5, 6 y 9. Defenderé las restantes porque no tengo el texto de la transaccional de la 1; cuando lo vea probablemente la aceptaré, pero no la he podido ver. Por tanto voy a defender las cuatro enmiendas que se mantienen vivas, números 1, 3, 8 y 10.

En la enmienda número 1, al artículo 8, en el párrafo 2, funciones y composición, después del párrafo que dice: para la mejor consecución de sus fines, el consejo estará integrado, proponemos añadir que se integre en ese consejo el sector social de la discapacidad, que tendrá un representante en ese órgano, designado a propuesta del Consejo Nacional de la Discapacidad. Lo hacemos por coherencia con dos circunstancias que se producen. La primera de ellas es que los accidentes de circulación vial son la primera causa generadora de discapacidad grave en España, por lo que a nuestro juicio resulta evidente la necesidad de que en el órgano oficial de participación y consulta de las políticas de discapacidad de la Administración General del Estado estén incorporados, y además porque el artículo 15 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, establece que las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias participarán en los órganos consultivos. Por tanto, también por coherencia con esa ley que afecta al sector, pedimos que participen, a través de esta enmienda número 1.

La enmienda número 3 es al apartado quince del artículo 1, que da una nueva redacción al anexo II, en concreto al número 19 de dicho anexo, que proponemos que quede redactado del siguiente modo. El número 19 dice: Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones, y nosotros añadimos: en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad —ese sería el añadido de la enmienda número 3— o en cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación de personas —eso es lo que va en el texto—. Es decir, proponemos que se añada: en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad. La argumentación se deriva también de la que exponía para la defensa de la enmienda anterior. Se trata igualmente de dar cumplimiento a una demanda histórica de las personas con discapacidad en relación con los aparcamientos reservados para ellas, que muchas veces están ocupados y tienen que desplazarse largas distancias hasta encontrar un sitio, lo que supone un riesgo para su propia seguridad. Por tanto establecemos esa modificación en el número 19.

La cuarta enmienda que quiero defender es la número 8. Es una enmienda de modificación al artículo único del proyecto, punto 3 del artículo 86, tratamiento residual del vehículo. El texto que se propone al punto 3 del artículo 86 es también un añadido. El texto dice: En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura

Provincial de Tráfico —nosotros añadimos—, los órganos competentes de las comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico, y el alcalde, autoridad correspondiente por delegación, podrán. Y terminamos el párrafo añadiendo: acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control de tráfico, respectivamente en cada ámbito. Este sería el otro párrafo añadido. La justificación en este caso es sencilla. El texto solo da competencia para la medida de adjudicación a la Jefatura Provincial de Tráfico, sin embargo el artículo 86.1 de esta misma ley que estamos tratando establece, entre comillas, que la Administración podrá ordenar el traslado del vehículo a un centro autorizado de tratamiento de vehículos. No se especifica en el artículo 86.1 citado qué Administración, ya que nos encontramos con tres posibles administraciones concernidas y competentes en materia de tráfico, y entendemos que sería necesario especificarlo en este artículo.

Por último la enmienda número 10 es de modificación también al artículo 85.1, en la que se propone que se inicie el texto de la siguiente manera: Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito. Se trata de introducir: podrán proceder, y los agentes de la autoridad encargados, en vez de la autoridad encargada de la gestión del tráfico.

Estas son las cuatro enmiendas defendidas y que pasaremos a votación.

La señora **PRESIDENTA**: Quiero decir para que quede constancia, aunque todas SS.SS. lo saben, que este proyecto de ley vino con competencia legislativa plena a la Comisión, que se avocó la tramitación de este proyecto al Pleno el día 26 de marzo pasado. Por tanto, además de la lectura de hoy en la Comisión, como las que ha habido anteriormente en ponencia, tendrá otra lectura en la sesión plenaria que dictamine finalmente el proyecto de ley, que será la semana que viene.

Quiero también recordar a los diputados y a las diputadas que las posibles enmiendas in voce, transaccionales, de subsanación, técnicas o de corrección que pudiera haber a lo largo de la tramitación de esta tarde nos las hagan llegar a la Mesa, para poderlas tener y repartir si fuera necesario.

Seguimos con la defensa de las enmiendas. Toca el turno ahora al Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: En primer lugar quisiera agradecer el diálogo que ha habido en la ponencia, en especial por parte del grupo que da apoyo al Gobierno. Ha habido mucha receptividad, y por tanto hay un gran número de enmiendas que ya no voy a defender, porque se nos han propuesto transacciones. Pasaré luego, en

todo caso, el número concreto a la Mesa. Por tanto obvio ya el defenderlas, ya que son más de una docena.

Casi todas las que están en este paquete corresponden a enmiendas de Esquerra Republicana que hacían referencia básicamente a aspectos competenciales, y teniendo en cuenta que el Servei Català de Trànsit tiene asumidas las competencias que le corresponden en el actual ordenamiento, pensábamos que no estaban suficientemente salvaguardadas en el proyecto de ley, pero ahora con las transacciones consideramos que sí, y ello implicará la retirada de ese paquete de enmiendas.

Luego hay una enmienda que para nosotros es importante, y me consta que lo es también para la inmensa mayoría de los grupos que conforman esta Comisión y esta Cámara. Es la número 11, que coincide en el redactado con otras enmiendas de la mayoría de grupos, salvo el que da apoyo al Gobierno, y se refiere a un trato fiscal que consideramos diferenciado y discriminatorio para determinados tipos de vehículos de tracción mecánica: las motos. Es un sector que, igual que el de la automoción en general, sufre la crisis. Las cifras de descenso en las ventas son espectaculares y no parece necesario agravar más la situación. Las caídas en el sector superan ya el 40 por ciento en este año, y consideramos que se merecen una nueva fiscalidad, aplicable a partir de este año. Soy consciente de que se han buscado soluciones denodadamente a través de otros ámbitos y de otras comisiones pero, pese a esos intentos de acuerdo, mantengo la enmienda viva y quiero que se vote por una razón fundamental: el acuerdo al que en su momento se va a llegar en la Comisión de Economía no satisface del todo las peticiones del sector, que nos han hecho llegar unas argumentaciones de lo que se está pactando para la Comisión de Economía que —insisto— no satisfacen del todo. Por tanto mantenemos la enmienda número 11 viva, y con petición expresa de que se vote para conocer la opinión de los diferentes grupos.

Finalmente teníamos tres enmiendas, la 139, la 144 y la 146, que explico ahora por qué estaban presentadas, pero que las doy por retiradas. La 139 era una mejora técnica. No se ha aceptado, pero no es importante para nuestra posición en este proyecto de ley. La 144 hacía referencia, quizá por la sensibilidad que tenemos los que somos concejales de algún ayuntamiento, a la dificultad de cobrar las multas. Era importante que se aceptase pero, en cualquier caso, en aras del consenso retiramos también la 144, que permitía más facilidad de recaudación a los ayuntamientos cuando habían impuesto sanciones en el uso de sus facultades. También consideramos que es importante la número 146. Es una reivindicación histórica de las personas con discapacidad para quienes usurpan sus espacios reservados para aparcar, pero también en aras del consenso, y sobre todo porque hay precedentes en esta Comisión de no sancionar con pérdida de puntos, la retiramos.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Mantiene entonces la 11?

El señor **CANET I COMA**: Hay unas aceptadas. Otras son transacciones, que aceptamos. Retiramos tres: 139, 144 y 146. Y mantengo solo para votación la número 11.

La señora **PRESIDENTA**: Toca el turno al Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) para la defensa de sus enmiendas.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señora presidenta, le voy a plantear una cuestión de orden. Acabo de terminar hace cinco minutos otra ponencia relativa al proyecto de ley que regula la oficina judicial. Si fuera tan amable de posibilitar el atraso de mi intervención lo agradecería.

La señora **PRESIDENTA**: Dejamos un poco de tiempo al señor Olabarría, que se acaba de incorporar a esta Comisión.

Pasamos al turno del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, hoy se debate en la Comisión de Interior un proyecto de ley importante; importante porque va a configurar un nuevo sistema sancionador en materia de tráfico y seguridad vial. Lamentablemente es un sistema que se aplica muchísimo, y por tanto va a ser una ley de amplia aplicación y también de amplia discusión ciudadana, porque los temas que afectan al procedimiento sancionador en tráfico nunca son pacíficos. Va a ser una ley importante, de ahí que mi grupo valore de manera especial que en este proyecto de ley seamos capaces de encontrar un punto de acuerdo, un punto de consenso. Es importante el valor de ese consenso y de ese acuerdo en una ley —repito— que después va a ser muy aplicada. Mal iremos si esta ley se aprueba por mayorías ajustadas y en un futuro se modifican elementos troncales de la misma, porque no lograríamos asentar ese nuevo sistema sancionador en el que se incluyen también las nuevas tecnologías y en el que, digámoslo ya de entrada, las administraciones públicas llamadas a aplicar esta ley no lo van a tener fácil. Por tanto va a requerir un esfuerzo de desarrollo, y desde el Parlamento debemos dar la máxima cohesión y consenso a una ley que es importante.

El Grupo de Convergència i Unió se ha implicado a fondo, porque hace de los temas de seguridad vial uno de los ámbitos prioritarios de su actuación parlamentaria, negociando este proyecto de ley. Ya de entrada quiero agradecer el esfuerzo de los distintos grupos por buscar puntos de acuerdo y de entendimiento. Espero que del resultado de la Comisión de hoy podamos llegar prácticamente a un acuerdo total en el conjunto del articulado de este proyecto de ley. Para acordar debe cederse, nunca puedes acordar si no cedés en algo.

