

BORRADOR DE LA SESIÓN PLENARIA CELEBRADA EL JUEVES, 13 DE MARZO DE 2014

Se reanuda la sesión a las nueve horas.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Buenos días, señorías. Se reanuda la sesión.

7. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

7.1. DICTÁMENES DE COMISIONES

- 7.1.3. 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.
COMISIÓN: INTERIOR
(Núm. exp. 621/000061)

La señora vicepresidenta da lectura a los puntos 7., 7.1. y 7.1.3.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Para la presentación del dictamen, tiene la palabra el representante de la comisión, el senador Rabanera.

El señor RABANERA RIVACOBIA: Buenos días, señorías.

Señora presidenta, voy a hacer la presentación del proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. *(El señor vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia).*

El pasado 7 de octubre de 2013 el Gobierno presentó en el Congreso de los Diputados 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.

Con diversas modificaciones, la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados aprobó, con competencia legislativa plena, el proyecto de ley en sesión celebrada el día 17 de diciembre de 2013, remitiéndolo al Senado, donde tuvo su entrada y fue publicado el día 23 de diciembre del mismo año, de 2013. El plazo de presentación de enmiendas al referido proyecto de ley expiró el pasado día 11 de febrero de este año, y durante dicho plazo se presentaron un veto y doscientas cincuenta y dos enmiendas.

La ponencia designada por la Comisión de Interior para informar del proyecto de ley ha estado formada por los siguientes senadores. La señora Capella i Farré, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto; el señor Anasagasti Olabeaga, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado; el señor Bruguera Batalla, en nombre del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; el señor Sendra Vellvè, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán

en el Senado Convergència i Unió; los señores Cascallana Gallastegui y Ángel Batalla, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, y los señores Aznar Fernández y Peñarrubia Agius, en nombre del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

La ponencia, reunida el pasado 19 de febrero, emitió informe sobre este proyecto de ley incorporando determinadas enmiendas del Grupo Parlamentario Popular en el Senado y difiriendo el examen de las restantes al debate en comisión.

La comisión se reunió el día 5 de marzo para dictaminar el proyecto de ley y en dicha sesión se defendió y votó el veto presentado, que resultó rechazado. A continuación, se deliberó sobre las enmiendas presentadas, planteándose asimismo la incorporación al informe de la ponencia de determinadas enmiendas. Sometido a votación el informe con las modificaciones propuestas, resultó aprobado y, en consecuencia, quedó dictaminado 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. El dictamen de la comisión, junto con los votos particulares presentados, ha sido objeto de publicación en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, Sección Senado, de fecha 11 de marzo de 2014.

Este proyecto de ley tiene como objetivo modificar determinados preceptos del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de fecha 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. El proyecto incluye también un artículo único, con diferentes apartados, en relación con los distintos preceptos del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que se pretende modificar. Asimismo, el proyecto de ley cuenta con una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y cuatro disposiciones finales.

Gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Muchas gracias, señoría.

A este proyecto se ha presentado una propuesta de veto, firmada por los senadores Iglesias Fernández y Mariscal Cifuentes, ambos del Grupo Parlamentario Mixto.

Para la defensa del veto, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

El senador Mariscal y yo mismo, en nombre de la organización a la que pertenecemos, Izquierda Unida, hemos presentado el veto que sometemos a la consideración del Pleno de la Cámara por cuestiones de forma y de fondo.

En cuanto a la forma, el proyecto que entró en el Congreso y que ahora llega al debate del Pleno del Senado no venía acompañado entonces, y sigue sin estarlo hoy, de los antecedentes, informes necesarios y memoria de impacto económico-ambiental que la propia normativa reguladora de la elaboración de los proyectos de ley establece. De forma más concreta, falta el informe preceptivo del Consejo Superior de Seguridad Vial, que, obviamente,

tratándose de lo que trata el proyecto de ley, debiera ser un informe tomado en consideración por concurrir en el Consejo Superior de Seguridad Vial la representación del conjunto de sectores y administraciones que guardan una relación más directa con el tráfico vial.

Por otro lado, entendemos que ha sido una desconsideración por parte del Gobierno que el proyecto, con premura y furor legislativo carente de justificación, fuera aprobado por el Consejo de Ministros sin esperar a que concluyeran los trabajos y las comparecencias que formaban parte de los mismos ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso, incluso después de que tales trabajos y comparecencias fueran instados y promovidos desde la Dirección General de Tráfico. Medidas tan discutibles como elevar la velocidad máxima a 130 kilómetros/hora se introducen sin justificación suficiente, ni estimación de costes ni consideración de cuál pudiera ser el impacto ambiental de la aplicación de tal medida. Pero también discrepamos en el fondo de un número importante de artículos, fundamentalmente porque entendemos que la filosofía que inspira el proyecto ha sido superada por el tiempo.

En este proyecto nos seguimos moviendo en una visión del tráfico que tiene como paradigma el dominio absoluto del automóvil, que ha llevado en las últimas décadas a la constante proliferación de infraestructuras dirigidas a intentar resolver, entre comillas, el problema del tráfico y que, sin duda, no han conseguido en ningún caso la superación de tal problema: a más infraestructuras, más uso del automóvil, más saturación de las infraestructuras antiguas y de las nuevas, y más problemas y conflictos en torno al tráfico; desde luego, de forma más destacada en las ciudades, donde los problemas de congestión del tráfico y los fenómenos de contaminación derivados del uso de los vehículos a motor, el principal elemento de emisiones a la atmósfera, están dando lugar a situaciones preocupantes, que incluso han sido motivo de análisis, primero, y de expediente sancionador, después, por parte de la Comisión Europea por el incumplimiento de los parámetros máximos de emisiones a la atmósfera autorizados y considerados asumibles y compatibles con la salud humana. La respuesta que se ha intentado dar desde los municipios, la búsqueda de vías peatonales y de zonas pacificadas al tráfico tampoco ha conseguido el objetivo de resolver esta situación.

El proyecto de ley no hace el más mínimo esfuerzo por buscar alternativas a esta realidad. Abunda en sostener la visión de participar en una loca carrera que pretende facilitar el tráfico del automóvil y que, de esa manera, contribuye al resultado absolutamente contrario al buscado, a mayores situaciones de colapso, fruto del uso desmedido —injustificado en muchos casos— del vehículo a motor. No se buscan alternativas potenciando otros medios de transporte, lo que debiera ser una estrategia transversal en la acción del Gobierno, en la que este proyecto jugara el papel de ser una pieza coherente.

Como decía, el tráfico es el primer factor de emisión de partículas a la atmósfera y ello, según todos los estudios médicos que se han realizado, tiene una repercusión directa sobre la salud, sin que se haya buscado una respuesta similar, en contundencia, en compromiso conjunto de las administraciones, a la que se buscó al fenómeno del tabaco porque, seguramente, no difiere mucho en sus consecuencias y resultados sobre la salud humana del que se produce

como consecuencia de las emisiones a la atmósfera generadas por los vehículos de motor.

