



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 804

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 21

celebrada el martes 21 de junio de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Ministerio del Interior a firmar convenios de colaboración con las distintas diputaciones provinciales para poder realizar mejoras en materia de seguridad vial en las carreteras de titularidad de las mismas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002180.)

2

— Sobre marcas para señalar la distancia de seguridad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002075.)	4
— Relativa a la sustitución del examen práctico en el permiso AM (permiso de ciclomotores). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002192.)	6

Se abre la sesión a las doce y treinta y cinco minutos del mediodía.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL MINISTERIO DEL INTERIOR A FIRMAR CONVENIOS DE COLABORACIÓN CON LAS DISTINTAS DIPUTACIONES PROVINCIALES PARA PODER REALIZAR MEJORAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN LAS CARRETERAS DE TITULARIDAD DE LAS MISMAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002180.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la Comisión, que nos convoca hoy para el debate y votación de tres proposiciones no de ley. Vamos a comenzar, como es pertinente, por la primera, por la que se insta al Ministerio del Interior a firmar convenios de colaboración con las distintas diputaciones provinciales para poder realizar mejoras en materia de seguridad vial en las carreteras de titularidad de las mismas. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el señor Landaluce. Aprovecho la oportunidad para felicitarle por las nuevas responsabilidades que en otro ámbito distinto de la Administración le toca desempeñar en estos momentos. Señor Landaluce, para la defensa de su proposición tiene la palabra.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señor presidente, la Comisión está invitada a la Real Feria de Algeciras que ya ha empezado. (**Risas. Un señor diputado: ¡Vamos que no vamos!**) La ciudad les acogerá a todos gustosamente. Como alcalde hago este ofrecimiento no solo para promocionar mi ciudad y la Real Feria de Algeciras, sino para hacer proselitismo entre mis compañeros de la Comisión. Los letrados están invitados y, por supuesto, la Mesa también.

Entro ya a fondo en la proposición no de ley que debatimos en esta Comisión. Señorías, desde hace un tiempo se está procediendo por parte del Gobierno a la instalación de guardarrailes para la protección de los

motociclistas que tengan la desgracia de sufrir un accidente, habida cuenta de que los existentes anteriormente suponían un grave peligro en caso de accidente. Por tanto, se comenzó la instalación de dobles guardarrailes, sobre todo en aquellos puntos en los que se hace más susceptible la posibilidad de un accidente, como curvas cerradas o zonas de poca visibilidad. El Ministerio de Fomento ha abanderado una campaña que, si bien, como todo, es mejorable, desde el Grupo Parlamentario Popular reconocemos que ha servido para dotar de un mayor nivel de seguridad vial, sobre todo para los motoristas, estos puntos a los que antes nos referíamos, cuestión que había venido siendo demandada desde toda la geografía española por parte de las asociaciones de aficionados al motorismo.

El Ministerio de Fomento, dentro de su ámbito de competencia, ha llevado a cabo esta campaña de mejora de la seguridad en aquellas vías que se incluyen dentro de la red estatal de carreteras. Por su parte, las comunidades autónomas se han sumado a esta, sin lugar a dudas, buena iniciativa en aquellas carreteras que son de competencia regional. Ya en mayor o menor medida instauradas estas medidas en carreteras estatales y autonómicas, aún queda incidir en el resto de vías, como son aquellas provinciales. Hemos de tener en cuenta que la peligrosidad de estas carreteras suele ser mayor por tratarse de vías más sinuosas, con menos arcén o carentes del mismo y, por ello, se hace aún más necesario invertir en aumentar su seguridad con la instalación de estos sistemas de guardarrailes que minimicen los riesgos de los motoristas en caso de caídas.

Por todo lo expuesto anteriormente, el Grupo Parlamentario Popular presenta la proposición no de ley, enmendada, del siguiente tenor literal: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que a través del mismo se alcancen acuerdos con las comunidades autónomas y las diputaciones provinciales para la instalación de quitamiedos que minimicen los riesgos en accidente de motocicleta en aquellas carreteras de titularidad provincial. Eliminamos de la propuesta inicial Ministerio del Interior y lo cambiamos por Gobierno y eliminamos también convenio y dejamos que se alcancen acuerdos con ellos.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista, para cuya defensa tiene la palabra la señora Cabezón.

Me gustaría que se pronunciara primero sobre la propuesta de autoenmienda realizada por el señor Landaluce.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Quisiera hacerle una pequeña puntualización a ver si le parece bien. Luego pasaremos a la Mesa una pequeña modificación que tendría que haber comentado. Seguro que podremos llegar a una entente.

Desde mi grupo, todos estamos de acuerdo en que los motoristas son el grupo de conductores que mayor cifra de siniestralidad tienen. Solo hace falta ver las cifras de este fin de semana. Más de la mitad de los muertos en accidentes de tráfico han sido motoristas. En estos accidentes han predominado las tasas de alcoholemia y el exceso de velocidad y en gran parte de ellos no se ha visto implicado ningún otro vehículo, sino que los motoristas se han salido del trazado de la calzada. Esa es la realidad de nuestras carreteras. Cabe decir por ello que todos somos conscientes de las especiales necesidades de este colectivo y una de ellas es la petición que desde el Grupo Popular se hace al Gobierno: la creación de acuerdos entre instituciones para la instalación de quitamiedos. Este es el espíritu y lo compartimos plenamente.

Para que quede constancia de este esfuerzo conjunto, mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, ha presentado una enmienda de modificación para que nuestra voluntad se cumpla, introduciendo además la colaboración técnica entre las administraciones, que es lo que me gustaría que pusiera en la enmienda, es decir, que donde pone acuerdos, ponga colaboración técnica, para hacerlo más preciso. Esta sería la modificación que haríamos. Si le parece bien lo escribimos y luego lo vemos en un momentito para que quede más hilvanado. Ha sido un lapsus. Como saben, hemos tratado los temas a puerta de Comisión y luego, hablando, hemos visto que quedaría más curat, como decimos en catalán, colaboración técnica.

Ahora bien, no vamos a engañar a nadie. Sabemos que la situación económica es difícil y que todos los partidos y los grupos políticos de esta Cámara debemos actuar con sentido común y deber de Estado. Es por ello que instamos al Gobierno a que esto se haga lo más rápidamente posible en cuanto haya viabilidad presupuestaria, porque entendemos que en un tema tan serio es preferible actuar con la realidad por delante que aprobar una declaración de intenciones sin plasmación ni desarrollo económico.