Señora presidenta, en aras de ordenar el debate de la manera más lógica posible, voy a referirme a las distintas enmiendas que mi grupo tiene presentadas, aludiendo al

destino de las mismas, bien porque han sido aceptadas en ponencia, bien porque las mantengo a votación para ser aceptadas hoy, bien quizá en algún caso porque a lo mejor no hemos llegado todavía a un punto de acuerdo total, y también me referiré por tanto a las que retiraría. De esta manera, señora presidenta, en ponencia donde ya se hizo una primera labor de aproximación mi grupo incorporó las enmiendas 148, 154, 159, 162, 163, 171, 177, 186, 193 y 197. Estas enmiendas fueron acordadas por amplia mayoría en ponencia —tenemos una excelente letrada, como es la señora Ripollés, que seguro que si nos hemos dejado alguna después nos podrá ayudar a una mayor concreción—, fueron aprobadas por un amplio consenso. También es cierto que mi grupo sometió a votación en ponencia cuatro enmiendas más que también fueron aprobadas, aunque en ese caso no recibieron la unanimidad de todos los grupos, porque había una discrepancia esencial desde el punto de vista del grupo mayoritario. Me refiero concretamente a las enmiendas 165 y 204. Ambas enmiendas se referían a un aspecto que afecta a la necesidad de incorporar dispositivos de alerta sobre la presencia de peatones en los garajes. No había esa unanimidad en ponencia, pero creo que existe hoy en Comisión. Quiero agradecer al Grupo Socialista que en ambas enmiendas hayamos llegado al acuerdo de dar solución a aquello que las personas con discapacidad están denunciando de alguna manera: esa no detección de la presencia de un automóvil que sale del garaje ni la alerta de la presencia de peatones. En eso que crea un problema —el Cermi nos pidió además que incluyéramos estas enmiendas y la propia ONCE también lo pidió— es bueno que al final se consiga unanimidad. Esperemos que el Gobierno esta vez sí que cumpla el plazo que la nueva ley le va a imponer. Por tanto agradezco expresamente que esas dos enmiendas que inicialmente no tenían unanimidad finalmente la hayan conseguido.

Quedaban otras dos enmiendas que fueron también incorporadas en ponencia, pero no por unanimidad, sino por mayoría, y que hoy tras las transacciones, acuerdos y puntos de aproximación a los que hemos llegado, también van a conseguir esa unanimidad. Me refiero concretamente a la enmienda 169, que intenta reforzar la presencia del seguro obligatorio; hay muchos coches que van sin seguro obligatorio que causan un accidente, y quien paga las consecuencias es la víctima de ese accidente, ya que el conductor no se para porque sabe que no tiene seguro. Nosotros proponíamos un adhesivo que permitía observar y controlar que ese coche que circula va con el seguro obligatorio. Creíamos que era una buena solución, aunque también es cierto que no era una solución de consenso. Mi grupo parlamentario es sensible también al hecho de que un tema como obligar a todos los coches a llevar un adhesivo, si no tiene una cierta posición unánime de esta Cámara, se puede frivolar después en la sociedad y en el día a día: ¡Ah! ¡Has puesto la pegatina! ¡No la has puesto! Esto podría dar lugar a una cierta frivolidad en la ejecución, sobre todo,

si me lo permite señora presidenta, si el grupo que sustenta y que tiene el poder para hacerlo cumplir con las disposiciones reglamentarias ya de entrada no está de acuerdo, con lo cual debe existir un punto de precaución y debemos buscar el consenso. Hemos buscado consenso, hemos ahondado en ello. Vamos a facilitar a través de esa enmienda, inicialmente la 169 del Grupo de Convergència i Unió que hacía referencia al adhesivo, una transacción que creemos que es positiva. No vamos a exigir el adhesivo, pero ya existe un adhesivo en los coches. Me refiero al adhesivo de haber pasado la ITV. Los coches deben pasar una ITV, y pasar esa ITV queda acreditado en el coche con el adhesivo. Pues bien vamos a exigir, a través de una nueva redacción en el artículo 65.7, que las estaciones de ITV requieran la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito. Si uno no tiene el coche asegurado no va a pasar la ITV. Es una manera de reforzar esa obligación del seguro obligatorio, y entendemos que puede ser una solución. Les advierto de todas formas que Convergència i Unió accede a ello en aras de obtener ese consenso, pero nos seguía gustando más el adhesivo específico del seguro, que lo tienen en países como en Italia. Repito, mejor tener una posición de consenso, y agradezco el esfuerzo al que se ha llegado.

Quedaba una última enmienda de Convergència i Unió también incorporada en el trámite de ponencia, que era la enmienda 201. Es una enmienda importante, porque pretendía que cuando por ejemplo en los accesos a Barcelona el Gobierno, en este caso la Generalitat —nosotros creemos que erróneamente, pero esto ya es una decisión del gobierno autonómico respectivo—, decide bajar el límite de velocidad por razones medioambientales o reducir el límite de velocidad, que por lo menos a la hora de perder puntos no sirva de base esa velocidad reducida, porque si se pone que vas a 80 o vas a 70, ahora con el límite variable incluso ponen 60 y 40, sobre la tabla de pérdida de puntos rápidamente se iban a perder puntos. Por tanto hicimos una enmienda poniendo para autovías y autopistas el mismo límite genérico, que es de 120. También es cierto que en muchos accesos a ciudades el límite de 120 se ha reducido a 100. Hemos buscado una redacción transaccional para que también pudiera tener esa unanimidad de todos —y por tanto también del grupo mayoritario—, que si es de aplicación en cualquier punto en que la velocidad está más rebajada, también en un tramo peligroso, no se perderían puntos, y este no era el objetivo de Convergència i Unió. El objetivo de Convergència i Unió era que no se pierdan puntos en tramos no necesariamente peligrosos, pero donde el límite es más bajo, porque se accede a una ciudad. Hemos llegado a un acuerdo, que será una transacción sobre la base de nuestra enmienda 201, en el que se va a proponer que en los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 kilómetros por

hora —es el caso de los accesos a Barcelona, todos los límites de entrada son inferiores a 100— los excesos de velocidad se sancionarán con la multa correspondiente. Pero qué otros efectos se producen. El resto de los efectos son la pérdida de puntos o la sanción penal. Para la pérdida de puntos o la sanción penal pedimos que se tenga en cuenta que la velocidad es 100, que el límite es 100. Por tanto, en el caso de la pérdida de puntos cuando el límite es 100, se pierden puntos a partir de 130, con lo cual estamos de alguna manera favoreciendo que no se pierdan puntos de manera fácil. Porque si queda en 80 el límite ya a 110 pierdes puntos, y si el límite es 70 mucho antes. En esos casos consideraremos que el límite de referencia es 100, aunque la velocidad que hayan puesto es 80, 70 ó 60, el límite para perder puntos va a ser a partir de 100. Por tanto solo se perderán puntos si uno va a más de 130.

Eso también tiene repercusión en el Código Penal, porque el Código Penal lo que establecía en el tipo es cuando se exceda en una vía interurbana en más de 80 kilómetros por hora el límite establecido. Claro, si el límite es 70 con facilidad se entra en el tipo penal, y te podías encontrar con que se aplicaba ese tipo. Si es 100, estaríamos entrando en el tipo penal a partir de 180, con lo cual ya es una velocidad muy excesiva. Creemos que esta es una buena contribución que sigue y persigue los objetivos que Convergència i Unió se había marcado de acabar de una vez con lo que nos está pasando en esas entradas a la conurbación de Barcelona, que muchos conductores sin darse cuenta y sin estar en una situación de real peligro están perdiendo puntos, porque se pierden ya a partir de esas velocidades tempranas. Entendemos que esta es una enmienda importante y que llegaríamos a este punto de acuerdo. He repasado todas las enmiendas que ya habían sido aceptadas.

¿Qué dejamos para hoy, qué enmiendas entendemos que podemos dejar vivas para la votación de hoy? Serían en concreto las que paso a enunciar: 153, 185, 196, 199 y 209. Estas enmiendas —en total he leído cinco enmiendas— las mantenemos a votación y han sido acordadas con el grupo mayoritario, por lo que previsiblemente van a poder ser aprobadas en su literalidad. Después me referiré al contenido de alguna de ellas. También vamos a llegar a acuerdos transaccionales, con lo que se retirarían a cambio de la transacción ofrecida las siguientes enmiendas: 149, 150, 151, 152, 155, 168, 166, 167, 181, 170, 180, 181, 182, 183, 184, 187, 188, 190, 191, 195, 203 y 205. Sobre estas enmiendas que acabo de enunciar quedaría retirada su redacción inicial y se votaría la transacción a la que hemos llegado con el grupo mayoritario; por tanto se entenderían retiradas en su redacción inicial, y aceptaríamos la transacción que se nos ofrece.

Quedan tres enmiendas más que mi grupo parlamentario va a someter a votación y que en este momento no son objeto de consenso total, como nos gustaría. Creo que en el balance final del conjunto de enmiendas solo quedan tres para el Pleno en las cuales no hay acuerdo,

y tampoco es una situación dramática que pueda considerarse que afecta al consenso. Concretamente me refiero a las enmiendas 192 y 200, que son de índole competencial, y sé que seguramente aquí hay una coincidencia entre el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular y no se van a aprobar, pero yo las mantengo. Después mantenemos también la enmienda 206, que es idéntica a la número 11 de Esquerra Republicana de Catalunya. Es una enmienda en la que estamos todos en el mismo tren, señor Canet; mi grupo de entrada quiere hacer unas consideraciones sobre esta enmienda, enmienda que hemos presentado prácticamente todos con la misma redacción. Estamos en la Comisión de Interior, si no estaríamos en la Comisión de Seguridad Vial, que preside mi buen amigo Emilio Olabarriá, pero no tiene competencia legislativa, por tanto estamos en la Comisión de Interior. Entendemos desde *Convergència i Unió* —y así lo hemos dicho en todos los ámbitos y en todos los foros— que estas enmiendas de hecho no son de seguridad vial, son de fiscalidad. Afectan a un sector, el de las dos ruedas, el de las motos, y el de tantos y tantos usuarios a quienes debemos ayudar tanto como hemos hecho en la Comisión de Seguridad Vial, con el tema de los guarda raíles y tanto camino que queda por recorrer, pero de hecho, digámoslo claro, estas enmiendas nada tienen que ver con la seguridad vial; tienen que ver con la fiscalidad, por tanto con economía y hacienda, y si me apuran con industria. Pero no son de seguridad vial o interior; quien decide sobre su contenido a nivel de Gobierno no va a ser el ministro del Interior ni el director general de Tráfico, van a ser responsables o de economía o de industria; por tanto, el foro donde deberíamos tratarlo no es esta Comisión, es la Comisión de Economía o en todo caso la Comisión de Industria, digámoslo claro. De todas formas, no se ha llegado aún a una redacción acordada en ninguna otra comisión. Nos hubiera gustado decir: bueno, las dejamos para el Pleno. Pero si se van a someter a votación nosotros también sometemos a votación la nuestra, y se aprobará o no, depende de las mayorías que se tengan al final, y ya veremos después —si es que la Comisión de Economía aprueba algún texto contradictorio— cuál es la solución final.