Donde más clara se percibe en el proyecto esta filosofía continuista que nos hace seguir instalados en el siglo XX es en la habilitación que se pretende conceder al Gobierno para que elabore un texto refundido, en lugar de invitar al Gobierno o aprovechar la oportunidad de la elaboración de este proyecto para establecer una nueva normativa inspirada por una filosofía diferente. Se sigue manteniendo una regulación, en su conjunto, al servicio del tráfico; el concepto que caracteriza el proyecto de ley, el término más utilizado es este, en lugar de afrontar una normativa para garantizar una movilidad sostenible, y eso no se soluciona con el cambio de denominación del Consejo de Seguridad Vial que se ha planteado en algunas de las enmiendas del Partido Popular, sino potenciando el transporte público, facilitando el desplazamiento en vehículos no contaminantes y estableciendo medidas que calmen el tráfico y, desde luego, el tráfico no se va a calmar con el incremento del límite máximo de velocidad.

Se legisla manteniendo, además, el carácter de intruso de la bicicleta. Según un informe reciente unos tres millones de ciudadanos la utilizan casi a diario para sus desplazamientos, y en estos tiempos de crisis, en los que es cierto que de forma puntual el problema de congestión de tráfico en las ciudades ha podido descender de forma coyuntural, muchos ciudadanos están buscando en la bicicleta una alternativa. Incluso estrategias políticas desarrolladas por las administraciones locales fundamentalmente, en colaboración con las comunidades autónomas, han buscado propiciar ese incremento del uso de la bicicleta como elemento de desplazamiento habitual. Desde la construcción de carriles bici en muchas ciudades hasta el establecimiento de servicios de uso o de alquiler de bicicletas públicas por parte de esos ayuntamientos.

Pondré algunos ejemplos. Sevilla tiene construidos 138 kilómetros de carril bici y proyectados 35 más para el año 2020. Tiene un sistema de préstamo o alquiler de bicicletas con dos mil quinientas bicicletas y doscientas cincuenta estaciones a lo largo de la ciudad. Aproximadamente en 2013 ello permitió unos movimientos para setenta mil viajeros al día. Barcelona tiene 206,7 kilómetros bidireccionales de carril bici y prevé concluir a lo largo de 2014 23,3 kilómetros más. Tiene seis mil bicicletas en un servicio de arrendamiento o préstamo con cuatrocientas veinte estaciones y cien mil abonados. Vitoria tiene 110 kilómetros de carril bici, calmado el tráfico en cuarenta y siete calles con una velocidad máxima permitida de 30 kilómetros/hora para uso mixto. Hay doscientas mil bicicletas particulares en una ciudad de doscientos cuarenta mil habitantes. Palma de Mallorca tiene 51 kilómetros de carril bici y en proyecto otros 5 más. Madrid tiene 293 kilómetros con la nueva M-10. Son 60 kilómetros más de ciclocarriles en 2014. La previsión es de creación de un servicio de mil quinientas sesenta bicicletas con ciento veinte estaciones previstas.

Creo que esto demuestra que desde otras administraciones, no la Administración central del Estado, se ha entendido la utilidad e importancia de promover el uso de la bicicleta. Este proyecto de ley está de espaldas a esa realidad. Ni contribuye a impulsarla ni da respuestas que tan siquiera ayuden a esas otras administraciones a conseguir el objetivo de propiciarla.

Para no haber presentado este veto o para haberlo retirado antes de la celebración de este Pleno en el debate de la ponencia y de la comisión, nos habría bastado con que se hubiese renunciado a incrementar la velocidad

máxima a 130 kilómetros, con que se hubiese renunciado a la obligatoriedad para los ciclistas mayores de 12 años de llevar casco en vía urbana y con que se hubiese aceptado que el régimen sancionador para los ciclistas, que es compartido con el resto de usuarios de las vías públicas, fuera regulado de forma específica considerando que las infracciones que estos puedan cometer por el hecho de que su vehículo es bastante menos peligroso que cualquier otro que pueda estar en las vías públicas sean consideradas siempre como infracciones leves, salvo que hubieran generado un peligro claro o inmediato para la seguridad del tráfico.

Termino con una última consideración que hace referencia a las enmiendas que el Grupo Parlamentario Popular ha incorporado en el Senado a lo largo de la tramitación. Algunas de ellas afectan a una cuestión que al menos a mí me cuesta trabajo entender, y por eso les pregunto qué ha motivado al Grupo Parlamentario Popular a introducir unas enmiendas para llevar a cabo una liberalización extrema de los cursos de recuperación de puntos y a generalizar con posterioridad la celebración de una prueba para constatar el aprovechamiento de quienes siguieron estos cursos. La información de la que en este momento dispongo apunta a que a lo largo de los cinco años en los que se ha estado desarrollando este proceso, hasta ahora regulado y establecido, el resultado ha sido positivo e incluso los concesionarios de este servicio han solicitado que se amplíe el número de concesiones. Desde luego, una lectura de las enmiendas que ustedes plantean no excluye que la liberalización sea tan extrema que vaya más allá del propio sector de autoescuelas, al que en principio la lógica del conocimiento técnico sobre la materia debiera de considerar el más adecuado para cubrir esta necesidad de formación complementaria como requisito para la recuperación perdida de los puntos como consecuencia de infracciones a la normativa de tráfico.

Muchas gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Iglesias.

¿Turno en contra? *(Pausa)*.

Tiene la palabra el senador Aznar.

El señor AZNAR FERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señor Iglesias, ha basado usted fundamentalmente el veto en una primera cuestión que yo, con todo el respeto, quiero desmentir. Usted dice que en el trámite de este proyecto de ley efectuado por parte del Gobierno se ha incumplido permanentemente el artículo 22.2 de la Ley 50/1987 y, señoría, yo quiero tranquilizarle y garantizarle que esto no ha sido así.

En primer lugar, y no podría ser de otra manera, en la fase de anteproyecto fue dos veces al Consejo de Ministros. En la primera ocasión el Consejo decidió qué estudios era necesario realizar y en una segunda ocasión –si no recuerdo mal fue en el mes de junio– llegó al Consejo de Ministros y se aprobó. Por lo tanto, como primera cuestión quiero aclarar que usted no tiene la información adecuada.

Dice usted que no tiene análisis de impacto normativo y sí lo tiene, señoría, y la memoria económica se contiene dentro de ese análisis, que se hizo y que se aprobó en el Consejo de Ministros.

Y por último, manifiesta usted también como una razón fundamental para presentar el veto que no se hizo un informe preceptivo por parte del Consejo Superior de Seguridad Vial. Señoría, usted sabe muy bien que este es un órgano consultivo compuesto por más de ochenta personas y que la forma de trabajo es la siguiente: se les envía el anteproyecto de la ley o de la cuestión que sea para que todos y cada uno de los miembros del consejo lo conozcan y puedan opinar y, con libertad absoluta, hay quien opina y hay quien no opina. Este paso se cumplió con todo el rigor, así que tengo que decirle que si esta era una de las razones, por favor, piense usted que se ha seguido –y creo que un Gobierno democrático como este no podía hacerlo de otra forma– escrupulosamente el procedimiento que marca la ley.