Señorías, esta Comisión siempre ha sido un referente en la alta política, no entendida esta según la vieja denominación politológica de aquellos asuntos que afectan a la seguridad y a la economía, sino entendida como la nueva alta política: aquella que nos demandan los ciu-

dadanos; aquella que busca soluciones a problemas concretos huyendo del ruido de la confrontación. En este aspecto, hemos sido siempre un referente parlamentario y espero que continuemos siéndolo. Es por ello por lo que insto a todos los grupos políticos a llegar a un acuerdo, a aprobar un texto conjunto para que aquellas políticas necesarias sean ejecutadas y no entremos en la bronca política, puesto que los ciudadanos no lo entenderían y menos en esta materia.

Me gustaría hacer algo que nunca hago, y son alusiones a determinadas personas. Todos tenemos un amigo que es como un hermano. Yo tengo una amiga que es como mi hermana y es motera. Tiene una Custom; hace muchos años que la tiene. Es una activista para que cambiemos los quitamiedos y dejen de sesgar vidas de sus compañeros. Me gustaría poder llamarla esta tarde y decirle: Hemos dado un paso adelante y lo haremos. Depende de todos nosotros. Ya adelanto las gracias a todos por hacer que la pueda llamar y le pueda decir, aunque sea en catalán y me permita la señora taquígrafa: **(Termina su intervención en catalán, cuyo texto, que entrega al «Diario de Sesiones», dice lo siguiente: Comencem la feina.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cabezón, señor Landaluce, les agradecería que intercambiaran sus documentos y convirtieran la enmienda en una transacción que sirva para ser votada.

Más allá de esta cuestión de naturaleza logística, quiero decirle, señora Cabezón, que no sabe hasta qué punto comparto su opinión de que la alta política es lo que se hace aquí, porque lo que otrora se consideraba alta política cada vez tiene menor dimensión, cada vez es más baja.

Digresiones aparte, señor Jané, tiene la palabra a efectos de fijar posición.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Desde *Convergència i Unió* damos pleno apoyo a esta proposición no de ley. De hecho, nuestro grupo parlamentario fue pionero en la anterior legislatura en plantear ante esta Comisión de Seguridad Vial todo el tema de los guardarrailes, con ese diseño guillotina que ha cercenado tantas vidas y ha provocado tantas mutilaciones y desgracias, desgracias evitables si el diseño de esos quitamiedos hubiera sido un diseño adecuado, como hoy nos propone el señor Landaluce. Le damos la enhorabuena por plantear este tema en un ámbito, como es el de las diputaciones, en el que no tenemos competencia directa, pero en el que sí podemos incidir. Hay muchísimas vías interurbanas que dependen de las diputaciones y también en esas vías es necesario adecuar los guardarrailes al diseño que evite ese tipo de accidentes.

También quiero felicitar al señor Landaluce por su nueva condición de alcalde de Algeciras, municipio importante de 150.000 habitantes. Seguro que su sensibilidad en temas de seguridad vial, demostrada en esta Comisión, deberá aplicarse al gobierno municipal,

porque también hay guardarrailes en los términos municipales de ciudades importantes y todos los responsables de los distintos ámbitos de gestión deberemos trabajar para avanzar en esa línea de progreso hacia la eliminación de los guardarrailes que todavía tienen ese efecto guillotina, que todavía tienen ese diseño inadecuado.

Apoyaremos el texto que finalmente se someta a votación. También quiero decir a la Presidencia que esperamos que esto no quede como un brindis al sol, que esta iniciativa sea útil. Ahora que se van a constituir nuevas diputaciones en todo el Estado, el Grupo Popular, proponente de esta iniciativa, tendrá la oportunidad de desarrollarla en las diputaciones que asuma este mes de julio, ya que será el grupo mayoritario en los gobiernos de las mismas. Esperamos que las peticiones de tantas víctimas que nos han solicitado en esta Cámara que nos impliquemos a fondo, que las peticiones de tantos moteros que nos han solicitado que trabajemos juntos para quitar esos guardarrailes con ese diseño inadecuado, que tanto dolor no sean en vano y que la unidad de todos los grupos parlamentarios, esa alta política a la que se aludía hace unos instantes, sea efectiva y podamos darles hoy esa buena noticia.

— **SOBRE MARCAS PARA SEÑALAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002075.)**

El señor **PRESIDENTE**: Mientras se van cocinando los consensos sobre las enmiendas presentadas, vamos a iniciar el debate de la siguiente proposición no de ley, presentada por el Grupo Socialista, sobre marcas para señalar la distancia de seguridad. Para la defensa de la proposición no de ley tiene la palabra don César Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: El Grupo Socialista seguirá con esta iniciativa en la línea de alta política que se ha marcado hoy —el presidente, casi siempre acertado en sus valoraciones, hablaba de alta y baja política—, en una línea propositiva, recogiendo las ideas que los usuarios y los conductores dan, y en la línea de impulsar políticamente al Gobierno con acuerdo y, si es posible, con unanimidad, que son parámetros que llevamos siempre muy bien en esta Comisión, con el doble objetivo de, por un lado, mejorar y reforzar la seguridad vial y, por otro lado, reducir la siniestralidad, es decir, que haya los menos accidentes de tráfico posibles. Esta es la línea de la iniciativa del Grupo Socialista y estos son los dos objetivos.

Esta iniciativa versa sobre la distancia de seguridad. Permítanme que les lea la definición de distancia de seguridad: Es el espacio libre que ha de existir entre vehículos durante la circulación, que permite al que circula tras otro detenerse en caso de frenado brusco sin colisionar con el que va delante y se ve claramente influida por la distancia de reacción —aquella que se recorre hasta que se percibe el peligro— y por la dis-

tancia de frenado, la distancia que se recorre desde que el conductor pisa el freno hasta que el vehículo se para. Por tanto, mantener la justa y adecuada distancia de seguridad resulta un elemento central para la seguridad vial; no mantenerla es la causa de que los accidentes de tráfico se incrementen, porque reduce las posibilidades de reacción, de frenado y por tanto de detención del vehículo.