Digamos dos cosas también, porque todo queda en el «Diario de Sesiones»; digamos primero que la fiscalidad actual debe revisarse, porque es injusta y se articuló mal, por lo que alguna solución deberemos dar. Segundo, digamos también que no estoy seguro de que esta ley sea el mejor ámbito, teniendo en cuenta la *vacatio legis* que esta ley va a tener. De esta manera incluiríamos una nueva fiscalidad que no entraría en vigor hasta seis meses después de haberse aprobado y publicado en el Boletín Oficial del Estado; cuando se sabe que va a cambiar la fiscalidad, tenerla pendiente es letal para un sector. Esto también es una consideración que debemos tener en cuenta, pero a mí me pidieron que la trajera a esta Comisión, la he traído, la defiendo y la votaré, pero seamos capaces de explicar después las consecuencias prácticas

que para el sector puede tener si se llega a aprobar esta enmienda a la que doy apoyo, pero repito que esta no es la Comisión más idónea para acordar ese tema de la fiscalidad en los vehículos de dos ruedas. Pero si vamos a someterlas a votación nosotros también nos sumamos a ello, y esperemos que sea objeto de un consenso, porque sería bueno.

La tercera consideración que quería hacer sobre el tema de la fiscalidad es que en mi experiencia parlamentaria, como diputado en esta Casa —el señor Olabarriá tiene más experiencia que yo—, no recuerdo una sola norma tributaria aprobada que afecte a impuestos en vigor, con el voto en contra del grupo que sustenta al Gobierno, que controla los ingresos, los gastos, el presupuesto; es decir, que sea aprobada una enmienda que afecte al régimen de los impuestos sin la anuencia del Ministerio de Economía y Hacienda. He visto muchas enmiendas fiscales, pero siempre acaba habiendo algún tipo de transacción con el grupo que está en el Gobierno, porque difícilmente acaba saliendo bien aprobar una cosa por mayoría, con el grupo mayoritario en contra. Tengamos presente que no es la mejor manera de aprobarlo para que llegue a buen fruto, y más si tiene una *vacatio legis* de más de seis meses. Pero digámoslo también claro, las peticiones de los usuarios son lógicas, legítimas, les damos amparo y por eso las votaremos. Nos hubiera gustado que el Gobierno hubiera hecho mejor los deberes en este ámbito. Por tanto, esa enmienda también la mantenemos viva.

Retiro el resto de enmiendas, con lo cual también hacemos un gran esfuerzo de eliminación. Intentaremos en las votaciones que realizará *Convergència i Unió* mantener esa posición de consenso para evitar que salga un texto disonante en lo que debería ser el régimen sancionador, porque o se acuerda o no se acuerda, pero si acordamos ese es un esfuerzo también de saber ceder en las votaciones para que el texto resultante sea congruente.

Para finalizar, de las enmiendas que mantenemos para la votación, quiero referirme a cuatro de ellas que tienen una especial importancia. Como después el «Diario de Sesiones» se lee y socialmente se interpreta muchísimo, porque todo lo que hace referencia al régimen de seguridad vial después tiene esa gran aplicación práctica, hay cuatro enmiendas concretas a las que quería referirme porque van a ser aprobadas y mi grupo parlamentario entiende que son importantes. La número 185. Si una persona aparca en una zona azul, que se la multe si no ha pagado la tarifa correspondiente, pero que no vaya la grúa a retirarle el coche porque ese coche no está estorbando, está en un sitio para aparcar; la grúa que se dedique a otras cosas. Si un coche está aparcado en una zona azul, no va la grúa a retirarlo si ha excedido el tiempo, excepto si está aparcado en una plaza para una persona con discapacidad. Entonces sí, porque está ocupando el espacio de una persona que tiene necesidad de aparcar allí, pero si no, que se le sancione, pero que no

vaya la grúa. Esta es la enmienda número 185, que es importante y, por tanto, la queremos destacar.

La número 196. La enmienda 196 por fin se aprueba, porque algunos llevamos años intentándolo, por lo menos tres, desde que se aprobó el permiso por puntos. Se trata de que a veces hay conceptos interpretables, no objetivos, que producen una pérdida de puntos, y esto es letal para el sistema. Lo que hace perder puntos tiene que estar claro y todo el mundo debe entenderlo. En el cuadro nosotros tenemos un punto 10 que dice que te hace perder cuatro puntos conducir de forma negligente. Esto es un paraguas, señora presidenta, cualquiera se puede encontrar con que le digan: No, es que usted conducía de forma negligente. No es objetivo, no tiene nada que ver con aquello de que usted se ha saltado un stop o va a tal velocidad; no, esto es: usted conduce de forma negligente. Pues esto dejará de hacer perder puntos. Por tanto, se elimina ese punto de la tabla de los puntos y nos alegramos de ello, porque daba lugar a alguna interpretación inadecuada. Esta era nuestra enmienda 196.

Enmienda 199. También se elimina del cuadro de pérdida de puntos lo que ahora es el punto 19 y también nos alegramos de ello. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación o los peatones, eso también —punto 19— dejará de provocar la pérdida de puntos. Después se ha producido, y se ha hecho de manera adecuada, una modificación en el número 7 del anexo de aspectos que hacen perder puntos, y ya no va a hacer perder puntos —y por tanto es bueno que se sepa; de hecho, hacía perder cuatro puntos— incumplir la obligación de todo conductor de verificar cada vez que haga uso del vehículo que sus placas de matrícula están limpias y legibles. Eso de no tener las placas de matrícula limpias que se sancione, si se quiere, en el régimen sancionador, pero que no haga perder puntos. Eso eran cuatro puntos. No es peligroso que no sean legibles, no es un tema de seguridad vial, con lo cual no debía conllevar la pérdida de puntos y, por tanto, nos alegramos de ello.

Hay otras enmiendas que mi grupo ha conseguido transar. Terminó refiriéndome a dos de ellas, una la de los inhibidores. Lo hemos discutido con el señor Olabarriá. Que quede claro que se castiga el inhibidor de radar, no el dispositivo que anuncia que hay un radar. Esto es bueno que quede claro en el «Diario de Sesiones», porque mucha gente tiene dispositivos que les anuncian que hay radares. Eso no se va a sancionar, se sanciona a aquel que quiere inhibir el radar o de alguna manera eludir un control, pero no a aquel que tiene un dispositivo que le advierte que hay un radar, porque además normalmente los radares están anunciados en las carreteras que los tienen. Que quede clara también esta precisión.

Quiero poner en valor un último aspecto del cuadro de puntos. Tal y como quedaba redactado el proyecto de ley, en la pérdida de puntos para aquellos conductores que utilizan el navegador o el teléfono manos libres, se

decía: cualquier acción manual. A veces para contestar a la llamada con un manos libres uno le da al botón, y eso es manual, luego alguien podría interpretar que esto también hace perder puntos, y no es esta la voluntad del legislador. Se aclara que reglamentariamente se podrá establecer cuáles son los dispositivos que no hacen perder puntos, aunque los tenga instalados para la telefonía móvil o para otros sistemas de futuro, porque se avanza mucho tecnológicamente. Por tanto, esa redacción tan estricta también podía haber hecho perder el sentido de esto.

Termino ya, señora presidenta. Gracias por el trabajo que se ha hecho en esta Comisión de Interior, también a su letrada y buena amiga, Rosa Ripollés, a su presidenta, Carmen Hermosín, y a toda esta Comisión que nos da cobijo a los de seguridad vial cuando tenemos que tramitar una ley, porque como no tenemos competencia legislativa, al final venimos a esta Comisión de Interior y siempre somos bien recibidos. Gracias por la colaboración de toda la Comisión y muy especialmente por la colaboración de todos los grupos parlamentarios en llegar a un punto de acuerdo muy satisfactorio finalmente respecto al conjunto de enmiendas que había presentado mi grupo parlamentario.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias por la defensa de sus enmiendas y por las consideraciones más generales que ha hecho sobre este proyecto de ley. Sobre si es esta la Comisión oportuna o la más eficaz, el proyecto está en esta Comisión y los grupos, por lo que estoy viendo en el debate y lo que he visto en la ponencia, han hecho un buen trabajo, y su propia presencia aquí así lo corrobora. Me alegro de todas esas transaccionales que usted ha anunciado, que creo que están claramente recogidas por la letrada. Yo ya me he perdido en las enmiendas, pero afortunadamente no soy yo la encargada de recogerlas. **(Risas.)** Tenía varias dudas, pero no se las voy a plantear puesto que están ya todas recogidas.

Seguimos con el turno de la defensa de las enmiendas, pero le dejamos un poco más de tiempo al señor Olabarriá que acaba de llegar a la Comisión. Por tanto, tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Popular llega a este trámite, a pesar de los intentos de acuerdo y de los acuerdos habidos en la ponencia, con 71 enmiendas vivas. Estoy convencido de que muchas de ellas se van a quedar hoy por el camino, porque sé que estamos muy cerca de transaccionar muchas con el Grupo Parlamentario Socialista. En cualquier caso, para evitar tener que justificar una por una todas estas enmiendas, voy a argumentar básicamente lo que nos preocupa de esta ley, porque con esta argumentación estarían defendidas todas las enmiendas, sin perjuicio de que después me detenga en las que me parezcan que sean de subrayar.