En cuanto a la filosofía de la ley, que es el segundo argumento que usted plantea, creo que todo es discutible y respeto, como no puede ser de otra forma, su opinión. Da usted una visión un tanto apocalíptica sobre la situación del automóvil y es verdad que en esta sociedad del siglo XXI –no en España, en todo el mundo, y probablemente por desgracia– el imperio del automóvil como pieza y herramienta que utiliza el ciudadano está ahí. Dar la espalda a esta cuestión no sería realista.

¿Qué intenta hacer este proyecto de ley? Pues intenta que convivan de la mejor forma posible, por una parte, una realidad de la que no nos podemos abstraer, y por otra, algo que cada vez tiene más pujanza en nuestras ciudades, que es la utilización de la bicicleta. Pero creo que en ningún momento querrá plantear usted aquí, aunque lo ha hecho de pasada, una comparación con el tabaco, pues eso nos llevaría al absurdo de prohibir, como se hizo con el tabaco, el uso del automóvil en determinados sitios.

Yo creo que es más bien al contrario, es la vía de la promoción. Usted ha citado una serie de ciudades, supongo que porque las considera modélicas, que han promovido el desarrollo y la utilización de la bicicleta, y entre esas ciudades se ha referido usted a Vitoria. Y efectivamente, me alegro de esa cita, porque uno de los responsables de ese desarrollo de la ciudad y de ese enfoque es un compañero nuestro, el señor Ibarondo, que durante la época en la que se promueve el uso de la bicicleta y del tranvía como transporte sostenible ocupaba la responsabilidad de urbanismo. Estamos muy de acuerdo con esa filosofía, y eso también se intenta proteger con esta reforma legislativa, pero dentro de la lógica convivencia que tiene que haber con el automóvil.

Por otra parte, señoría, me sorprende la defensa que hace de un tema como el del casco. Le invito a que lea cómo ha quedado el proyecto de ley tras la incorporación de las enmiendas. Quizá yo le haya entendido mal, pero en absoluto se hace obligatorio el uso del casco, como dice usted, a los mayores de 16 años. El uso obligatorio ha quedado restringido a los menores de 16 años en las ciudades. Y yo aquí sí quiero transmitirles una reflexión, y es la siguiente: lo que usted está poniendo en la balanza es un argumento económico frente a un argumento de salud y seguridad de las personas, pero lo que creo que nadie en este Pleno discutirá es que el casco salva vidas. Otra cuestión son todas esas connotaciones económicas, algunas importantes, otras de molestia, para los ayuntamientos que están, como decía usted, haciendo kilómetros de carril bici y promocionando alquileres de bicicletas que pueden motivar el uso del casco. Pero al final insisto, señor Iglesias, en que lo que me pone usted en la balanza es el uso del casco como materia imprescindible para salvar vidas, por un lado, y el peso económico de la repercusión económica

que la medida puede tener, por otro. Yo, señoría, siempre me inclinaré del lado de la seguridad y de la salud del ciudadano.

Señorías, esta es una modificación parcial de la ley. Yo respeto que planteen ustedes que se podía haber hecho una ley mucho más extensa. Evidentemente son opciones que están ahí y que cada Gobierno, en el legítimo uso de su facultad para proponer al Parlamento, puede hacer de una u otra forma. Aquí se ha intentado, por una parte, mejorar el régimen de concesión que había hasta ahora, liberalizándolo, no de forma salvaje, como dice usted, sino de forma controlada, pero dando oportunidad a que muchas pequeñas empresas, pequeñas autoescuelas puedan optar también, cumpliendo con los requisitos y las garantías de calidad, que sin ninguna duda el Gobierno va a exigir, acceder a dar esos cursos de recuperación de puntos.

Yo creo que se potencia el ámbito de la seguridad vial con la creación del Consejo Superior de Seguridad Vial y la conferencia sectorial, que hasta ahora no existía, y que va a cumplir un papel importante. Si algo pudiéramos decir sobre cuál es el modelo que esta ley implanta, yo les diría, señorías, que es sobre todo el modelo de seguridad para conductores, ocupantes de los vehículos, y todo ello aprovechando la amplia experiencia que a lo largo de estos años se ha tenido en materia de seguridad de los automóviles, con medidas en cuanto a la implantación del casco y al uso de los cinturones. Hay otras medidas de prohibición, como es la prohibición de los detectores de radar y cinemómetros que se implanta para garantizar el cumplimiento de la ley en materia de velocidad. Hay una parte muy importante a la que usted no se ha referido y que yo creo que es de resaltar, que es el control de las drogas en la conducción. Hasta ahora se ha hecho una grandísima labor que ha tenido un reflejo en la disminución del número de víctimas mortales que cada año se producen en nuestras carreteras con el control sobre el alcohol. Señorías, ahora, a partir de esta reforma va a haber un control también sobre la utilización de drogas, y yo creo que esto también es de reseñar y forma parte de esa filosofía en torno a la salud a la que yo me refería.

Respecto a los centros de formación –que a usted le preocupan y yo lo entiendo, porque es evidente que es un sector importante–, es cierto lo que usted ha dicho, que hasta ahora ha funcionado muy bien el sistema de recuperación de puntos, y no se trata de perjudicar lo que está funcionando bien, sino de ampliarlo. Señoría, en ese sentido yo querría transmitirle la tranquilidad de que se piensa seguir en la línea de control de calidad que se ha seguido hasta ahora, ciertamente aumentando el número de centros que puedan impartir esa docencia, pero sin renunciar al control de calidad.

En definitiva, si a eso le añadimos que hacemos la trasposición de la directiva europea que permite que entre Estados miembros de la Unión se produzca el tránsito de información respecto a infracciones, etcétera, yo creo que estamos dando un repaso a la ley importante y la convertimos en una herramienta que puede ser muy válida para estos próximos años del siglo XXI que hace poco hemos comenzado.

Yo les pido a ustedes, señorías, que a pesar de que estamos ya en el trámite que estamos hagan ese esfuerzo de acercamiento, se han aceptado –como decíamos ayer también en relación con otra ley– enmiendas, se ha mejorado el texto y en ese camino vamos a seguir, teniendo muy en cuenta que el desarrollo posterior de la ley también puede ser seguido de cerca desde el Parlamento, desde esta Cámara, y en ello vamos a estar todos.

Por lo tanto, creemos que es una ley suficiente, creemos que es una ley que garantiza lo que el Gobierno pretendía garantizar y que está muy en la filosofía de velar por la salud y la seguridad de las personas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Muchas gracias, senador Aznar.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador señor Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Obviamente, no estamos ante una ley de una profundísima carga ideológica que exacerbe el debate y la confrontación. Sin embargo, eso no significa que no estemos ante una ley de contenido político y también con referencias ideológicas; no podemos pensar que estamos ante una cuestión técnica que debe ser resuelta desde parámetros técnicos.

Nos decía el portavoz del Grupo Popular que no podemos abstraernos de la realidad –desde luego, ni en este tema ni en ningún otro; en política solo se pueden tomar decisiones mirando a la realidad–, lo que ocurre es que tampoco podemos conformarnos con la realidad, estamos en política para cambiar esa realidad, para transformar esa realidad. Entonces, sin abstraernos, mirándola muy fijamente, analizándola con absoluto detenimiento y profundidad, tenemos que buscar las alternativas para cambiar, para bien –si no, nos equivocamos–, para mejorar esa realidad, y eso es a lo que renuncia este proyecto.