En la exposición de motivos poníamos un ejemplo. Como regla general se puede decir que a mayor velocidad —pura lógica— mayor espacio va a ser necesario para poder detener el vehículo. Si un conductor necesita para detener el vehículo 44 metros si circula a 80 kilómetros/hora, necesitará 70 metros si lo hace a 100 kilómetros/hora y 103 metros si lo hace a 120 kilómetros/hora. Según el RACE, a 100 kilómetros/hora reducir la distancia de seguridad en un 60 por ciento provoca lesiones mortales a dos de los cuatro ocupantes en la prueba de choque; una prueba que el RACE hizo el 17 de marzo del año 2009. También nos decía el RACE que el 8,4 por ciento de los fallecidos en tráfico se producen en colisiones traseras y múltiples, que se originan al no respetar la distancia de seguridad.

Como ejemplo de la relevancia del respeto de la distancia de seguridad, les voy a contar la historia que contaba el RACE en marzo de 2009. Decía: Basta con imaginarse que viaja con su familia circulando a 100 kilómetros/hora por una carretera. De repente, el vehículo que circula delante de usted realiza una frenada de emergencia y se detiene completamente. Usted se percató, reacciona y comienza a pisar el freno, pero solo ha guardado 28 metros de distancia de seguridad, por lo que termina impactando contra el obstáculo a una velocidad de 80 kilómetros/hora. Las consecuencias serán fatales, como decíamos, para dos de los cuatro ocupantes del vehículo. Los datos que nos da el RACE dicen que en el año 2007 el 16 por ciento de accidentes de tráfico tuvieron como causa directa no respetar la distancia de seguridad.

Primera conclusión. Siendo este asunto tan importante y tan relevante para la seguridad vial, para reforzarla, preservarla y reducir los accidentes de tráfico, hemos dado pasos entre todos, pero no han sido definitivos. Hemos dado pasos como la reforma del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el cual se aprobó un texto articulado que incluía como infracción grave no mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede. También hemos dado pasos en el aparato pedagógico y divulgativo, con unas campañas llevadas a cabo por la DGT en otoño de 2007, donde se concienciaba sobre la necesidad de mantener una distancia mínima de seguridad. Como decía, esto no es bastante, porque calcular la distancia de seguridad solo con la percepción temporal del conductor —unos cuatro segundos, como decía el propio estudio del RACE— no es suficiente. Al contrario, parece casi imposible que la percepción temporal de distancia que va contando un conductor cuando cuenta por dónde ha pasado el vehículo

que le precede —cuatro segundos— sea una unidad de medida, de cálculo y de previsión para el conductor. Esto nos lleva a una segunda conclusión y es que hay que avanzar para que los conductores puedan calcular de una manera más empírica, segura, fiable y garantista la distancia de seguridad con el vehículo que les precede.

Tenemos dos ejemplos en países vecinos —he traído unas pequeñas fotografías para que lo puedan ver—, que son Francia y Portugal. En Francia, en las autopistas, desde hace casi diez años, la raya que limita el carril derecho es discontinua para indicar la distancia de seguridad mínima entre vehículos. Hay que guardar dos rayas. Este sería el modelo francés, en el que hay que guardar dos rayas de distancia, que sería la distancia de seguridad entre los dos vehículos. Desde el año 2008 tenemos el ejemplo de Portugal, que ha establecido en algunas carreteras —por ejemplo en la autopista de Huelva con Lisboa— marcas de señalización horizontal en el asfalto, que se denominan galones, y, como en el caso francés, hay que dejar dos entre los vehículos para respetar la distancia de seguridad.

Voy terminando. Con el objetivo de ayudar a los conductores con una medida concreta, es decir, con marcas de señalización horizontal, con galones en la carretera, para que puedan mantener el cálculo fiable, seguro y garantista de la distancia de seguridad justa y adecuada y tengan así la capacidad de reacción necesaria, justa y adecuada para reaccionar ante cualquier imprevisto y de esta forma reducir los accidentes de tráfico y además reforzar la seguridad vial, el Grupo Socialista trae a esta Comisión, para instar al Gobierno, una iniciativa que propone aprobar en el plazo más breve posible una instrucción sobre señalización horizontal, que incluya el pintado de marcas para garantizar el respeto a la distancia de seguridad, como elemento clave para mejorar la seguridad vial de nuestras carreteras y, en su caso, que se proceda a implantarlas de manera progresiva en los tramos de la red de carreteras del Estado que por seguridad vial lo precisen. El Grupo Popular ha presentado una enmienda de la que su portavoz, el señor Ramírez, va a dar buena cuenta en su intervención. Desde el Grupo Socialista le hemos propuesto una transacción y dejo que haga referencia a ella. En cualquier caso tengo que decir que nos hemos puesto de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: De nuevo quiero manifestar mi acuerdo y empatía intelectual con los nuevos conceptos de alta y baja política, que, por lo que veo, ambos manejamos de la misma forma. Se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley por el Grupo Popular y para la defensa de la misma tiene la palabra el señor Ramírez.

El señor **RAMÍREZ DEL MOLINO MORÁN**: Estamos totalmente de acuerdo con la exposición de motivos de la PNL que nos presenta hoy el Grupo Socialista, como no podía ser de otra manera. Efectivamente, las marcas viales nos van a indicar la distancia

de seguridad y, lo digo por propia experiencia, nos van a hacer estar más atentos y alerta a la velocidad a la que viajamos. Muchas veces, cuando circulamos por una carretera, la aparición de galones o líneas discontinuas —sobre todo los galones— nos hace meditar sobre la velocidad a la que vamos.

Hemos presentado, como bien ha dicho el portavoz socialista, una enmienda de adición, que dice más o menos: Todas las vías que se diseñen a partir de la aprobación de dicha instrucción deberán incluir las marcas de señalización de la distancia de seguridad en su diseño y posterior construcción. Tenemos también una enmienda *in voce*, porque no llegó a tiempo, en la que por lógica, y dado que se ha hablado de esa señalización progresiva que se debe de hacer en las carreteras, decimos que en todos aquellos tramos de la red nacional en los que se haga una renovación del pavimento o un repintado de las vías debería tenerse en cuenta incluir esta señalización, estas nuevas marcas viales. Lo que queremos, en definitiva, es que esto se haga, y en muchas ocasiones no es una cuestión económica, porque al hacer un repintado de carreteras hay que poner pocas cantidades de dinero más para poder hacer la señalización, ya que no se hace en toda la carretera sino en los tramos en los que se considere oportuno.