En realidad lo que nos preocupa es que el Gobierno nos haya mandado una ley para que el Parlamento ben-

diga la fuga del derecho sancionador administrativo de tráfico del marco de la Ley 30 de 1992, que es la que desarrolla en el ámbito administrativo la Constitución española y, por tanto, sus garantías. Alguien podrá decir, y de hecho lo dice, que esa ley es muy garantista, pero eso depende de quien lo diga y de la posición en que esté en cada momento quien se manifiesta. A nosotros nos parece que la ley está para equilibrar la posición de debilidad del administrado y para que la Administración, al final, si se me permite la expresión, no se lleve el gato al agua aprovechando que tiene la posibilidad de legislar para ganar posiciones. Ese es el sentido real del problema y lo que vemos. Al final, aparece una nueva figura que es la del conductor habitual, que termina siendo el conductor responsable de todo. Parece que es un chivo expiatorio para que cuando no hay ningún responsable, toda la responsabilidad recaiga sobre él, independientemente de que haya sido el que haya cometido la infracción que ha dado lugar a la sanción, con lo cual el principio de responsabilidad o de personalidad queda maltratado. Desaparece el recurso de alzada y se sustituye por un recurso de reposición. Cuando uno de los argumentos que se da es que hay que ir a un procedimiento especial que sea igual que el de Hacienda o el de la Seguridad Social, olvidando que estamos ante un derecho sancionador y no ante la aplicación de derechos o tasas, cuando se reconoce que hay un número ingente de denuncias ante el propio órgano que la pone, nos preocupa mucho que lo que se despache al final sea papel y no se entre al fondo del asunto. Por eso somos partidarios de que se mantenga el recurso de alzada. Está la aparición de la dirección electrónica vial, que nos parece muy bien. Todo lo que sea modernizar la Administración y que se pueda aplicar en el ámbito del tráfico la ley de acceso a los servicios públicos nos parece estupendo, pero sin olvidar que aquella ley decía muy claramente que es un derecho de los ciudadanos y no un deber que se pueda imponer. En ponencia, afortunadamente, eso se ha limado y ya es voluntario tener esa dirección electrónica vial. Me parece muy bien que se avance y el tiempo nos llevará a eso, pero cuando se quiere incentivar algo así, por ejemplo, en un asunto tan importante como el de las notificaciones, que debe garantizar la no indefensión del administrado, nos preocupa que no se prevea una segunda notificación en esa dirección electrónica vial, sino que si hay una primera en el plazo de diez días y no se da señales de vida por parte del que la recibe, probablemente porque ni haya abierto su correo porque está de viaje o por cualquier otra razón, ya se considera que la infracción tiene carácter de firme. Son cosas que afectan a las garantías de los ciudadanos. El asunto de la prescripción. Al mismo tiempo que se reducen los plazos y los trámites que tiene el administrado para defenderse, sin embargo, aumenta el tiempo de prescripción para que la Administración tenga más tiempo para contestar. Nos parece la expresión de la ley del embudo. Además, va en contra de lo que dice pretender la ley. Si la ley lo que pretende es agilidad, pre-

cisamente la agilidad está en la buena gestión, en el buen funcionamiento de la Administración y que sea ella la que reduzca sus tiempos, que no lo deje todo para el silencio administrativo que, además, en este caso vuelve a perjudicar al administrado.

Estos son los temas que nos preocupan junto a otras obligaciones de imposible cumplimiento. Es decir, si el conductor habitual ese día no está conduciendo su coche y se produce una infracción y no sabe quién llevaba el coche, lo que no se sabe no se puede facilitar a nadie. En este caso se trata de buscar a un responsable, sea el que sea, pero no se puede obligar a nadie a que dé el nombre de alguien que no conoce y que no sabe si verdaderamente infringió. Esto se ha dicho en términos generales. Luego quiero destacar nuestras enmiendas a la exposición de motivos que, de alguna forma, se refieren a lo que estamos hablando: la necesidad de que los arrendatarios tengan los mismos deberes que los titulares en los casos de arrendamientos de larga duración, no olvidar el principio de graduación de las sanciones, que es otro principio que se recoge muy claramente en la Ley 30/1992 y que ahora se olvida. Se establecen sanciones con una cuantía fija, sean faltas leves, graves o muy graves, cada una con un nivel, pero sin que se pueda llevar a cabo esa graduación que nos parece que es fundamental porque habrá que atender a las circunstancias en las cuales se infringe la norma.

En cuanto al título I, en el capítulo II, también creemos que es fundamental la inclusión en el Consejo Superior de Seguridad Vial de un representante del sector social de la discapacidad. Tenemos una enmienda en los términos que ha defendido la señora Díez y nos parece fundamental porque, desgraciadamente, tienen mucho que decir y tenemos mucho que aprender de las experiencias de estas personas. Hay otras obligaciones que son muy llamativas y espero que desaparezcan, como la obligación que se pone al titular de llevar la placa limpia, porque se presta al chiste. Para evitar esos chistes sería más conveniente decir que puede sancionarse a aquel que introduzca algún obstáculo para que no se pueda leer su matrícula, es decir, una conducta activa porque intenta vulnerar la ley. Llevar la matrícula limpia y asegurarse antes de salir que la matrícula está limpia, espero que desaparezca. Por otra parte, no facilitar por parte del titular que el coche pueda ser conducido por alguien que pueda poner en peligro la seguridad vial, ¿cómo se sabe? Si el coche se deja a un señor que tiene su permiso en orden y que conduce normalmente, yo qué sé si ese señor pone en peligro la seguridad vial. ¿Qué entendemos por poner en peligro la seguridad vial? Parece que es muy difícil cumplir también esa obligación. O facilitar el número de permiso o licencia de conducir del infractor. ¿Es que el titular tiene que poner una oficina en su casa cada vez que deje el coche para pedir todo el papeleo, cuando es una labor que tiene que hacer la Administración? O, por ejemplo, obligar al titular a que se asegure de que el coche sea conducido por quien tenga la autorización administrativa correspondiente en orden. Con

el sistema del carnet por puntos ¿quién le dice al titular que la persona que le pide prestado el coche un rato no perdió ayer los últimos puntos y, por tanto, no está al día? Son algunos huecos que pueden poner en peligro la seguridad jurídica. Domicilios. Es muy importante que se sepa claramente a qué domicilio tienen que ir las notificaciones. Desde el momento en que se establece que además del domicilio que dé el interesado, el titular o el administrado, la Administración tributaria, los ayuntamientos o cualquier otra administración, la que sea, pueda facilitar los domicilios que le vayan llegando, al final hay muchos domicilios, porque hay domicilios de diversos tipos en diversas normas. La notificación puede llegar adonde menos falta haga. En cualquier caso, llega a su destinatario si la mandan al domicilio que el propio interesado ha dado como domicilio para notificaciones. Además, se le puede exigir que, puesto que lo ha dado, es el domicilio ante el que tiene que responder. Por destacar otra norma, que no se pueda considerar como infracción el no llevar limpia la matrícula, que se considere la conducta dolosa de establecer algún obstáculo para evitar el asunto. Me pregunto cómo se puede impedir que un vehículo sea conducido por quien carece de autorización administrativa. Es imposible, porque se han podido perder los puntos el día antes. Por no referirme uno a uno, en el tema de la responsabilidad parece que se busca un responsable a la fuerza, independientemente de que haya infringido o no la norma. Ese sería el sentido de nuestras enmiendas 75 y 78.

En cuanto al procedimiento sancionador, nos parece muy importante, y esto sirve para cada uno de los artículos de la norma en que se establece un plazo, que se computen días hábiles, no días naturales, porque puede dar lugar a una diferencia de trato dependiendo de la localidad en que uno viva. Porque si da la casualidad que en ese lugar hay un fiesta y en otro no, como te caiga una sanción en un momento de esos y te tengas que defender, tienes menos posibilidades que otros. Lo que normalmente se reconocen son los días hábiles, y para eso todos los meses de diciembre se publica un calendario de días hábiles en cada comunidad autónoma. Debe ser tan fácil como meterlos en el ordenador de la dependencia administrativa y que ella misma contabilice esos días.

En cuanto a las infracciones muy graves, estas son las que ponen en peligro la vida de las personas, del que va conduciendo y de los que se cruzan con él por la carretera. En esas infracciones muy graves la Administración no debe sentarse simplemente a esperar que el radar haga la foto y después a tratar de llamar al titular o al conductor habitual para que le diga quién ha sido si no se puede percibir en la foto del radar. En las infracciones muy graves la primera obligación de la Administración, si hablamos de seguridad vial, es precisamente detener a ese señor, comunicarle que va infringiendo la norma y, a partir de ese momento, evitar que siga infringiéndola y poniendo en peligro la vida de los demás. Por tanto, en esas infracciones muy graves la notificación debe

hacerse en persona. No debe hacerse de otra manera porque, si no, estaríamos pervirtiendo el mecanismo y al final parece que interesa más recaudar que velar por la seguridad vial. Nos llama mucho la atención —y es el sentido de nuestra enmienda número 92— que desaparezcan los antecedentes en el registro de conductores e infractores. En los supuestos en que se llega a un acuerdo y se quiere hacer el pago de la sanción inmediatamente, se recoge la reducción del 50 por ciento y también la suspensión de su permiso de conducir, pero no sabemos por qué se hace borrón y cuenta nueva, es decir por qué no aparece esa infracción en el registro de conductores e infractores, con lo cual la investigación en seguridad vial se hace imposible. Parece que una vez más es toma el dinero y corre, es decir: si me pagas, como si no hubiera pasado nada. Evidentemente, se llega a un acuerdo y como eso reduce los trámites administrativos hay una bonificación, pero que desaparezcan los antecedentes es un poco excesivo. Es fundamental que el agente de la autoridad cuando denuncia deba ratificarse en su denuncia una vez que el denunciado efectúa sus alegaciones. No vale simplemente con que haga la denuncia; la ratificación es fundamental, como también lo es en el procedimiento que se dé traslado al interesado de una propuesta de resolución porque, si no, los derechos de información y defensa sin ninguna duda se ven mermados.

Me he referido al recurso de alzada. Somos absolutamente partidarios por razones de seguridad jurídica. En cuanto a las medidas cautelares, la inmovilización de los vehículos debe tratarse con un exquisito cuidado. El caso de que si te inmovilizan el vehículo por una infracción no se levante esta inmovilización hasta que no haya resolución expresa definitiva quiere decir, entre otras cosas, que no se puede recurrir porque, como recurras, el vehículo está inmovilizado *in illo tempore*, es decir hasta que haya resolución expresa. Aquí hay algo que está mal expresado o yo no lo entiendo, o es absolutamente injusto. Ese es el sentido de nuestra enmienda 110. Por otra parte, nos llama mucho la atención —y por eso pedimos la supresión del artículo 88— la posibilidad de que como haya una infracción y resulte que se deban más de dos sanciones te puedan inmovilizar el vehículo y, como te descuides, te lo achatarren. No hay que hablar mucho del tema porque habla por sí mismo. En cuanto a la responsabilidad subsidiaria, nos parece una barbaridad. Cuando hay un responsable y es el conductor habitual, si él no paga la sanción, que se aplique el reglamento de recaudación y la ley, pero eso de que si no paga es el titular el que tiene que hacer frente al pago tampoco nos parece excesivamente ajustado a derecho.