Este es un proyecto de ley absolutamente conformista, y vuelvo a poner como ejemplo lo que apuntaba. Un proyecto de ley que tiene como elemento más destacado habilitar al Gobierno para que haga un texto refundido, es un proyecto de ley conservador, no desde la perspectiva ideológica –no digo que sea conservador, aunque en algunos de sus contenidos también lo es–, conservador de conservar, de mantener, de sostener lo que ya hay. Es por lo que apuesta este proyecto de ley y el objetivo que busca. Y nosotros entendemos que no, que es necesario reconocer que la estrategia seguida hasta este momento en todo lo relacionado con el tráfico –que, insisto, no es el término que debe priorizar–, sería buscar como alternativa esa movilidad sostenible. Lo que pasa es que el proyecto no la busca, su filosofía nos ha llevado a una situación que no ha resuelto ninguno de los problemas.

Interpretaba mis palabras el portavoz del Grupo Popular diciendo que cuando yo hacía una referencia al tabaco, estaba apuntando a la prohibición del uso del automóvil. En primer lugar, haciendo una interpretación auténtica de mis palabras por mí mismo, por mi mismidad *mismosa*, lo que quería decir es que, así como en el tema del tabaco se creó una conciencia social, que luego tuvo expresión política, de que era un gravísimo problema para la salud pública que exigía respuestas, en el tema del tráfico no hay ni esa conciencia social ni esta respuesta política, como el proyecto demuestra y acredita. Es decir, que es imprescindible que asumamos y, con una tarea pedagógica importante, convezamos a la sociedad de que el uso del vehículo de la forma desahogada en la que esta sociedad hace uso de él tiene repercusiones serias sobre su salud, no solamente por los cabreos que se pillan en los atascos, o la tensión y

el estrés que genera intentar entrar en una ciudad a trabajar en hora punta entre las siete y las ocho de la mañana, sino por las emisiones que esos vehículos generan, porque además, eso es lo que va a permitir buscar alternativas, alternativas en el transporte público que exigen no solamente inversión pública, sino que exigen un cambio de mentalidad, un cambio de cultura, sobre el que se está trabajando poco.

Por desgracia, durante mucho tiempo, esta sociedad ha ido asentando –con la responsabilidad de todos, de nosotros también– la idea de que el vehículo no es solamente una herramienta, un instrumento para desplazamientos, sino una expresión del estatus, y que ir en transporte público es de pobres y que tener un coche, cuanto más grande y más caro, mejor, es expresión del triunfo personal. Y, culturalmente, hay que combatir eso, porque si no, efectivamente, por más inversión que se haga en mejora del transporte público, los resultados no van a ser todos los resultados que se podía alcanzar. Y el proyecto vive y se redacta de espaldas a esa realidad.

Señor portavoz, no hice mención en mi intervención anterior a algunos temas porque, más o menos, podemos estar de acuerdo con ellos. El tema de las drogas o del alcohol, si no lo mencioné como argumento del veto es porque no motiva el veto, porque no cuestionamos, en términos generales, la redacción que se da, aunque podamos tener nuestros matices.

Concluyo con el tema del casco. Me decía el señor portavoz que la cuestión del uso del casco en bicicleta estaba resuelta en el proyecto. No es cierto. En primer lugar, yo no sé cuánta seguridad ofrece el casco, pero lo que sí sé es que el uso del casco obligatorio en las vías interurbanas no se ha traducido estadísticamente –voy a ser muy cuidadoso en mis palabras– en un descenso de la mortalidad de ciclistas en vías públicas. Ha aumentado la mortalidad de los ciclistas en la vía pública, porque el peligro para el ciclista no es caer por sí mismo y darse un golpe. El peligro, lo que causa la muerte a la mayoría de los ciclistas, son los automóviles que los arrollan o los desplazan y frente al golpe del automóvil el casco tiene una utilidad relativa. La tiene, sin duda, si uno va pedaleando, tropieza con una piedra y cae de cabeza. Ahora, si se lo lleva por delante un camión, el casco va a solucionar pocas cosas. La mayoría de las muertes de ciclistas en la carretera –no estoy haciendo referencia a la famosa película–, se deben, precisamente, a la intervención de un vehículo de motor.

En todo caso, ¿qué dice el texto? El texto no dice que en las vías urbanas no va a ser necesario el casco, lo que dice es que los ocupantes de bicicletas y ciclos en general están obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso, en todo caso, por los menores de 16 años, lo cual significa que, reglamentariamente, la literalidad del precepto –no interpreto, leo otra vez– dice que los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, etcétera, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso en todo caso –lo diga el reglamento o no lo diga el reglamento– por los menores de 16 años, pero el reglamento puede decir que los mayores de 16 años también tienen que llevar casco. Entonces, señoría, atengámonos a la literalidad del precepto. Nosotros hablábamos de 12 años, pero el problema no es ese. Al final, igual me daría doce 12 que 16, pero es que lo que aquí dice es

que el reglamento puede establecer la obligatoriedad del casco para mayores de 16 años en vías urbanas.

Muchísimas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría. Gracias, senador Iglesias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el senador señor Anasagasti.

El señor ANASAGASTI OLABEAGA: Señor presidente, cuando escuchaba al presidente de la Comisión de Interior, al señor Rabanera, presentar el proyecto de ley y cómo se ha tramitado, pensé que seguramente sería un buen ministro del Interior y, si así fuera, estaría aquí defendiéndolo. No se da el caso ni se dio ayer, ¡qué le vamos a hacer! El Partido Popular —o el señor Mariano Rajoy— elige a sus ministros. ¡Es una lástima, señor Rabanera! *(Risas)*.

Estamos aquí ante este proyecto de ley que, al fin y al cabo, es una modificación del Real Decreto Legislativo 339/1990. Y la arquitectura jurídica en la que está basado el tráfico en estos momentos es la Ley 17/2005 —modificación que se hizo en su momento del Código Penal para todos los delitos de tráfico— y la Ley 18/2009. Evidentemente, los tiempos, las mejoras y la tecnología hacen que ciertas leyes se tengan que ir modificando, porque la sociedad también va avanzando, y esta es una de las iniciativas que cada cierto tiempo hay que poner a punto; porque el tráfico es algo, nunca mejor dicho, que se mueve y las necesidades que ello conlleva también. Por lo tanto, creemos que era necesaria y fundamental una modificación de esta ley.