Nos hemos puesto de acuerdo los dos grupos y hemos llegado a una transacción que haremos llegar a la Mesa. De todas formas, la voy a leer. Se trata de añadir un segundo punto en el que se dice que aquellos tramos de las infraestructuras viarias que así lo requieran y que se diseñen a partir de la aprobación de dicha instrucción deberán incluir las marcas de señalización de la distancia de seguridad. Asimismo, y de acuerdo a las disponibilidades presupuestarias actuales, se incluirán dichas marcas de señalización en los tramos de las infraestructuras viarias que así lo requieran sujetos a actuaciones de conservación.

El señor **PRESIDENTE**: Le pido el mismo favor que a sus predecesores en la anterior proposición no de ley, y es que hagan el esfuerzo. En el ínterin el Grupo Parlamentario puede fijar su posición.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Desde Convergència i Unió damos total apoyo a esta proposición no de ley porque la consideramos adecuada, en la línea de prevención en temas de seguridad vial, incidiendo en un aspecto que es el necesario respeto a la distancia de seguridad puesto que, sin duda, su transgresión en ocasiones provoca accidentes y víctimas. Estamos de acuerdo con esa señalización; ya se está haciendo en otros países y el resultado es positivo; ayuda a que el conductor sea consciente de ese necesario respeto y le ayuda a llevarlo a cabo a través de la efectiva visualización de la distancia que debe mantener. Es oportuno que hoy lo aprobemos en esta Comisión y esperemos que esto no quede una vez más en aquello de fomentar y promover que después nunca se lleva a cabo; que lo podamos ver ejecutado

porque seguro que va a ayudar a prevenir accidentes y a mejorar, en definitiva, la seguridad vial.

— **RELATIVA A LA SUSTITUCIÓN DEL EXAMEN PRÁCTICO EN EL PERMISO AM (PERMISO DE CICLOMOTORES). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002192.)**

El señor **PRESIDENTE**: Esperamos las transacciones que serán entregadas a la Mesa en cuanto estén en condiciones de hacerlo.

Entramos en el debate de la tercera y última proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), relativa a la sustitución del examen práctico en el permiso AM, permiso de ciclomotores.

Para su defensa tiene la palabra el señor Janè.

El señor **JANÈ I GUASCH**: Hoy Convergència i Unió trae a esta Cámara una proposición no de ley, que incluso ha sido autoenmendada por mi grupo para actualizarla, para poner de relieve un hecho que nos parece grave. Nos parece grave la actual situación que vive el sector de la moto en España. Aquí se lanza un SOS porque afecta a una industria, a unos puestos de trabajo, que causa inquietud y debemos reaccionar para evitar que a la durísima crisis económica que estamos viviendo se añada otra que se hace aún mayor cuando determinadas medidas administrativas anticipadas vienen a provocar una reacción del mercado que de alguna manera se retrae en la adquisición de vehículos de dos ruedas. Debemos atajar esa situación. El sector de dos ruedas está seriamente amenazado por la crisis. Desde el inicio de la crisis, en el año 2007, el mercado de motocicletas se ha contraído un 50 por ciento y el de ciclomotores un 73 por ciento. Ya se ha perdido uno de cada cuatro empleos e importantes multinacionales han anunciado el cierre de sus plantas en España. Por tanto, la situación es grave. Ante esto, ¿qué hace el Gobierno? El Gobierno quiere ser el primero de la clase en aplicar las directivas europeas, pero a veces ser el primero de la clase puede tener efectos perjudiciales para un sector, y me refiero concretamente a la Directiva 2006/127, que debe crear un nuevo marco de permisos para los vehículos de dos ruedas en el año 2013. Nosotros anticipamos cuatro años la puesta en marcha de esta directiva, creando todo un conjunto de nuevos permisos que lo que hacen es provocar incertidumbre y, de alguna manera, aumentar los requisitos para el que quiere comprarse una moto, con lo cual, al final estamos hundiendo al sector.

Deberíamos hacer una reflexión, y mi grupo ya la hizo en lo que se refiere a la edad mínima para conducir un ciclomotor, porque entendíamos que debían ser 14 años y no 15, pero esa propuesta finalmente no prosperó. También hay otros aspectos, como el que inicialmente hoy trae Convergència i Unió, y es que a los que a los 15

años, que no a los 14, se examinan para poder tener una licencia de conducir de un ciclomotor ahora en España se les exige un examen práctico, con todas las consecuencias. Pero, por ejemplo, en el caso de alguien que quiere conducir un cuatriciclo, que en ocasiones se trata de personas mayores, cuando van a hacer el examen práctico resulta que donde lo realizan tienen ciclomotores, pero no cuatriciclos y, por tanto, se deben examinar encima de un ciclomotor. Repito que muchas veces se trata de personas con una edad avanzada que perfectamente pueden conducir un cuatriciclo, pero no un ciclomotor. No está adaptado el sistema. ¿Qué hacen al final? O traen consigo el cuatriciclo para el examen, cosa que es engorrosa y costosa, o simplemente lo que hacen es desistir. Esto demuestra que poner más requisitos al final comporta menos ventas.

Hablemos ahora de las personas que deben hacer el examen práctico para conducir un ciclomotor, cuando antes no era así, cuando en la mayoría de países de la Unión Europea no es así, y se les exige tener 15 años. Esas personas dicen: espero un año más y de entrada voy a tener el permiso para conducir una moto de mayor cilindrada, con lo cual dejan aparte el mercado del ciclomotor y lo abandonan a su suerte, que quiere decir la ruina del sector. Esperan a tener 16 años para conducir una moto de mayor cilindrada, con lo cual esa persona accede a una conducción con más potencia, cuando todos sabemos que en materia de seguridad vial es mejor el motorista que antes ha sido ciclista; es mejor el que accede a la moto a los 16 años cuando antes ha podido practicar con un ciclomotor. Eso redundaría en una mayor experiencia y capacitación. Es decir, pensamos que esto es mejor en materia de seguridad vial y resulta que es peor, porque, repito, es mejor que quien accede a una moto de mayor cilindrada antes haya sido conductor de un ciclomotor.

Ante ese desaguisado, lo que Convergència i Unió plantea es que el permiso de ciclomotor se pueda conseguir sustituyendo el examen práctico por una prueba de capacitación que se pueda expedir por las autoescuelas y por los demás centros de formación de conductores acreditados. Eliminemos ese examen obligatorio práctico para los ciclomotores, que no existe en la mayoría de los países de la Unión Europea, y ayudemos con eso a la propia industria y a que más jóvenes puedan acceder a ese tipo de licencia, porque ahora, con tantos requisitos y además anticipados, la verdad es que no acaban de incorporarse y el sector lo está padeciendo.