La Ley del carné por puntos —que fue la anterior modificación de esta norma— se basaba en la sensibilización y en buscar la responsabilidad creciente de los conductores. No estaría mal que igual que han desaparecido muy sensatamente algunas conductas por las que se detraían puntos y no tenía sentido mantenerlas porque no iban contra la seguridad vial, se retribuyan con dos

puntos más aquellas conductas en las que se demuestre que la persona tiene un interés claro por mejorar su conducción. Me estoy refiriendo a aquellos que sigan cursos de conducción segura o eficiente. Pueden ser anécdotas pero es mi experiencia; yo he hablado con personas que han seguido este tipo de cursos e inmediatamente dicen que se han dado cuenta de que no sabían conducir y que se han puesto alerta y a partir de ese momento conducen con más prudencia. El argumento contrario puede ser que es una cuestión elitista, que es lo que se dijo en ponencia, pero no es cierto. Son muchas las entidades que imparten este tipo de cursos—incluso hay acuerdos con el IDAE— y por tanto, no sé por qué no se pueden generalizar estos cursos y retribuir con dos puntos más a las personas que los sigan.

Para terminar me referiré a la enmienda 120, que es la célebre de los motoristas. Estamos ante un ejemplo claro de que lo que mal empieza mal acaba. No hace falta tener demasiada sensibilidad jurídica para saber que la sede de esa enmienda no es precisamente esta ley. En esta casa nos hemos acostumbrado a las leyes cajón de sastre donde se van incluyendo asuntos, pero no tiene sentido que en el caso de un impuesto que se establece como consecuencia de las emisiones a la atmósfera y que queda exento de la Ley de calidad del aire, se busque la primera ley que pasaba por allí para introducirlo de nuevo poniendo unos tipos que no tienen ningún sentido. Ello desemboca en que, a las primeras de cambio, en la siguiente ley que pasa por allí—que es esta que estamos debatiendo— vuelva a aparecer el asunto, pero nada más y nada menos que respaldado por todos los grupos, salvo por el que apoya al Gobierno, porque nos parece que es una absoluta barbaridad. Nosotros la vamos a mantener porque los usuarios, los que compran la moto, se ven gravados en unos momentos como estos con un impuesto de matriculación que es a todas luces excesivo. Tan excesivo es que cuando verdaderamente se hizo con arreglo a unos parámetros racionales se quedó fuera, es decir, se metió a capón en una ley—con perdón de la expresión— y ahora probablemente también estemos intentando sacarlo a capón. Por eso vamos a mantener la enmienda y la vamos a votar a favor.

Las demás enmiendas se subsumen en mi primera declaración de principios, es decir, no huyamos de la Ley 30/1992, que es la que establece las garantías de la Constitución española.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Souvirón, le rogaría, si puede ser, que en este momento nos aclare los números de enmiendas que quedan vivas, que están afectadas de transaccionales o que quedan retiradas para que haya mayor claridad a la hora de la votación, porque de algunas sí he entendido claramente que las mantiene pero en otras no.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Hay algunas que están transaccionadas, pero como no ha hablado el Grupo Socialista...

La señora **PRESIDENTA**: Sí, pero lo digo también a efectos de que podamos confeccionar el acta claramente.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Se mantendrían vivas las enmiendas números 41, 42, 44, 46, 47, 50, 51, 52, 54, 55, 57, 59, 62, 63, 65, 73, 74, 75, de la 78 a la 101, 112, 114, 115, 116, 118, 120 y 123. También las enmiendas números 45, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 102, 104, 105, 106, 110 y 111. Si quiere le digo ahora sobre las que aceptaríamos la transacción.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, por favor.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Y aceptaríamos la transacción del Grupo Socialista con respecto a las enmiendas números 40, 43, 48, 60, 64, 66, 109, 117, 119 y 122.

La señora **PRESIDENTA**: Sin perjuicio de que después puedan completar en otro turno más breve cualquiera de las enmiendas que hayan decidido el resto de grupos, como estamos terminando el debate y su grupo tiene muchas enmiendas, es para tenerlo más claramente establecido en este momento.

Tiene la palabra el señor Olabarría para la defensa de sus enmiendas.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señora presidenta, quiero agradecerle la generosidad en la alteración de los turnos que ha tenido a bien realizar. La verdad es que es difícil para un diputado, incluso siendo de Bilbao—parafraseando la broma—, atender a una Comisión y a tres ponencias simultáneamente. **(Risas.)** Seguro que hay alguien que lo ha hecho y algún precedente constará en los usos y costumbres parlamentarias de esta benemérita institución.

Voy a compartir las primeras reflexiones del señor Jané, en el sentido de que es una ley de gran relevancia. Es una modificación de la Ley de Seguridad Vial, de distintas leyes, porque recurriendo a una técnica legislativa, en nuestra opinión deficiente, se modifican leyes diferentes e incluso algunas que pertenecen a sectores diferentes del ordenamiento jurídico, lo cual no es bueno desde una perspectiva de garantía de la seguridad jurídica, que es un predicamento constitucional ya muy glosado por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, pero es con lo que estamos conviviendo. Ahora lo que está de moda son las llamadas leyes ómnibus que regulan todo. Esta es una ley minibus todavía, pero vamos a ver una ley ómnibus dentro de poco tiempo, porque parece ser que el legislador estatal ha optado por esta fórmula de legislar o por esta técnica legislativa manifiestamente perversa para los operadores jurídicos que nos reprochan en todos los ámbitos que estamos realizando unas prácticas en materia de legislación que no se adecuan a los requerimientos del ordenamiento

jurídico ni a los más elementales de seguridad jurídica. Pero esto es lo que hay.

Desde esta perspectiva, voy a hacer tres bloques exponiéndolos de forma muy sucinta. No son muchas las enmiendas presentadas a este proyecto de ley, que en términos generales lo consideramos aceptable. No está mal configurado, a pesar de la heterogeneidad de las materias que regula, pero algunas cuestiones meritan un posicionamiento específico y con el correspondiente detenimiento. El señor Souvirón, que me ha precedido en el uso de la palabra, se ha referido a la enmienda número 120. Esta es una de las enmiendas troncales, porque no es irrelevante desde múltiples puntos de vista o perspectivas analíticas diferentes, desde la perspectiva de análisis de los usuarios de los ciclomotores, desde la perspectiva analítica en un contexto de crisis económica de los fabricantes de ciclomotores, desde la perspectiva analítica también del ejercicio, a veces perverso, a veces inadecuado, de la legislación tributaria para conseguir fines diferentes a lo que la legislación tributaria está llamada a conseguir y desde la perspectiva de la ignorancia de que no hay en el Estado español una sola Administración tributaria, sino tres: la Administración General de régimen común del Estado, la legislación configurada por la Ley del Concierto Económico del País Vasco, que hasta fechas muy recientes en el tiempo, hasta el 1 de marzo, era objeto de una enfática defensa —y esperemos que siga siendo así— y el Convenio Económico con la Comunidad Foral de Navarra, sobre la cual no se hace ningún tipo de previsión argumental o de salvaguarda de naturaleza competencial tributaria, como no se hace en otros ámbitos de lo previsto en esta ley. Este sería el primer nivel argumental.

A nosotros nos preocupa mucho, y no sé por qué se ha iniciado una campaña de verdadera estigmatización de los conductores de vehículos de dos ruedas. Alguien lo tendrá que explicar, porque cuando nosotros observamos en los noticiarios de los fines de semana las estadísticas que el Ministerio del Interior tiene a bien comunicarnos, llama poderosamente la atención cómo se enfatiza particularmente el porcentaje de siniestros de vehículos de dos ruedas, sin hacer una reflexión estadísticamente más rigurosa sobre su porcentaje en relación con los siniestros totales que se producen. Además, se utilizan cortes de imagen —es una expresión técnica que se utiliza por los medios de comunicación— donde los únicos accidentes que se perciben son los de vehículos de dos ruedas y cómo hay una verdadera campaña que se deberá a determinadas razones, en mi opinión imponderables —yo no soy capaz de discernir a qué se debe esto—, o quizá a cuestiones razonables que el director general de Tráfico y el Ministerio del Interior habrán ponderado debidamente. Hay una especie de estigmatización —por no usar una expresión más dura como criminalización— de los conductores de este tipo de vehículos que no son los que seguramente en términos estadísticos reales, con una estadística bien confeccionada, realicen conductas más aberrantes, porque con-

ductas aberrantes las hacen los conductores de vehículos de dos ruedas, de cuatro ruedas y de seis ejes en los vehículos de gran tonelaje. Al margen de esta circunstancia, yo también, como ha dicho el señor Souvirón, voy a mantener de forma muy enfática, por razones de naturaleza económica, por razones de evitación de estigmatización de determinados colectivos y por razones vinculadas a las competencias de naturaleza tributaria de determinadas comunidades autónomas, la enmienda número 120.

En relación con el resto de las enmiendas, tengo que comentarle que se podrían aglutinar todas ellas en tres bloques, que nos gustaría poder transar con el Grupo Socialista, porque esta no es una ley que tenga un componente ideológico particularmente relevante, de ahí las transacciones y el consenso. Esto no sucedió tanto en la Ley del carné por puntos, por lo menos en lo atinente a nuestro grupo parlamentario que, haciendo una función de Pepito Grillo digna de mejor causa, seguramente mantuvo sus posiciones competenciales a rajatabla, cosa que no hicieron todos los demás o algunos de los demás. Aquí sería posible llegar a transacciones en todas las vulneraciones competenciales, que son todas; es decir, no se ha previsto en la ley que existen comunidades autónomas con competencia en materia de tráfico, en materia de seguridad vial y que tienen policías integrales con competencias íntegras en esta materia, ni en un solo precepto.

Desde esta perspectiva, hemos presentado una serie de enmiendas que hacen referencia a la salvaguarda competencial en relación con las comunidades autónomas. Por ejemplo, la primera enmienda hace referencia a que las comunidades autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico podrán crear o mantener sus propios consejos de seguridad vial. ¿Por qué no puede haber consejos de seguridad vial en las comunidades autónomas con competencias íntegras en esta materia? Antes hemos citado a Lucrecio en otro debate: Nada está escrito en la naturaleza de las cosas. Pero el bloque de constitucionalidad sí está escrito y reinterpretado por el Tribunal Constitucional. ¿Qué impediría la existencia de consejos de seguridad vial en el ámbito de las comunidades autónomas?