La modificación que el Gobierno nos ha traído, señores senadores del Partido Popular, no nos satisface. Consideramos que el objetivo prioritario es reducir la siniestralidad. Los datos reflejan que así ha sido durante los últimos años, pero que se debe seguir hasta alcanzar cotas de otros países y llegar a un momento en que ciudadano pueda salir tranquilamente y con seguridad a la carretera. También hay cuestiones en esta tramitación que no nos han parecido del todo correctas en cuanto a la forma en la que se han tramitado. Por una parte, en cuanto al procedimiento, estamos de acuerdo con algunas cuestiones que se reflejan en el veto del senador Iglesias, del infatigable senador Iglesias. En la tramitación no ha habido diálogo, aunque se haya escuchado a varios interlocutores, pero la pregunta que nosotros nos hacemos es: ¿de todas las colaboraciones que han solicitado los grupos, o a los que se ha pedido que presentaran sus observaciones, por ejemplo, a las comunidades autónomas, ¿a cuántos se les ha hecho caso? Sabemos que a la Comunidad Autónoma de País Vasco le han solicitado opinión y ellos, voluntariamente y con gusto, han presentado observaciones, pero también sabemos que en el texto legislativo que se presenta hoy para ser aprobado no está recogida ninguna de las observaciones presentadas por el Gobierno vasco, y eso que la Comunidad Autónoma de País Vasco tiene competencias exclusivas en materia de tráfico. Es decir, una cosa es escuchar y otra tomarse en serio lo que se dice. Aparentemente no se ha tomado en serio absolutamente nada de lo que se ha planteado en este tipo de reuniones. Esto es como decir cuénteme usted lo que quiera, que yo voy a hacer lo que me da la gana. En este sentido, si no se hace caso a comunidades como la de Euskadi o la de Cataluña, que

tienen competencias en materia de tráfico y a las que solicitaron y presentaron algunas alegaciones a cuestiones que consideraban importantes, no decimos nada sobre lo que han hecho respecto de aquellas que no tienen competencias en la materia. También es verdad que el contraste necesario no se ha recogido en exceso. Y no vamos a entrar a valorar detalladamente algunas de las cuestiones que se han planteado respecto de qué tipo de memorias deberían tener.

Entrando ya directamente en esa posibilidad, que ustedes plantearon al principio de la tramitación en el Congreso, de poder elevar la velocidad, por ejemplo, a 130 kilómetros/hora, a nosotros lo que nos preocupa es por qué quieren que ocurra esto. Es decir, cuál es la necesidad para que legalmente un reglamento pueda después permitirlo, cuando ustedes saben perfectamente que en cualquier texto legislativo se recogen los máximos y después siempre se podrá reducir. ¿Cuál es el objetivo de poner que está fijado en 120 kilómetros/hora, pero se podrá subir a 130 kilómetros en unos casos muy concretos, en determinadas situaciones y en ciertas carreteras? Esa es la pregunta que nosotros nos hacemos, por qué se quiere subir hasta 130 kilómetros, aunque sea en estos casos extremos, cuando aquí ya se ha tratado todo lo que supone aumentar una velocidad que no es necesaria. ¿El *lobby* automovilístico ha presionado? ¿Cuál es la razón?

Por otra parte, desde una perspectiva de ámbito competencial –y ahí sí que volvemos a repetir lo que siempre venimos diciendo en relación con los estatutos de autonomía, que son leyes orgánicas refrendadas por el pueblo y por el ciudadano–, ustedes plantean la modificación de lo que antes era el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, y ahora es el Consejo Superior de Seguridad Vial. Nosotros decimos que muy bien, pero en el ámbito de sus competencias. Es decir, creemos que algunas cuestiones están clarificadas y los informes que se pueden emitir deben sustanciarse en el ámbito de las competencias, al igual que la creación de la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial. No es la primera vez que se habla de la famosa conferencia sectorial que aparece en cualquier tema que se está tratando, y con un pequeño riesgo; parece ser que ustedes, no como grupo parlamentario, sino la Administración, han descubierto de repente la conferencia sectorial como la panacea para solucionar cualquier problema que tengan con algunas comunidades autónomas. Se unen y de repente deciden, como si tuvieran un carácter asambleario. Independientemente de lo que se decida en la conferencia sectorial, existen estatutos de autonomía y unas competencias tasadas que hay que respetar, y que nunca se respetan en los proyectos de ley que emite esa Administración. Eso nunca puede suplantar las capacidades bi-la-te-ra-les, si queremos que esto funcione, incluso las que puedan tener algunas comunidades con el Gobierno central.

Hay otra serie de cuestiones que no son menores, que son importantes, y que nuestro grupo parlamentario ha enmendado sin ningún éxito, pero no vamos a entrar ahora en detalles porque son enmiendas relativas a seguridad, notificaciones y a sanciones. Asimismo, hay otro asunto que es el famoso tema que ha dado tanto que hablar, que es el del casco. Imagínense la importancia que se le ha dado a este asunto, que en el Congreso hasta se creó una especie de subcomisión del casco, que no ha sido tal. Esas comparecencias especiales se centraron en detallar este tema. Creemos que deberíamos haber diferenciado lo que estamos abordando en el sentido de modificar la legislación

en los conceptos que son necesarios y el asunto del casco. Por lo tanto, creemos que en vías urbanas deberían ser los ayuntamientos, los que en virtud de sus ordenanzas y conociendo cómo son sus calles, cómo son sus vías, si tienen *bidegorris* o carriles bici, etcétera, establecieran si es obligatorio o no el uso del casco. Y en caso de que no haya ordenanza al respecto o los ayuntamientos no lo establecieran, sería obligatorio para los menores de 15 años.

Para acabar, señor presidente, hay otra serie de cuestiones que para nuestro grupo parlamentario también son importantes. Volvemos al tema del ámbito competencial. Usted sabe, señor Aznar, porque ha sido parlamentario en una comunidad autónoma como la de Castilla y León, que hay comunidades, por ejemplo, la vasca, que tiene la transferencia de tráfico. El artículo 17 del Estatuto de Autonomía del País Vasco así lo dice, así como el Real Decreto 3256/1982 y el Real Decreto 2903/1982, que recoge las competencias que corresponden a la comunidad autónoma, como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 17 del Estatuto de Autonomía y la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, cuyo desarrollo se inició a través del Real Decreto 2903/1982. Dicho real decreto dice que en el reconocimiento expreso del Estado a unos antecedentes históricos debidamente actualizados, corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco las funciones, que en este acuerdo se citan, de ejecución de la legislación del Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos.

Por lo tanto, si esto es así, entendemos que la bilateralidad no debe desaparecer porque así lo dice esta ley, es decir, las relaciones entre el Estado -Administración central, porque las comunidades también son Estado-, y la Comunidad Autónoma del País Vasco deben mantenerse, independientemente de la conferencia sectorial o del Consejo Superior de Seguridad Vial. Creemos que en materia de tráfico, como en cualquier otra cuestión, es necesario hacer todavía más, y todas las iniciativas siempre deben tener como objetivo la seguridad y, sobre todo, su sostenibilidad.

La sostenibilidad podemos entenderla de muchas maneras, pero estamos hablando de la modificación de una ley de tráfico, y deberíamos hacer otros debates sobre qué modelo de movilidad, qué modelo de sostenibilidad de tráfico necesitamos o queremos que en este proyecto de ley se han soslayado, pero no sabemos si este es el momento o es la ley adecuada para hacer esta reflexión.