Por último, hemos presentado una autoenmienda que paso a defender en este trámite. Si había luces de alarma, preocupación en lo que es el tema del examen práctico para los ciclomotores, esas luces se quedan pequeñas, difusas si vemos la gran alarma que está creando el haber anticipado en el Estado español que aquellos que han obtenido el permiso A2 y ya tiene dos años de experiencia ahora tengan que someterse a una serie de prácticas para acceder al permiso A. Esto no pasa en ningún sitio y si salen ahora con el permiso A2 no pueden cir-

cular libremente por el mercado europeo porque no está homologado. Nos estamos anticipando a la directiva del año 2013 y aplicándola en el año 2011. Nadie sabe muy bien cómo hacerlo y estamos causando una alarma a los futuros usuarios de ese permiso A, porque de momento tienen el A2, no saben que tienen que hacer para tener el A y el A2 no está homologado. Tenemos una situación que no es para nada deseable, no ayuda a la seguridad jurídica y no ayuda al necesario despegue de esa importante industria, sobre todo en Cataluña, porque están padeciendo muchísimo las empresas catalanas, aunque me consta que también en otras partes del Estado la situación es grave. Con anticipaciones de directivas no queremos añadir una gravedad a la situación del sector. Estamos con el sector de las dos ruedas y por eso instamos al Gobierno a posponer hasta el año 2013 la aplicación de la Directiva europea 2006/126 respecto a los nuevos permisos de conducción de moto y establecer transitoriamente el acceso directo a partir de septiembre al permiso A para quienes han obtenido el permiso A2 y tienen dos años de experiencia. Con ello solucionaremos transitoriamente este problema y enviaremos un mensaje favorable al sector. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia.)** Esto no va en contra, en absoluto, de la seguridad vial sino que lo que hace es intentar evitar esa precipitación en aplicar en España una directiva que puede esperar hasta el año 2013. Como la crisis es grave, no vayamos anticipando esos requisitos cuando nadie más lo hace. No queramos ser los primeros de la clase perjudicando al sector.

Repito que esto merece una reflexión. Sé que el director general de Tráfico está tomando conciencia del tema, que está llegando a acuerdos con los sectores implicados. Esperemos que esto sea así. Anticipo que mi grupo ha pedido su comparecencia ante esta Comisión para que nos hable de este tema, porque nos preocupa muchísimo. De ahí que defendamos hoy esta proposición no de ley y la propia autoenmienda de adición que hemos presentado en estos momentos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Olabarriá.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor Jané, comparto una parte de sus apreciaciones. En mi grupo somos conocedores de las incertidumbres y quebrantos económicos que afectan al sector productor de ciclomotores. Es un problema económico serio, sobre todo por su focalización en determinadas comunidades autónomas, en determinados ámbitos geográficos del país; es susceptible de generar mucho desempleo, tanto directo como indirecto, si las cosas continúan por los derroteros negativos que son previsibles en los estudios de prospectiva. Desde esa perspectiva, comprendo perfectamente lo dicho por usted sobre esta peculiar diligencia manifestada en este caso por el Estado español por incorporar antes que nadie una directiva, cuando si por algo se ha

caracterizado la Administración española ha sido por su renuencia y su retraso sistemático en la incorporación de directivas, hasta el punto de que en este momento en doce ámbitos regulados por distintas directivas ya está siendo sancionada económicamente la Administración española por las autoridades comunitarias por el retraso, por la posposición ilegítima en la incorporación o trasposición de dichas directivas. Esta precipitación llama poderosamente la atención.

Dicho esto, señor Jané, tengo que comentarle la única duda que me genera su propuesta, que está vinculada a su inconcreción. Si prescindimos del examen, la acreditación de conocimientos a la que usted se refiere debería concretarse de alguna forma; alguien tendría que validar oficialmente esa posesión de conocimientos o de destreza suficiente, sobre todo cuando esta proposición coincide con campañas de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico alertándonos a todos del incremento —que no es irrelevante— de la accidentalidad en la conducción en el ámbito de los ciclomotores particularmente. No quiero estigmatizar a los motoristas, de hecho, la señora Cabezón ha hecho una apología de una amiga que posee una moto, y si se me permite, quiero hacer una crítica *obiter dictum* a la Dirección General de Tráfico en cuanto se refiere a los motoristas, y solo a ellos, manifestando estadísticas que incrementan la accidentalidad. Estas campañas siempre tienen un componente de estigmatización del uso de ciertos vehículos y de las personas que conducen ciertos vehículos que no son buenas en absoluto, incluso son peligrosas.

Desde esa perspectiva, compartiendo todos sus argumentos, señor Jané, la inconcreción de la parte dispositiva de su proposición nos provoca problemas. No tengo la impresión —es una opinión puramente personal— de que la relajación en los instrumentos de acreditación de las destrezas para conducir un ciclomotor sea el mejor instrumento para fortalecer la industria fabricante de ciclomotores. Por tanto, ya adelanto la abstención de mi grupo en relación a esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): En nombre del Grupo Popular tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor de la iniciativa de nos trae hoy a debate el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) porque considera que es oportuna y sensata. Con ella se trata de deshacer una actuación del Gobierno, que ha hecho bueno una vez más aquel célebre proverbio de que no por mucho madrugar amanece más temprano. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** El Gobierno ha hecho gala de un exceso de celo trasponiendo una directiva con una celeridad que ya quisiéramos para otros asuntos de tanta o mayor importancia. Me acuerdo, por ejemplo, no solo de la trasposición sino de la aplicación de las auditorías en nuestras infraestructuras, en nuestras carreteras, que sigue estando pen-