En segundo lugar, hay materias en relación con tasas y exacciones fiscales y parafiscales que aquí se prevén, donde no se prevé que no solo la Agencia Estatal de la Administración Tributaria tiene competencias en esta materia, sino que hay haciendas forales que las tienen que aquí no se consignan y que deberían ser objeto de consignación, porque las haciendas forales, las que dimanen del concierto económico y del convenio económico, están constitucionalizadas, son un requerimiento del cual el legislador no puede disponer en principio. Yo les propongo que analicen, por lo menos con cariño —usando una expresión que no sé si es forense o no—, estas enmiendas que nosotros propugnamos en relación con la salvaguarda de las competencias de naturaleza tributaria tanto de la Comunidad Autónoma del País

Vasco, que tiene un concierto económico, que en este momento el presidente de la Comunidad Autónoma del País Vasco defiende con énfasis y también el presidente de la Comunidad Foral de Navarra, que me parece que es importante, en relación con la Administración autonómica y también con las administraciones locales, las grandes ignoradas en este proyecto de ley. Las administraciones locales también poseen competencias importantes en materia de seguridad vial y en el ámbito del procedimiento sancionador y en materia también de la exacción de las sanciones tributarias. Desde esa perspectiva, nosotros pedimos la salvaguarda de esta competencia también en esta materia.

En relación con otras cuestiones que hacen referencia a títulos competenciales que intentamos salvaguardar, nos parece importante que se incorporasen las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de centros de enseñanza y formación, y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior. **(Los señores Jané i Guasch y Corcuera Plaza dialogan entre sí.)**

Señora presidenta, ¿me tengo que dirigir a un órgano colegiado? **(Risas.)**

La señora **PRESIDENTA**: Perdone, señor Olabarriá. Señores diputados, estamos en un debate en el que los portavoces están expresando sus proyectos de acuerdo en algunas de las enmiendas, y si no hay una cierta atención en el momento de esa expresión no se podrá llegar a acuerdos y tendrá que haber después algún receso o alguna otra intervención. Les pediría un poco de atención.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Si la colegiación es en pro de la autonomía, bienvenida sea. **(Risas.)**

La señora **PRESIDENTA**: Mejor que cada uno respete el turno de los siguientes porque, si no, no nos podemos ordenar.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: En cuanto a la ITB,... Perdón, ITV. ITB es una expresión catalana que me ha venido al socaire de la estructura de interlocución que parecía haberse compuesto, de forma un tanto extravagante. En definitiva, hay una enmienda muy importante en cuanto a las competencias del artículo 71: En las comunidades autónomas que tengan transferidas funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán competentes para sancionar los órganos previstos en su normativa, los jefes provinciales de tráfico, los órganos competentes que correspondan en su caso a las comunidades autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de circulación. Esta es una cuestión importante que el Grupo de Convergència i Unió debería defender, sobre todo tras la aprobación del nuevo Estatuto de Autonomía de Cataluña. Es una opinión personal que la tomo a beneficio de inventario en este caso. Son enmiendas de naturaleza competencial, múltiple, que hacen referencia

a cuestiones distintas, y me gustaría reseñar, señor Corcuera, la relativa al artículo 77 sobre la práctica de notificaciones de las denuncias. Aquí estamos hablando de un doble requerimiento de naturaleza jurídica, el competencial y el que afecta a la seguridad jurídica de los procedimientos sancionadores. El ámbito de la notificación no es una cuestión baladí, como sabemos perfectamente todos en esta Comisión. Las administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones de acuerdo con lo establecido en el punto 3 del artículo 59 bis, pero las administraciones locales utilizarán a tales efectos la DEV perteneciente al sistema de notificaciones de la Dirección General de Tráfico excepto en el caso de las administraciones locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico. Esto es difícilmente discutible. Hay administraciones locales, entes locales que pertenecen al sistema común o general, y hay administraciones locales que dependen de direcciones o de gobiernos autonómicos con competencias exclusivas en esta materia. Desde esa perspectiva es fácilmente defendible esta competencia y podríamos llegar con facilidad a una transacción sobre esta cuestión.

En el Testra lo mismo; los tablones edictales de sanciones de tráfico, que es una expresión que seguramente se podía haber mejorado desde una perspectiva gramatical o literaria. Me recuerda un poco a lo que hemos debatido esta mañana de que en el Registro Civil existe un legajo para la inscripción de abortos y otorgamiento de licencias para la inhumanación de las personas abortivas. Son cosas complejas desde una perspectiva literaria, pero, ya que hemos consensuado entre todos esto de los tablones edictales de sanciones de tráfico, Testra, también aquí hay competencias autonómicas que es pertinente preservar.

Por último —este es el último bloque argumental, señora presidenta—, la impronta sancionadora o punitiva de esta ley es muy importante y quiero hacer una reflexión que no tiene naturaleza crítica pero sí es de naturaleza general y puede ser pertinente para todos. Desde el Ministerio del Interior —no es baladí que sea desde el Ministerio del Interior, donde hay una especie de metabolización de lo punitivo como parte natural de las actividades y de la ordenación de la vida política y colectiva en común— hay una cierta propensión a dar una excesiva dimensión punitiva a los proyectos de ley. Hay una especie de síndrome de Estocolmo donde las autoridades políticas del Ministerio del Interior se nutren de las improntas punitivas que sus funcionarios les trasladan. Hay un tema importantísimo suscitado por el señor Souvirón, que es la pertinencia o no de mantener el recurso de alzada en el ámbito sancionador administrativo. Esta es una cuestión terriblemente discutida y no resuelta en esta ley con eficiencia o adecuadamente, y tampoco resuelta por la jurisprudencia errática tanto del Tribunal Supremo en su Sala tercera como del Tribunal

Constitucional. De la misma manera que la jurisprudencia de los tribunales ha prescrito de forma clara el derecho a la doble instancia en el ámbito jurisdiccional como elemento de garantía de los justiciables, en el ámbito de la justicia, no sé hasta qué punto sería extrapolable el requerimiento de la doble instancia administrativa también como elemento de garantía de los sancionados en el ámbito administrativo punitivo. Esto no está claro y le reconozco que la jurisprudencia de los Tribunales, tanto del Supremo como del Constitucional es errática. Esta es una materia que podríamos discutir porque por su propia naturaleza es discutible. Nosotros convivimos con un sistema que ya dimana del orden revolucionario francés y de las primeras leyes de procedimiento administrativo, donde había tres recursos administrativos, no dos. Había un recurso administrativo de primera instancia, original; un recurso de alzada que se interponía ante el superior jerárquico en el orden administrativo, e incluso había un recurso de reposición o de revisión que de alguna forma siempre confirmaba la resolución recurrida porque se interponía ante el propio órgano que había impuesto la sanción. En este momento se están simplificando los procedimientos administrativos, pero todavía es una cuestión no debidamente aclarada en el ordenamiento jurídico la pertinencia o no de una doble instancia también en el ámbito administrativo punitivo. Tengo dudas, honestamente se lo digo, y cautelarmente vamos a mantener una posición todavía no definida, porque, entre otras cosas, la señora presidenta sabe perfectamente que la Ley de procedimiento administrativo común y de régimen de las administraciones públicas prevé la existencia del recurso de alzada; es más, recuperó el recurso de alzada a instancias del Partido Socialista Obrero Español, que era uno de los apologetas de la existencia del recurso de alzada que ahora se refuta en esta ley. Esto habrá que analizarlo desde distintas perspectivas analíticas.

La señora **PRESIDENTA**: Lo que usted está planteando nos interesa a todos, señor Olabarría, pero tendríamos que organizar otra sesión para hablar de sus dudas. Le ruego que vaya concretando y terminando su intervención.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: En principio, y en virtud de las reflexiones realizadas, que algunas son dudas de carácter kantiano o metafísico, lo que voy a hacer cautelarmente es mantener vivas para los siguientes debates todas las enmiendas presentadas por mi grupo parlamentario.

La señora **PRESIDENTA**: Para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Quisiera anunciarle de entrada que el turno del Grupo Parlamentario Socialista se dividirá en dos. Mi compañera diputada Pilar

Alegría y yo mismo haremos tanto la defensa de las enmiendas como el posicionamiento de este grupo.

Señorías, en seguridad vial, como en tantas cosas en la vida, una medida lleva a la siguiente en un proceso continuo de mejora y progreso. Con la ley que ahora estamos tramitando cerramos el círculo, un círculo iniciado con la puesta en marcha del permiso de conducir por puntos y la posterior reforma del Código Penal. Atendemos también a un mandato de la Cámara expresado en una resolución aprobada en el debate sobre el estado de la Nación del año 2007. La verdad es que el actual procedimiento sancionador es largo y farragoso. Aquí todos los grupos parlamentarios coincidíamos y coincidimos en que es necesaria su revisión y actualización y a tal efecto se nos mandató en esa propuesta del debate sobre el estado de la Nación del año 2007.

El sistema sancionador de tráfico es un elemento básico y fundamental de la política de seguridad vial. Los países que obtienen mejores resultados en la reducción de la siniestralidad son los países que disponen de políticas sancionadoras más ágiles y más eficaces. Con este objetivo algunos países de nuestro entorno, a los cuales hemos copiado alguno de los sistemas, especialmente Portugal y Francia, habían adoptado en los últimos años iniciativas para hacer frente al mismo problema con buenos resultados. Eso nos animaba a pensar que esta era la línea que también aquí deberíamos seguir. El principal objetivo del proyecto de ley es simplificar el procedimiento y hacerlo, ante todo, comprensible al ciudadano. En un mundo cada vez más complejo la obligación de las administraciones es intentar hacerlo más sencillo, pero, sobre todo, respetando, y esto quiero subrayarlo, las garantías y los derechos de los infractores, porque al final estamos hablando de esto, de infractores. Estamos hablando de conductores que han cometido infracciones, por tanto, no hablamos de todos los conductores en general. Es una norma dirigida a 24 millones de conductores. Las reglas de juego deben estar claras, deben ser transparentes y esta es la mejor garantía de la seguridad jurídica para el ciudadano, para el conductor.

Quisiera destacar, aunque solo fuera de forma somera, alguna de las principales características que, a nuestro modo de ver, tiene este proyecto de ley. En lo referente a las multas, como saben, podrán pagarse en la carretera y con tarjeta de crédito, dando por finalizado el expediente y ahorrándonos todo un interminable carteo con el ciudadano. El descuento, además, será mayor, hasta un 50 por ciento, pasando del 30 por ciento actual hasta este 50 por ciento que pactamos todos los grupos parlamentarios en la ponencia de esta ley. También se podrán pagar por plataforma informática o por entidad bancaria, en el plazo de quince días y en las mismas condiciones.