Esperemos que las enmiendas que nuestro grupo ha presentado sean aceptadas por el señor Aznar en ese sublime esfuerzo que nos pedía ayer o por lo menos tomadas en consideración; creemos que no tiene margen de maniobra porque la administración no le deja mover una coma, a diferencia de lo que ha ocurrido con otras leyes en las cuales se nos ha olvidado totalmente, aunque, a decir verdad, no somos ingenuos. La Loapa, que significa Ley Orgánica de Armonización del Proceso Autonómico, aprobada en 1982 tras el "tejerazo", sigue gozando de espléndida salud, y por eso cualquier proyecto de ley que se presenta en esta Cámara siempre, siempre, siempre, colisiona con competencias estatutarias.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Anasagasti.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Bruguera.

El señor BRUGUERA BATALLA: Gracias, señor presidente. Señor presidente, señorías, buenos días.

Entendemos, comprendemos y compartimos los argumentos esgrimidos por el senador Iglesias en la defensa de su veto tanto en las cuestiones más formales como, y especialmente, en las de fondo. Por lo tanto, quisiera empezar con esta afirmación.

Sin embargo, nuestro grupo parlamentario no ha presentado veto a este proyecto de ley porque creemos que las políticas de seguridad vial a lo largo de muchos años han contado con un importante consenso, que se ha traducido en importantes éxitos: disminución de la siniestralidad viaria, disminución de los accidentes, descenso muy importante tanto de heridos como de fallecidos en accidentes de tráfico... Por lo tanto, en aras a esta voluntad de consenso, a esta voluntad de diálogo, por lo menos por nuestra parte, no hemos presentado veto esperando gestos del Gobierno y del Grupo Parlamentario Popular.

Estas políticas de acuerdo, que han llevado a importantes éxitos, especialmente se han traducido en la subcomisión creada en el Congreso de los Diputados donde, efectivamente, se ha manifestado una capacidad y una voluntad de diálogo y de acuerdo, y esto no es así en este momento. En este momento, se ha roto este acuerdo, se ha roto este consenso, se ha roto, incluso, yo diría, en parte, a pesar de los esfuerzos del senador Aznar, la voluntad.

Es una ley hecha con prisas, según una expresión catalana bastante bonita, *a corre-cuita*. Es una ley hecha con prisas, es una ley que lo que ha hecho ha sido intentar resolver un problema creado por haber publicado un reglamento que luego fue retirado por la presión política y por la presión social que pretendía lo que pretendía y un reglamento antes del debate y la aprobación de la ley y luego para poder aprobar el reglamento, que es lo que realmente se pretende porque constantemente se remite al reglamento en este proyecto de ley, lo que se hizo fue de prisa y corriendo, *a corre-cuita*, elaborar un proyecto de ley en el que se han perdido muchas oportunidades desde nuestro punto de vista, lo digo sinceramente.

¿Cuáles son, por lo tanto, los objetivos de la ley? Dar cobertura jurídica y dar cobertura legal a la reforma, que es realmente lo que interesa, lo que importa, del reglamento general de circulación. Y la otra es, desde nuestro punto de vista también clara, la voluntad, la posibilidad de permitir el aumento de velocidades máximas en autovías y en autopistas. También es una ley recaudatoria, prima las sanciones por encima de la educación vial, la pedagogía, la prevención y las buenas prácticas en la conducción y es una ley también, lo he dicho antes, no discutida, no dialogada, no consensuada y que rompe los acuerdos y los consensos que ha habido hasta ahora.

¿Qué novedades introduce? En primer lugar, nuevas obligaciones y prohibiciones, como es el famoso caso del casco para los ciclistas menores de 16 años en vías urbanas. El senador Aznar ha argumentado la necesidad del uso del casco en las bicicletas por razones de salud y de seguridad -me ha parecido que han sido las dos expresiones que ha autorizado-, pero fíjese, señor Aznar, en la incongruencia: por una parte, se obliga al uso del casco, lo que es discutible -los países europeos donde hay más práctica de la bicicleta

no tienen normativas impositivas para el uso del casco-, ustedes esgrimen salud y seguridad para argumentar su obligatoriedad y, en cambio, ¿cómo se explica el aumento de la velocidad de 120 a 130 kilómetros?, cuando demostrado científicamente que el aumento de la velocidad conlleva a más accidentes y los que hay son más graves. Por otra parte, en cuanto a la conducción con alcohol y drogas, ¿dónde está aquí la salud y la seguridad, cuando se opta por medidas sancionadoras, por medidas coercitivas en vez de, por ejemplo, rebajar la tasa de alcohol en sangre? ¿Por qué no se utiliza la salud y la seguridad también en el tema del alcohol y en el de la velocidad? Por lo tanto, creemos que utilizar este argumento para defender el uso del casco no es lógico.

Decía que introduce nuevas obligaciones y prohibiciones, aumenta las sanciones, desde nuestro punto de vista, en algunos casos de forma desproporcionada, y es una ley en la que hay unas ausencias importantes. Se pierde una ocasión de oro para hacer pedagogía; se pierde una ocasión de oro para primar la educación vial por encima de las medidas coercitivas; de fomentar el uso de la bicicleta y también de fomentar el uso del casco en vez de su obligatoriedad. A pesar de que es una medida muy discutible, también creemos que es disuasoria de su uso y que va a provocar, sin duda, problemas y les pongo un ejemplo: imagínense un chico de 15 años que conduce en bicicleta por un pueblo o por una ciudad sin casco, es atropellado por un coche y el culpable del accidente es el conductor del coche y no el chico que va en bicicleta. Habrá problemas seguro: problemas jurídicos, problemas desde el punto de vista de la defensa jurídica del conductor del coche y problemas, probablemente, para el padre del niño.

En todo caso, no hemos presentado veto. Pero quiero resumir tres aspectos en los que, si se hiciese un esfuerzo, estaríamos dispuestos a modificar nuestra posición y apoyar esta ley: en primer lugar, fomentar el uso de la bicicleta en vez de su obligatoriedad; en segundo lugar, garantizar que no aumente la velocidad en autopistas y autovías en el futuro reglamento, y en tercer lugar, la conducción bajo efectos de estupefacientes, que a nuestro juicio –lo mencionaremos después en el turno de enmiendas– va a provocar muchos problemas, entre otras razones porque en nuestro país no hay una definición conceptual de droga.

Acabo diciendo que si en estos tres aspectos, que para nosotros son los fundamentales, se hiciese un esfuerzo de acuerdo, de consenso y de transacción, los senadores del PSC estaríamos dispuestos a cambiar nuestra posición –que de momento está a la espera de ese gesto– y votar abstención en el veto, que, evidentemente, si las enmiendas posteriores no son aprobadas nos llevaría a votar en contra del conjunto del proyecto de ley.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Bruguera.

Por el Grupo CiU, tiene la palabra el senador Sendra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias, señor presidente.

Señorías, esta mañana debatimos sobre movilidad, tráfico, circulación y seguridad vial. Hablamos de un asunto que afecta a todos y cada uno de los ciudadanos. Nadie queda fuera del ámbito de la seguridad vial. A unos les

afecta de manera pasiva y a otros de forma activa. Por lo tanto, con esta ley estamos obligados a mejorar la regulación de una actividad que nos afecta a todos. Por este motivo no debiera tener esta ley una etiqueta de progresista o conservadora, sino la etiqueta de mejor normativa para prevenir y evitar accidentes de tráfico y para incrementar la seguridad vial.