diente. Repito que el exceso de celo en este asunto ha creado, sin ninguna duda, más quebrantos que realidades positivas. De tanto correr, como decía muy bien el señor Jané, han conseguido adelantar a su propia sombra y, una vez más, han legislado sin tener los medios para poder realizar los exámenes que querían hacer con la suficiente solvencia; no hay cuatriciclos, no se tienen las infraestructuras necesarias para estos exámenes, etcétera. En fin, más de lo mismo. Al final, de lo que hablamos aquí es de formación, un elemento capital, que junto con la educación son los dos pilares para mejorar la seguridad vial; además, en el tema de la formación, de los pocos que verdaderamente competen a la Dirección General de Tráfico, que corre también mucho para apuntarse los tantos de otras administraciones que con sus actuaciones mejoran la ratios de seguridad vial. Sin embargo, hemos avanzado muy poco en la formación y, además de forma muy poco certera. No se ha hecho caso a los profesores de seguridad vial, a los directores de autoescuela que piden un nuevo modelo de formación que sea adaptable a la nueva cultura de seguridad vial en España. Sin embargo, siempre se han sembrado dudas sobre la solvencia de los formadores. Pondré un solo ejemplo. Recuerdo ahora la arbitrariedad con que se ha repartido la adjudicación de los cursos de recuperación de puntos, con esa justificación de que en el fondo no se fían de que las autoescuelas sean lo suficientemente solventes y responsables para hacer su trabajo, cosa que llama mucho la atención cuando el sistema de formación es un sistema de autorización y, por tanto, es la propia Administración la que concede la licencia para poder hacer estos cursos, y cuando, además, existe la obligación de la Administración de inspeccionar la buena gestión de esos cursos.

Con iniciativas como la que hoy nos plantea el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) lo que vemos es que se devuelve también la responsabilidad a las autoescuelas. ¿Por qué no van a acreditar ellas exactamente que la persona que quiere obtener esa licencia la obtiene? ¿Por qué no, si están sometidas a un criterio de autorización y se supone que tienen los requisitos y que, además, la Administración cumple con su obligación de inspeccionar para dejar fuera del sistema a las que no hacen su trabajo? Un asunto tan serio como la educación en España se hace a través de los centros educativos, que son los que deciden quién está capacitado y quién no para superar un curso y luego hay reválidas. Pero es que nosotros tenemos que creer en el sistema que hemos creado y nuestra reválida es el sistema de puntos. El sistema de puntos es una radiografía perfecta de aquellas escuelas de conducción que no han hecho bien su trabajo y, por tanto, sus alumnos se están quedando sin puntos en las carreteras. Hay que tener en cuenta todo esto a la hora de confiar más en nuestro sistema, que es lo que no se hace con las iniciativas del Gobierno, pero que sí se avanza en la iniciativa de Convergència que nosotros apoyamos. Desde luego, nos importa mucho la formación, nos importa mucho la

seguridad vial y creemos que con esta iniciativa bajo ningún concepto se pone en peligro. Quizá el excesivo intervencionismo sí puede poner en peligro las cosas, porque hace que la responsabilidad recaiga en los operadores, en los que tienen que asumirla. En nuestra toma de posición no es lo prioritario, pero creemos que hay que cuidar también la industria de la moto. En España hay una afición enorme a la moto, a la competición y los españoles, sin ninguna duda, quieren conducir seguros.

Por las razones anteriormente expuestas, vamos a apoyar esta iniciativa. Creemos que la trasposición se ha hecho mal y pronto y que no tiene sentido que se trasponga una directiva para discriminar a nuestros motoristas de los del resto de Europa, porque en los restantes países están esperando al año 2013 para llegar a una homologación. Sin embargo, aquí nos hemos precipitado y resulta que nuestros motoristas con el carné A2, por el que han pagado sus tasas, para el que se han preparado y para el que han superado la prueba, no pueden salir de nuestras fronteras; no pueden conducir con ese carné que han conseguido en España porque no está homologado en los restantes países europeos. Además, si se les ocurre conducir porque no entienden y no comprenden que eso pase se encontrarán sin seguro, lo que les pone en una situación muy grave. Creo que hay que dar marcha atrás en este asunto. Ese es el sentido de nuestro voto. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición en nombre del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA:** He estado escuchando atentamente la posición de los grupos que se han expresado sobre esta proposición no de ley, la he leído atentamente varias veces y aún así sigo sin tener claro cuál es la motivación que ha llevado al señor Jané a solicitar la eliminación del examen práctico del permiso de conducir AM. Primero pensé que quizá el señor Jané creía que esta medida era vital para la subsistencia del sector, pero esta es la Comisión de Seguridad Vial; aquí nos ocupamos de evitar accidentes y muertes en las carreteras. Yo también estoy con el sector, pero ante todo y sobre todo estoy con las víctimas de esos accidentes de tráfico y con los usuarios de esas motocicletas. Inmediatamente recordé que hace tan solo dos semanas —y aquí tengo un extracto del «Diario de Sesiones»—, el 13 de mayo de 2011, se debatió en el Pleno una proposición no de ley firmada por todos los grupos parlamentarios, a instancias del Grupo Parlamentario Socialista, en defensa del sector y que además fue brillantemente defendida por nuestro vicepresidente de la Comisión, don Román Ruiz. Lógicamente, si tan importante era para el sector eliminar el examen práctico del permiso AM, seguro que esta fue una de las medidas que Convergència i Unió, que el portavoz del grupo al que pertenece el señor Jané, expuso como necesaria en esta proposición no de ley. Pues bien, mirando esta proposi-

ción no de ley en su parte resolutive, mi sorpresa es que no aparece ninguna de estas medidas que hoy nos plantea el señor Jané. Ante esto tengo dos dudas: o no es tan importante para la recuperación del sector, como aquí se nos quiere hacer creer, o el señor Jané pertenece a un partido distinto del que intervino en la proposición no de ley; bueno, de hecho sí que es así, con lo cual tampoco me sorprende.

Señor Jané, mi grupo parlamentario y el Gobierno somos conscientes de las dificultades que está atravesando el sector y desde hace tiempo se están tomando medidas de ayuda. Se estableció la obligación de que los ciclomotores pasaran la ITV a partir de los tres años de su matriculación —reivindicación histórica del sector— para promover la renovación del parque de ciclomotores. Se puso en marcha por primera vez en este país un Plan Renove para incentivar las ventas de motocicletas. Se permitió conducir motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos, con tres años de antigüedad del permiso de conducir B, y como le recordaba, también hace dos semanas se aprobó unánimemente en el Pleno una iniciativa para ayudar al sector.