Respecto al procedimiento, la reforma está inspirada en los juicios rápidos que tan buen resultado han dado y que, en base a la conformidad, en 72 horas dictan sentencia con una reducción del 33 por ciento de las penas. Podrán seguir presentándose alegaciones y el recurso también, pero los plazos se acortan para no eternizar su

tramitación. Porque, al final, lo que vemos es que actualmente se tarda entre cinco meses y dos años en que una resolución devenga firme y eso evidentemente le quita cualquier eficacia a esa sanción. Por tanto, no se intenta, para nada, recortar los derechos de los ciudadanos; parece que algún grupo en concreto lo que defiende es especialmente el negocio de los llamados quitamultas, que es un negocio legítimo, pero que, al final, en la mayoría de los casos lo único que buscan es dilatar el procedimiento.

En lo que hace referencia a la notificación, para evitar en la medida de lo posible que el procedimiento dependa del cartero y de la entrega con acuse de recibo, con todo lo que ello supone para la notificación, se pretende pasar de la dirección postal a la dirección electrónica. Todos los vehículos matriculados a nombre de una persona jurídica tendrán la obligación de dar su dirección electrónica, a la que se dirigirán todas las notificaciones, al igual que ya sucede en materia de Seguridad Social y en la Agencia Tributaria. Hay una inmensa mejora para todos, y para las personas físicas, como bien decía el señor Souvirón, será voluntario el disponer de esta dirección electrónica, ya lo establecía el proyecto de ley. Es voluntario para las personas físicas y obligatorio para las jurídicas. En ningún momento ha sido obligatorio para las personas físicas.

El tablón edictal de sanciones de tráfico. La solución a la publicación en el BOP la ofrecen las nuevas tecnologías, con una web certificada que llamaríamos tablón edictal de sanciones de tráfico, donde el ciudadano podrá consultar todas las notificaciones de tráfico de cualquier Administración y de toda España sin necesidad de tenerse que mirar todos los BOP de todas las provincias para saber si tiene una notificación, una infracción o una sanción pendiente. Esto es avanzar en el ámbito de las tecnologías de la información, señor Souvirón. En el ámbito de las sanciones, la claridad y la transparencia en las reglas de juego justifican que a cada infracción le corresponda una única sanción, con independencia de donde se haya cometido, cosa que en estos momentos no sucede al haber una graduación. Las leves se plantea que sean de 90 euros, las graves de 200 y las muy graves de 500 euros. Si aplicamos ese 50 por ciento de descuento, de bonificación, al final los importes de las multas no suben sino que en la mayoría de los casos incluso llegan a bajar.

En lo que hace referencia a las infracciones, se actualizan algunas infracciones como se hace siempre que se modifica una ley de tráfico. Se eleva de leve a grave el aparcar en la reserva de discapacitados, porque la sensibilidad hacia este colectivo es cada vez mayor y así lo tenemos que recoger. Se suprime la pérdida de puntos por parar o estacionar en un carril de bus. Se incorpora como grave programar el navegador conduciendo, ya que numerosas organizaciones y clubes de conductores han alertado de este gran peligro para la conducción. Se introduce la obligación de tener la matrícula legible. Como sabe usted, señor Souvirón, le hemos ofrecido una transaccional en esta línea. Antes hablábamos de matrículas limpias y es mejor la redacción a la cual hemos llegado de matrículas legibles, porque con los radares

cada vez había más dificultades para leer algunas matrículas ya que había algunos conductores infractores que buscaban la forma de que no se pudieran leer estas matrículas. Se reduce también de forma considerable el número de infracciones que conlleva la retirada puntos.

En esta ley también se han lanzado guiños importantes al conductor responsable, al ciudadano, como es el descuento por pronto pago, que ya les he comentado que hemos pactado todos los grupos parlamentarios y que pasa del 30 al 50 por ciento y fue incorporado en ponencia. Se intenta que quede suprimida la suspensión del permiso de conducir por las infracciones graves porque ya tenemos el permiso por puntos y para los reincidentes cumple esta función de persuasión. Se reduce de doce a seis meses el plazo de prescripción para las infracciones muy graves porque no era de recibo que la Administración tuviese más de seis meses un expediente sin mover ficha. Esa es la realidad, señor Souvirón. Esto es lo que nosotros proponemos: que también la Administración prescriba cuando no ha sido capaz de actuar con la suficiente diligencia.

En definitiva, es una ley que ha buscado el máximo grado de consenso. Se ha pactado con la Federación Española de Municipios y Provincias —señor Olabarría, se ha hablado con los municipios— con los servicios de tráfico de Cataluña y también del País Vasco, no el actual, el anterior, y con los principales actores en materia de seguridad vial. De las 225 enmiendas presentadas se han aceptado ya 42 en el trámite de ponencia y se vuelven a aceptar hoy cerca de una quincena más en los propios términos en los que han sido formuladas, que se suman a las más de 80 enmiendas con oferta de transacción por parte del Grupo Parlamentario Socialista. En este sentido, el Grupo Parlamentario Socialista propone la aceptación de las siguientes enmiendas en los términos que habían formulado los enmendantes. Del Grupo Mixto, la enmienda número 8; del Grupo Vasco (PNV), las enmiendas 16, 20, 32 y 33; del Grupo Parlamentario Popular, la enmienda número 44; del Grupo de Convergència i Unió, las enmiendas 153, 185, 196, 199 y 209.

Como recordarán, señorías, en el trámite de ponencia, también lo ha señalado el señor Jané, fueron incorporadas cinco enmiendas con el voto en contra del Grupo Parlamentario Socialista y en la ponencia anuncié, en representación de este grupo, la voluntad de mi grupo de volver al texto original del proyecto en lo que atañe a las modificaciones introducidas por estas enmiendas. En aras a un mayor consenso —y agradeciendo la voluntad y la aportación de todos los grupos para llegar a dicho consenso, para llegar a transaccionales aceptables para todos, ya que mejoran de una forma importante el proyecto de ley— renunciamos a volver al texto original y aceptamos las modificaciones introducidas tras la incorporación en ponencia de las enmiendas 165 y 204 de Convergència i Unió. Ofrecemos también sendas enmiendas transaccionales al artículo único.Siete.65.7, de sustitución, que corresponde a la enmienda transaccional número 13 de Convergència i Unió; y al artículo

único. Dieciséis. Anexo IV, de sustitución, que corresponde a la enmienda transaccional número 26 de las que hemos remitido a la Mesa y que me consta que han sido aceptadas también por Convergència i Unió.

Les decía que había habido cinco enmiendas incorporadas con el voto en contra del Grupo Parlamentario Socialista. Les he comentado qué íbamos a hacer respecto de cuatro. La quinta enmienda está incorporada a instancias del Grupo Parlamentario Popular. Lamento decirle al señor Souvirón —puesto que nos hubiera gustado haber llegado a un acuerdo con esta enmienda— que proponemos volver al texto original del proyecto. Corresponde a la enmienda in voce, que también hemos trasladado a los grupos parlamentarios y a la Mesa para su conocimiento —al artículo único. Cinco, que modifica el artículo 59.2 del texto articulado de la ley. Se propone sustituir el texto del apartado 2 del artículo 59 por el texto recogido para este artículo en el proyecto de ley. Quisiera explicarles el porqué, ya que estoy seguro de que si se lo explico todos o prácticamente todos estaremos de acuerdo en la necesidad de volver al texto original. En primer lugar, tendría que dar una pequeña explicación de en qué consistía esta enmienda. Con muy buena intención, no lo dudo, esta enmienda pedía que no se tipificara como sanción y, por lo tanto, no conllevara una multa el hecho de que los conductores no llevaran todos los documentos personales del conductor y del vehículo en el momento en el que le fueran requeridos por un agente de la autoridad, puesto que se señalaba que dicho agente en ese momento podría comprobar todos esos documentos. De entrada les digo que tengo muchísimas dudas de que algunos de esos agentes de la autoridad pudieran llegar a comprobar esos documentos en ese momento, especialmente los policías municipales. Además, señorías, imagínense el caso de una colisión entre dos vehículos; el vehículo A conducido por mí mismo y el vehículo B conducido por el señor Souvirón. Hacemos un parte amistoso; el señor Souvirón me dice que se llama don Emilio Olabarría, que vive en Zamora, y yo, puesto que él no tiene su documentación, he de creer que eso es cierto; yo le diré que me llamo Jordi Jané, que vivo en Madrid, y él no podrá decir que no es cierto porque yo no tengo la obligación de enseñar mi documentación, ya que según esa enmienda incorporada en ponencia no tendría esa obligación. ¡Qué disparate, señorías! ¿Se imaginan qué disparate? ¿Se imaginan que además en un parte amistoso, en el que se busca llegar a la solución lo antes posible, nos encontramos ante un problemón? Este es el motivo por el cuál pido a los grupos parlamentarios que apoyen volver al texto original del proyecto de ley. Aunque es verdad, señor Souvirón, que su enmienda tenía muy buena intención, tiene unos efectos catastróficos, y espero que vuelva usted a repensarla y nos apoye en este sentido.

Finalmente, quiero anunciar que el Grupo Parlamentario Socialista presentará voto particular para aquellas enmiendas que fueran aprobadas en contra del voto de este grupo, en especial, las referentes —como ya se ha comen-

tado— al impuesto de matriculación de las motocicletas, la nueva disposición final que corresponde a las enmiendas 11, 12, 36, 120 y 206. El Grupo Parlamentario Socialista va a votar en contra de estas enmiendas por un doble motivo. En primer lugar, tal y como lo han señalado diversos portavoces, porque entendemos que esta no es la ley en la que debería ir una modificación de carácter fiscal, sino que debe ir en una ley que se apruebe en la Comisión de Economía, que al final —tal y como ha dicho el señor Jané— son los que deben decidir si adaptan o no este impuesto. Y, en segundo lugar, por algo que también ha dicho el señor Jané y que hay que destacar y decir, la actual ley que estamos tramitando tiene una *vacatio legis* de seis meses. ¿Se imaginan ustedes el perjuicio económico que eso puede provocar para los fabricantes de motocicletas? Deberíamos buscar la solución en una ley de carácter económico. Sabemos que existe ya una voluntad de acuerdo en una ley de carácter económico que se va a votar la próxima semana. Por ello, nosotros anunciamos nuestro voto en contra de estas enmiendas en función de ese acuerdo que sabemos que se puede lograr en la Comisión de Economía la semana que viene, y presentaremos un voto particular para mantener el texto original para la avocación por el Pleno de la próxima semana.

Dejo el resto de enmiendas a mi compañera Pilar Alegría, que les indicará cuál es el sentido.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra por unos breves minutos la señora Alegría.