Me van a permitir que para defender el posicionamiento de Convergència y Unió respecto al proyecto de ley –en este caso, del veto– me sirva de los mismos argumentos utilizados ayer en el debate del Proyecto de Ley de seguridad privada. Tal y como les decía ayer, el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió da apoyo al Gobierno de Cataluña. En este caso, el Gobierno catalán tiene cada mañana la obligación de dirigir la gestión del tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial, pues tiene las competencias ejecutivas. Por eso, cuando el Gobierno central presenta un proyecto de ley que afecta a esta gestión del tráfico tenemos la obligación de intentar mejorarlo en beneficio de su aplicación y garantizar el respeto a las competencias de las comunidades en la materia, no solo en Cataluña sino en todo el Estado.

De la negociación con el grupo mayoritario en el Senado hemos conseguido acuerdos suficientes para mejorar la ley, si nos aceptan las aportaciones sobre plazos en los pagos de las sanciones y sobre todo la enmienda que garantiza que en ningún caso se va a cambiar reglamentariamente para reducir la edad máxima de dieciséis años para llevar casco con el uso de la bicicleta.

Seguiremos batallando, porque continuamos descontentos con la cruzada del Partido Popular en la cuestión nacional y estatal también en esta ley, en este caso por el cambio del nombre del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico, registro que no es de nueva creación y que pasará a llamarse nacional -en este caso, señor Aznar, para su tranquilidad, la enmienda 69 no corresponde a mi grupo sino al Grupo Parlamentario Mixto; o en relación con el idioma de las señales, que no pueden estar más que en español. El día en que en la escuela se hablaba de la concepción plurinacional y plurilingüística del Estado, ustedes debieron hacer campana. Seguiremos reivindicando, por eficiencia y eficacia, que aquellas comunidades que tienen asignadas las competencias de tráfico puedan ejecutar la retirada del permiso de conducir, llevar a cabo campañas educativas en materia de sensibilización de tráfico o decidir el contenido de los cursos formativos de sensibilización y reeducación vial; o que sean las comunidades autónomas con competencias ejecutivas en tráfico quienes determinen las pruebas de aprovechamiento en relación con la pérdida de puntos.

En todo caso, al igual que decía ayer, la globalidad de la mejora de este proyecto de ley es la que nos obliga a votar en contra de este veto presentado al proyecto de ley.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Cascallana.

El señor CASCALLANA GALLASTEGUI: Gracias, señor presidente. Buenos días.

Coincidimos en muchos aspectos con el veto presentado, pero también coincidimos con la intervención del senador Bruguera en el sentido de plantear la necesidad de acuerdos. No entiendo que esta ley salga adelante sin un acuerdo generalizado, porque tenemos buenos antecedentes. Tenemos antecedentes del carné por puntos o del cambio de tendencia histórica en temas de seguridad vial que han sido fruto del acuerdo y del consenso, y si parece que ese fruto ha dado buenos resultados, debería ser también la guía de lo que tenemos en este momento por delante, que es la reforma de la Ley de seguridad vial, pero la verdad es que no lo hemos conseguido. Creo que el acuerdo ha dado frutos también en un cambio de comportamiento y de conducta social en la manera de conducir, ha mejorado aspectos de sostenibilidad en las ciudades, sin embargo los objetivos que debía plantear la ley sobre la base de ese diálogo no se han conseguido. Aquí se ha argumentado que el Consejo Superior de Seguridad Vial tiene muchos miembros, pero eso no elimina la necesidad de debatir en esos términos.

Hay una denuncia de falta de diálogo y crítica fuerte por las asociaciones de víctimas por accidentes de tráfico. Diversas asociaciones –no hay más que ver lo que dicen en los medios de comunicación– manifiestan su preocupación sobre este asunto. Hay una denuncia expresa –luego me referiré a ella de forma más detallada– de la Confederación Nacional de Autoescuelas de este país -que creo que agrupa a un buen número de autoescuelas, por no decir prácticamente a la totalidad- en la que manifiestan su preocupación por los cambios en los cursos de formación de recuperación del carné por puntos, y algunas organizaciones, muy variadas incluso tienen una plataforma en defensa y fomento de la bicicleta en nuestro país. Todas ellas se sienten frustradas por este proyecto, lo que nos debía hacer recapacitar.

¿Qué persigue la ley? Supongo que seguir avanzando en la reducción de accidentes, fomentar una movilidad más sostenible o luchar contra la emisión de gases de efecto invernadero. Estas son algunas de las cuestiones que se podrían y se deberían abordar en el proyecto de ley; pero si nos preguntamos por la mejora de la seguridad vial y las medidas que se adoptan en esta ley, prácticamente todo se reduce al famoso casco por parte de los ciclistas en vías urbanas, y llegamos al absurdo de plantear que en una zona urbana puede ir el padre sin casco y el hijo con casco. Los problemas de seguridad vial son los mismos para uno que para otro, pero se ha planteado así. Es un absurdo que se da en esta ley, cuando nos están diciendo que eso frena el fomento del uso de la bicicleta, no solamente por las redes de alquiler en los municipios, sino por más cosas. Además, países con mucha tradición ciclista no plantean la obligatoriedad, sino la promoción y el cambio de hábitos en materia del casco. ¿Era obligatorio esto? Si es por motivos de seguridad vial entra en una contradicción absoluta con el incremento de velocidad a 130 kilómetros por hora. No podemos decir que el principal peligro de los accidentes sea el incremento de velocidad y a la par no tomar medidas en esa dirección. Lo dice todo el mundo. Lo dice el Observatorio Europeo de Seguridad Vial, lo dice la Organización Mundial de la Salud y diferentes estudios de organismos muy cualificados, que este es el problema fundamental en cuanto al incremento de accidentes.

Sobre el fomento del uso de la bicicleta, le han pedido una serie de cosas que parecen elementales, como eliminar las pinturas deslizantes, el uso de rejillas, que la circulación en paralelo de ciclistas sea entendida como tal,

considerar al grupo como una unidad móvil; les han pedido muchas cosas para mejorar la seguridad de los ciclistas y no han admitido ninguna, y si estamos hablando de elementos de seguridad hubiera sido importante abordarlo.

¿Fomenta una movilidad más sostenible la ley? Todos decimos lo mismo. Las grandes ciudades sufren en muchas ocasiones un caos circulatorio con efectos tremendos en la contaminación, algunas ciudades son hostiles al peatón y al uso de la bicicleta, por lo que debíamos haber aprovechado la ley para tomar alguna medida en esta dirección. Sin embargo no ha sido así y la ley sigue manteniendo la preponderancia casi absoluta del uso del vehículo a motor sobre cualquier otro tipo de movilidad, cuando podríamos haber avanzado en esta línea. Saben ustedes perfectamente que hay una iniciativa popular europea, la iniciativa popular europea de la ciudad a 30; es decir, calmar las ciudades. Yo no digo que deba ser en todos los espacios del ámbito urbano -para eso están los municipios, la Federación Española de Municipios y Provincias-, pero podríamos haber avanzado en esa dirección y haber hecho algún gesto por un movilidad más sostenible.