Señorías, ante todo seguía sin ver la necesidad de eliminar ese examen práctico para obtener el permiso de conducir AM. Pensé entonces que quizá la motivación tendría que ver con una mejora de la seguridad vial, algo que sí parece objeto de esta Comisión. Entonces recordé que en numerosas ocasiones el señor Jané ha defendido ante las autoridades de otros países, que se han dirigido a nosotros para pedirnos consejo sobre cómo bajar la siniestralidad, que es muy importante separar la formación de la otorgación de los permisos; es decir, que era muy importante que, por un lado, las autoescuelas hicieran la formación y, por el otro, que un organismo público hiciera los exámenes. Por eso también me ha extrañado esta postura. Señorías, yo también comparto esta posición. ¿No les parece razonable? A mí sí. ¿No les parece razonable que quien conduzca un vehículo deba demostrar su pericia mediante un pequeño examen práctico ante un organismo público? Creo que es importante. Antes, para acceder a la licencia de conducir ciclomotores no había ningún examen, no había nada; apuntándose a una autoescuela y pagando figuraba que había un curso y ya te daban la licencia. Señorías, hay ocho mil autoescuelas en España y no es posible inspeccionar ni garantizar la calidad mínima exigible de todas ellas. El nivel de exigencia social en los temas de seguridad vial gracias a Dios ha cambiado y los ciudadanos nos piden más rigor y seriedad en todo lo relacionado con ello. Por ello también vamos evolucionando y va mejorando la seguridad vial en nuestro país. Ya que hay un examen teórico obligatorio, nos parece lógico y razonable que exista una prueba práctica sencilla que de alguna forma garantice el mínimo equilibrio y manejo de ese ciclomotor. Respecto a los cuatriciclos, en las jefaturas provinciales de Tráfico no tiene ningún tipo de vehículos. No tienen turismos ni camiones ni motos ni ciclomotores ni cuatriciclos; habitualmente los vehículos

los traen las autoescuelas, pero lo puede traer también el particular que se va a examinar.

Señorías, hoy seguimos teniendo un problema de siniestralidad de las motocicletas en nuestras carreteras y no podemos ni debemos bajar la guardia con el pretexto de mejorar las cifras económicas del sector. En este primer semestre del año se ha incrementado en veintidós el número de fallecidos con respecto al mismo periodo del año pasado, siendo Madrid, Barcelona, Lleida y Girona las provincias en las que más aumenta el número de motociclistas fallecidos. Esto sí que debería preocuparnos de forma seria en esta Comisión. Eliminar el examen para la obtención del permiso AM no va a solucionar los problemas del sector, pero sí puede provocar la muerte de usuarios que sin tener la pericia suficiente puedan ser un peligro en nuestras calles y en nuestras carreteras.

Respecto de la autoenmienda presentada a última hora, también les quería decir alguna cosa. En primer lugar, creo que hay un pequeño error porque la entrada en vigor de ese permiso A, aquellos usuarios que podrán tener acceso a ese permiso A, será a partir del 9 de diciembre de 2011, porque la ley se aprobó el 9 de diciembre de 2009 y son los dos años necesarios. Hay que decir que en tan solo tres años se ha reducido en un 47 por ciento el número de motoristas fallecidos. Creo que es muy importante resaltar eso, porque es fundamental para evitar lo que todos nosotros queremos: las muertes y los fallecimientos.

¿Qué será lo siguiente, señoría? ¿Bajar la edad para obtener el permiso B? ¿Dejar que las autoescuelas realicen los exámenes para ayudar así a la industria del automóvil? Señor Jané, deje a su compañero, el del otro partido —usted ya me entiende— la defensa de los *lobbies* de la industria, las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico se lo agradecerán y créame que la industria también. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Sin perjuicio de concederle un pequeño turno a efectos de explicar su posición con relación a su autoenmienda, en virtud de las reflexiones hechas por el portavoz del Grupo Socialista, esta Presidencia entiende que ha habido alusiones de naturaleza personal, por lo que le da la palabra para contestar a las mismas.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Lamento mucho el tono de la intervención del portavoz del Grupo Socialista. Ha sobrepasado una línea roja que nunca debería haberse sobrepasado en esta Comisión de Seguridad Vial. El portavoz del Grupo Socialista lo ha hecho —y lo lamento— y además ha utilizado argumentos de tono personal. Yo no vengo aquí a defender una posición personal, señor Corcuera, yo defiende la posición de mi grupo parlamentario, *Convergència i Unió*. Qué mal gusto. En *Convergència i Unió* nos presentamos con unas mismas siglas, tenemos el mismo programa y votamos lo mismo aquí y en la Comisión de Industria. Señor

Corcuera, ha sido lamentable, desde mi punto de vista, la intención de dividir a nuestra coalición, Convergència i Unió, y de intentar personalizar en mi caso, diciendo que si pretendo o que si no pretendo. Es Convergència i Unió. Esta es la primera precisión que le quería hacer.

Después ha realizado un juego nada positivo. Ha venido a decir: ¿Cómo ustedes no habían planteado esto en la propuesta conjunta? Como era conjunta se buscó un mínimo común denominador. Que un grupo firme una propuesta junto con los otros grupos no impide que ese mismo grupo parlamentario en la Comisión de Seguridad Vial se posicione en otra vertiente de ese mismo tema, porque cuando firmas algo conjuntamente sabes que no puedes incluir todo aquello que harías separadamente. Por tanto, también lamento que intente hacer ver que nosotros no defendimos en el Pleno aquello que hoy defendemos aquí.

Usted es diputado por Sabadell y sabrá lo que dice y lo que hace. Es diputado por la circunscripción de Barcelona, es diputado catalán y lamento que, como diputado catalán, hoy quiera trasladar de alguna manera ante esta Comisión la idea de que los temas de la industria deben defenderse en otro sitio. Nosotros defendemos a la ciudadanía y no a los *lobbies*. Evidentemente, defendemos a la industria catalana, que nos pide —que nos pide— que seamos sensibles ante determinadas propuestas. Si yo pensara —y se lo digo de verdad y creo que a cada uno se nos juzgará al final por nuestras intervenciones y por nuestras propuestas— que esto va en detrimento de la seguridad vial, no lo defendería. Puedo equivocarme, pero se lo digo con total sinceridad. Creo sinceramente que no añade mayor pericia a los que se quieren examinar para sacarse un permiso de ciclomotor y lo van a hacer con un cuatriciclo, que no está allí, que la propia autoescuela acredite que reúnen las capacidades. Si no, ya se inspeccionará, pero no tengamos esa desconfianza hacia unos centros de formación como las autoescuelas. Por tanto, lo lamento.