La señora **ALEGRÍA CONTINENTE**: Brevemente y continuando con la intervención de mi compañero el señor Corcuera, quiero resaltar que el Grupo Socialista ha presentado veintiocho transaccionales que afectan a unas ochenta enmiendas. Además de estas ochenta enmiendas, quería recordar también que ya en ponencia se incorporaron cuarenta y dos enmiendas aceptadas en sus propios términos, y aprobadas con la unanimidad de todos los ponentes de los distintos grupos parlamentarios. De estas enmiendas incluidas en sus propios términos hay dos conjuntas de todos los grupos, que son las enmiendas 37 y 38, las cuales se referían, la primera, a la recuperación de los puntos por parte de los conductores a través de cursos de sensibilización y reeducación vial, y la segunda, al incremento en la reducción aplicada en el procedimiento abreviado en razón de pago voluntario de las sanciones pecuniarias. Este incremento será del 50 por ciento; es decir, pasamos del 30 por ciento que existe en la actualidad a un 50 por ciento.

El Grupo Socialista, al cual represento, continuando con una clara voluntad de consenso que ha quedado reflejada en el importante número de enmiendas incorporadas ya, ofrece la siguiente relación de transaccionales. Al Grupo Mixto le proponemos transaccionar sus enmiendas 1 y 7, y le rechazamos las enmiendas 3, 4, 5, 6, 9, 10 y 12.

La señora **PRESIDENTA**: Perdona, señora Alegría, si no le importa vaya un poco más despacio y así podemos tomar nota. De todas maneras, luego daremos un turno breve para aclarar todas las transaccionales.

La señora **ALEGRÍA CONTINENTE**: Al PNV, antes de citar las transacciones le diré al señor Olabarría que todas estas transaccionales fueron habladas y ampliamente debatidas con el Servicio Vasco de Tráfico y no con el actual —ya me entiende usted— y con usted mismo en reiteradas ocasiones. Paso a detallar estas transacciones que son a las enmiendas 13, 15, 19, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34 y 35; y rechazamos sus enmiendas 14, 17, 21, 22, 24, 25 y 36.

Al Partido Popular le proponemos transacciones a las enmiendas 40, 43, 48, 60, 64, 66, 109, 113 —que usted no se ha acordado de citar, señor Souvirón—, 117, 119 y 122; y rechazamos las enmiendas 41, 42, 46, 47, 50, 51, 52, 54, 55, 57, 59, 62, 63, 65, 73, 74, 75, de la 78 a la 101 ambas inclusive, 112, 114, 115, 116, 118, 120, 123, 45, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 102, 104, 105, 106, 110 y 111.

Al Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, le proponemos transacciones a las enmiendas 125, 126, 127, 128, 129, 136, 137, 130, 132, 133, 141, 142, 143, 145 y 147. Rechazaríamos las enmiendas números 11, 124, 139, 144 y 146.

Por último, al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le ofrecemos transacciones a sus enmiendas números 149, 150, 151, 152, 155, 160, 161, 166, 167, 168, 170, 180, 181, 182, 183, 184, 187, 188, 190, 191, 194, 195, 198, 203 y 205. Y rechazaríamos las enmiendas 156, 157, 158, 164, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 189, 192, 200, 205, 206, 207 y 208.

En la medida en que algunas enmiendas transaccionales afectan a alguna del Grupo Socialista, damos por retiradas aquellas enmiendas que correspondan a transaccionales aprobadas.

Concluyo, señorías, esperando y deseando que las transaccionales que mi grupo ha ofrecido sean apoyadas por el resto de los grupos parlamentarios. Respecto de aquellas enmiendas que resulten aprobadas con el voto en contra del Grupo Socialista reitero el anuncio de nuestro voto particular para su votación en Pleno. Solo me queda agradecer el ímprobo trabajo de todos los grupos para llegar a este consenso y a estos acuerdos.

La señora **PRESIDENTA**: Con esta relación nos ha quedado más claro todo. **(El señor Corcuera Plaza pide la palabra.)** ¿Me pedía la palabra, señor Corcuera?

El señor **CORCUERA PLAZA**: Sí, señora presidenta. Simplemente querría saber si nos podrían dar unos minutos para ordenar las votaciones.

La señora **PRESIDENTA**: Por supuesto. Antes de votar vamos a ordenar todo, no se preocupe, pero todavía

estamos en el debate y los grupos deben expresar, si quieren —si así lo desean una vez conocidas las transaccionales, al menos in voce— lo que tengan que decir sobre la relación de transaccionales que se ha mencionado. Así pues, quien quiera intervenir, me puede solicitar la palabra. **(El señor Canet i Coma pide la palabra.)**

Señor Canet.

El señor **CANET I COMA**: Simplemente querría corregir un error o un olvido que he cometido en mi primera intervención, y es que a la lista de enmiendas que daba por retiradas, que creo que he dicho que eran la 139, 144 y 146, añado la 124.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Algún portavoz quiere intervenir? **(El señor Olabarría Muñoz pide la palabra.)**

Señor Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: A mi grupo le gustaría conocer los términos exactos de las transacciones que se nos han ofertado y que no obran en mi poder en este momento. Aun así, parto de la presunción *iuris tantum* de que, habiendo sido concertadas con la Administración autonómica anterior, gozan en principio de credibilidad, pero en todo caso nos gustaría leerlas.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene usted toda la razón y todo el derecho. ¿Algún otro portavoz quiere intervenir? **(Pausa.)**

Si no hay más intervenciones, vamos a suspender durante breves momentos para ordenar el sistema de votaciones. **(Pausa.)**

Señorías, vamos a iniciar las votaciones del proyecto de ley.

Antes de dar comienzo a las votaciones, si algún portavoz estima necesario aún clarificar o decir algo más, podemos hacerlo antes y, si no, pasamos directamente a votar. **(Pausa.)**

Pasamos pues directamente a votar. Les propondría votar primero todas las transaccionales, puesto que afectan a muchas otras enmiendas y nos quitamos ya todas las que son afectadas, que no habría que volver a relacionar aquí. **(Pausa.)**

Tengo una duda sobre las transaccionales. Tenemos veintiocho enmiendas transaccionales y una enmienda in voce. Se pueden votar todas las transaccionales juntas con una sola votación o, si algún grupo quiere, se puede votar alguna separadamente. **(Denegación.)** Entonces votamos todas juntas.

Iniciamos la votación de las enmiendas transaccionales, que son veintiocho enmiendas.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobadas por unanimidad las enmiendas transaccionales de la número

1 a la 28. Quizá lo bueno sería relacionar todas las enmiendas que son afectadas por estas transaccionales, pero cada grupo sabe cuáles son y estimamos que así debe quedar recogido en el acta.

Ahora vamos a votar las enmiendas que quedan vivas de cada grupo. Empezamos por el Grupo Parlamentario Mixto. **(El señor Corcuera Plaza pide la palabra.)**
Señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señora presidenta, anuncié en el turno de mi grupo una enmienda in voce, la número 29, que también quisiéramos votar.

La señora **PRESIDENTA**: La vamos a votar al final del todo, porque no es exactamente del mismo tenor que las transaccionales.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, que son las números 3, 8 y 10. **(El señor Souvirón García: Pido votación separada.)**

Votamos la enmienda número 3 del Grupo Parlamentario Mixto.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Votamos ahora la número 8 del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Por último, votamos la enmienda número 10 del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. En realidad es una enmienda, la 11, que es igual que la 206. Por tanto, votamos la enmienda número 11 del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en sus términos. Son las números 153, 185, 196, 199 y 209, que van en un grupo.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobadas todas estas enmiendas por unanimidad.

Votamos ahora las enmiendas números 192 y 200.

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

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

La número 206 está votada.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Presidenta, podríamos votar la número 206 junto con el resto de enmiendas de otros grupos que son idénticas.

La señora **PRESIDENTA**: Es la número 11 la que es igual que la suya y ya está votada.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Yo pensaba que también había otra del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a tardar menos votando la enmienda 206.

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

La señora **PRESIDENTA**: El resultado es igual que para la número 11. Queda aprobada.

Ahora vamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). Las que quedan vivas son las enmiendas números 20, 32, 33, 14, 17, 21, 22, 24 y 36. Piden votación separada para la 36, 17 y 32. ¿Juntas las tres?

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señora presidenta, yo pediría votación, si se quiere, en bloque, por una parte, de la 16 —que entiendo que está viva—, la 20, la 32 y la 33; y, por otro lado, el resto, pero me da igual separadas o juntas.

La señora **PRESIDENTA**: En aquellas que no coinciden habrá que hacerla separada.

Votamos la enmienda número 20 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). **(Pausa.)**

Esta enmienda ha sido aprobada antes por unanimidad.

Votamos ahora la 32 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos ahora la enmienda 33 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.
Votamos ahora la enmienda número 14 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Enmienda número 17.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Enmienda número 21.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Enmienda número 22.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Enmienda número 24.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Por último, votamos la enmienda número 36 del Grupo Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 18.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.
Hemos terminado las votaciones de las enmiendas del Grupo Vasco. Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Disculpe, señora presidenta, creo que la 25 estaba viva y no ha sido votada.

La señora **PRESIDENTA**: No, no está viva, según las notas que yo tengo. Está retirada o transaccionada. No lo sé en este momento, pero no está viva.

Pasamos, como decía, a la votación de las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular. ¿O tienen alguna indicación? (**Pausa.**) Voy a leer las enmiendas que según nuestros datos quedan vivas del Grupo Parlamentario Popular: números 41, 42, 44, 46, 47, 50, 51, 54, 52, 55, 57, 59, 62, 63, 65, 73, 74, 75, 78 a 101, 112, 114, 115,

116, 118, 120, 123, 45, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 102, 104, 105, 106, 110, 111, 120 y 122.

¿Se pueden votar juntas todas estas enmiendas?

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La 120 aparte.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Pedimos votación separada de la 44.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Alguna más? Votamos, entonces, la enmienda 120 del Grupo Parlamentario Popular.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.
Votamos ahora la enmienda número 44 del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos ahora el resto de enmiendas del Grupo Popular que hemos leído con anterioridad.

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

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 211 del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.
Votamos ahora la última enmienda que es la enmienda in voce del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 16; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.
Votamos, por lo tanto, el dictamen que sale de la Comisión con todas las enmiendas incorporadas.

Efectuada la votación, dijo

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado el dictamen por unanimidad.

Les recuerdo a los señores diputados y a los grupos que para presentar votos particulares tienen un plazo de 48 horas a partir de este momento, que acaba por lo tanto el viernes por la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las siete de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**