Por último, no se puede entrar en el juego —que además no corresponde a esta Comisión— de decir que, como hay muchos accidentes de motos —que los hay, y todos deberíamos intentar evitarlos—, lo que estamos haciendo en España al no anticiparnos a poner en vigor una directiva que nos obliga en el 2013 es propiciar mayor inseguridad en nuestras carreteras. Entonces así lo estarían haciendo todos los países de Europa que no la están anticipando, y no la están anticipando. Creo sinceramente que nosotros debemos defender en primer lugar a las víctimas y prevenir accidentes. Todos tenemos la obligación de hacer esto compatible con la ayuda a nuestro sector industrial, que lo está pasando muy mal. Me ha sentado muy mal su intervención. Creo que ha traspasado una línea roja que no se debería haber traspasado en esta Comisión. Poner en duda que nuestro grupo parlamentario o el portavoz que les habla quieren trabajar en favor de la seguridad vial tampoco es adecuado, porque no es cierto. Si alguien quiere defender la seguridad vial es nuestro grupo parlamentario y es este

portavoz, pero somos diputados del conjunto de la ciudadanía. Evidentemente, si lo prohibiéramos todo no tendríamos accidentes, pero a veces no se trata de prohibir o de poner más impedimentos, sino de conjugar todos los temas que están en juego.

Termino, señor presidente. Aceptamos nuestra autoenmienda y, si me lo permite, leo el texto que sometemos a votación para finalizar así mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Jané.

La perversión de la concesión de turnos por alusiones es que se producen a su vez otros. Antes de proceder a la lectura de la autoenmienda, si el señor Corcuera quiere usar un turno de alusiones también tiene derecho a hacerlo.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Don Jordi Jané, sabe usted que le tengo aprecio y aquí se lo expreso públicamente, pero el hecho de que le tenga aprecio no implica que no vea que hay un tema que no toca en esta Comisión, primero, porque ya lo hemos debatido donde tocaba, que era en la Comisión de Industria, y segundo, porque creemos que nos hemos de preocupar ante todo por los usuarios y las víctimas, y en eso estamos. No me cabe ninguna duda de que usted también está a favor de defender la seguridad vial, y si usted no ha interpretado eso de mis palabras, las rectifico. No me cabe ninguna duda de que usted se preocupa por la seguridad vial, de que ha trabajado y trabaja por la seguridad vial. Por eso le pedía en mi intervención que, por favor, se dedicase a la seguridad vial. La seguridad vial le va a agradecer, como se lo agradezco yo, todo el trabajo que usted ha realizado y realiza en esta materia. Este era el motivo de mi intervención en lo que se refería a su persona como proponente de esta proposición. No eran motivos personales, y si usted así lo ha interpretado, le pido disculpas. No quería que usted lo interpretara en este sentido, puesto que —como le decía— le tengo aprecio, pero desde la posición de mi grupo era necesario expresar algo que no considerábamos pertinente en esta Comisión quince días después de haber llegado a un acuerdo unánime de todos. Le digo nuevamente que no es un tema personal. No se lo tome como un tema personal, porque en absoluto lo es. **(El señor Souvirón García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, le voy a conceder un turno, pero solo a los efectos de que se posicione sobre la aceptación o no de la autoenmienda del Grupo Catalán, porque corremos el severo riesgo de encadenar turnos de alusiones *ad infinitum*.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Simplemente quisiera saber una cosa, señor presidente. Quisiera saber si el otro, el que defiende los *lobbies* soy yo, porque si es así me parece que he sido aludido. **(El señor Corcuera Plaza: No hablaba de ti.)** Si no hablaba de mí no tengo

más que decir. Es que he oído decir algo sobre el otro partido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, ¿le importa pronunciarse sobre la autoenmienda presentada por el señor Jané? (**Rumores.**)

Pido silencio, por favor, a sus señorías. Vamos a ver si evitamos que el turno de alusiones se convierta en algo de mayor entidad o agresividad.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: No tengo nada que añadir a lo dicho antes. Vamos a votar a favor por los mismos argumentos.

El señor **PRESIDENTE**: Doy por concluido el debate, polémico, pero no exento de reflexiones lúcidas por unos y por otros.

Pasamos a las votaciones en los términos de las complejas transacciones que se han ido articulando a lo largo de la mañana. Voy a dejar al letrado, que tiene mejor dicción y sobre todo mejor vista que yo, que proceda a la lectura de los textos transados. Primera proposición no de ley.

El señor **LETRADO**: El texto entregado es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, a través del Gobierno, se impulsen acuerdos con las comunidades autónomas y las diputaciones provinciales y se preste colaboración técnica para la instalación de quitamiedos que minimicen los riesgos en accidentes de motocicleta en aquellas carreteras de titularidad provincial.

El señor **PRESIDENTE**: Con esta transacción procedemos a la votación de la proposición no de ley ya corregida.

Efectuada la votación, dijo

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

En relación con la segunda proposición no de ley, el señor letrado procederá también a la lectura de las transacciones.

El señor **LETRADO**: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a aprobar, en el plazo más breve posible, la instrucción sobre señalización horizontal, que incluya el pintado de marcas para garantizar el respeto de la distancia de seguridad, como elemento clave para la mejora de la seguridad vial en nuestras carreteras y,

en su caso, proceder a implantarlas progresivamente en los tramos de la red de carreteras del Estado que, por seguridad vial, lo precisen. Aquellos tramos de infraestructuras viarias que así lo requieran y que se diseñen a partir de la aprobación de dicha instrucción deberán incluir las marcas de señalización de la distancia de seguridad. Asimismo, y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias actuales, se incluirán dichas marcas de señalización en los tramos de las infraestructuras viarias que así lo requieran, sujetos a actuaciones de conservación.

El señor **PRESIDENTE**: En estos términos votamos la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo

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

En relación con la tercera proposición no de ley, la votaremos en sus propios términos y conjuntamente con la enmienda incorporada por el señor Jané.

El señor **LETRADO**: El texto, sumando el contenido de la proposición más la enmienda de adición, diría así: La Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a modificar el Reglamento general de conductores, permitiendo sustituir el examen práctico del permiso AM, permiso de ciclomotor, por una acreditación de la suficiencia en la conducción, expedida por las autoescuelas o demás centros de formación de conductores acreditados. Asimismo se insta al Gobierno a posponer hasta el año 2013 la aplicación de la Directiva europea 2006/126/CE respecto a los nuevos permisos de conducción de moto y establecer transitoriamente el acceso directo al permiso A, a partir de septiembre, de quienes han obtenido el permiso A2 y tienen dos años de experiencia.

El señor **PRESIDENTE**: En estos términos procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sin más temas que tratar, señorías, se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