¿Se lucha contra la emisión de gases de efecto invernadero, como decía antes? Señoría, la única y tímida medida que se plantea es la restricción de vehículos por motivos contaminantes, y no explican por qué. Porque se supone que se pueden valorar todos estos efectos contaminantes de los vehículos a través de las revisiones de la inspección técnica. Yo no sé si va a ser por antigüedad o por otro tipo de cosas, pero lo que está claro, y lo dice el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, es que, como consecuencia del incremento de los 10 kilómetros por hora, se va a incrementar el consumo de combustible en nuestro país en un 11%, y esto tiene algunas contradicciones con el objetivo de la Unión Europea, el Objetivo 2020, sobre reducción de un 20% de los gases de efecto invernadero.

Por lo tanto, si no va en la dirección de la seguridad vial, si no va en la dirección de mejorar la sostenibilidad y otra movilidad más amable en las ciudades, ¿cuál es el objetivo? A simple vista, le comento algunos: un afán recaudador aun a costa de una falta de seguridad jurídica. Se incrementan las sanciones hasta 1000 euros, y las incrementan no en lo que más accidentes produce, que vuelvo a repetir que es el exceso de velocidad; un conductor puede ir a 200 y pico por hora y tendrá 600 euros de multa; un señor que tome una sustancia para dormir que puede ser calificada de droga puede tener una sanción de 1000 euros. Y este tipo de casos vienen en la ley. Me preocupa ese afán recaudador sin más. Hemos pedido que tenga efectos la reincidencia, y sobre todo la seguridad jurídica, porque el concepto de drogas es muy amplio, tenemos que acogernos a convenios internacionales para poder saber de qué hablamos; hablaba de la mera presencia de drogas en el organismo.

Estas cuestiones se han planteado en la ley, y no sé si están bien definidas. En mi opinión, se podrían haber mejorado totalmente.

Y además, hay contradicciones. Dicen ustedes: vamos a sancionar los detectores de radares, y a la vez dice: siempre y cuando no sean para informar de la ubicación que la Dirección General de Tráfico plantea claramente —esto lo dicen en la exposición de motivos—, siempre y cuando no sea más que para informar de aquellos datos de la Dirección General de Tráfico que son públicos, que no son otra cosa que los lugares donde están ubicados los radares. Pues si dicen una cosa no digan lo contrario en el articulado, porque hay contradicciones entre lo uno y lo otro. La información está teniendo un efecto

disuasorio de reducir la velocidad y no es un mal elemento, es un elemento pedagógico que está establecido en muchos sitios. No sé qué norma van a aplicar finalmente en esta materia, si el preámbulo o el articulado. Todo ello tiene un pequeño afán recaudatorio.

Hay medidas en perjuicio de las víctimas. ¿Para beneficiar a quién? ¿A los titulares de cotos, a la Administración Pública, que tiene la obligación de mantener la seguridad de las carreteras? ¿A las compañías de seguros? Estoy hablando de aquellos accidentes que se producen por atropellos denominados cinegéticos. ¿Qué va a pasar? Que la culpa se traslada al conductor; la culpa anterior, que estaba regulada con seguros de responsabilidad civil, pasa en este momento al conductor. ¿En qué queda la Ley sobre la responsabilidad civil y el seguro cuando existan casos de fallecimiento o graves lesiones en el organismo de cualquier ciudadano? ¿Van a cubrirlos las compañías de seguro o vamos a ver otro tipo de pólizas próximamente?

Pero lo más alarmante, como he señalado antes, han sido las enmiendas de su grupo con el objeto de cambiar los cursos de recuperación del carné por puntos. Con ello, so pretexto de una supuesta libertad de acceso y transparencia, ustedes ponen en cuestión un modelo de éxito de ocho años; un modelo reconocido por las asociaciones de víctimas, por los usuarios, por las universidades de nuestro país, sea la de Valencia o la Politécnica. Llegan a decir que no hay libertad de concurrencia en un concurso público, que es lo que se ha hecho. ¿Un mero sistema de autorización llevado al reglamento no es más discrecional que un concurso público en autoescuelas? ¿Hace falta incrementar el número de autoescuelas que imparten estos cursos de recuperación del carné por puntos? Auméntense, pero no digan que un concurso público elimina estas cuestiones.

No va a garantizar más —lo dice la directora general de Tráfico— la formación. ¿Por qué? Porque incrementar el número dificulta que el personal especializado, los formadores con experiencia, los psicólogos, las asociaciones de víctimas puedan intervenir en cada uno de esos centros. Y esto va en detrimento de la calidad que se va a pedir.

También me gustaría que me contestase a si van a poner tasas al respecto. ¿Por qué no recibe el ministro a la Confederación Nacional de Autoescuelas? ¿Por qué recibe el ministro a una supuesta asociación —que no era ni asociación—, que es la que ha planteado estas enmiendas en el Senado?

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Señoría, por favor, finalice.

El señor CASCALLANA GALLASTEGUI: Voy terminando, señor presidente.

Esa es una pregunta que me gustaría que contestasen ustedes, ya que es muy importante la contestación, porque hay un despacho de abogados que en este momento está cobrando por las enmiendas presentadas aquí, en el Senado. *(Aplausos de una señora senadora del Grupo Parlamentario Socialista)*. Y ese despacho de abogados está planteando medidas que, en mi opinión, tachan la presentación de enmiendas de poco transparente, señor Aznar, y usted lo sabe igual que yo. No me gusta que un despacho de abogados haga contratos con supuestas asociaciones que se crean a posteriori y haga contratos donde se dice, entre otras cosas, que llevará al ministro a un

congreso constituyente. Bajo ningún concepto podemos tomar medidas de este tipo, que atentan a la ética y, desde luego, pueden atentar claramente contra un principio y que haya posibilidad de tráfico de influencias.

Yo les pido, por favor, que lo retiren.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Señoría, por favor, finalice.

El señor CASCALLANA GALLASTEGUI: El modelo del carné por puntos ha dado buen resultado. Y les pido que lo retiren, senador Aznar, en favor de la transparencia y de la calidad de un proyecto que estaba funcionando y que en este momento está bajo sospecha.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señor Cascallana.

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

El señor AZNAR FERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo en este último turno para intentar responder de forma breve a las últimas cuestiones que se han planteado.

Senador Iglesias, en cuanto a la seguridad del casco, que me parece elemento fundamental de esta reforma, me decían usted y algún otro portavoz que la estadística no demuestra la efectividad del casco. Señoría, los datos que este Gobierno está manejando, y son datos científicos, de estudios científicos realizados con absoluta seriedad, indican que el uso del casco reduce las muertes en torno a un 70%, un poco más, y reducen las heridas graves entre un 40 y un 50%, y estos son estudios científicos realizados expresamente sobre el uso del casco. Es verdad que nadie discute la eficacia y, sin embargo, es discutible el efecto disuasorio de su utilización. Por tanto, creo que esos datos también hay que tenerlos en cuenta.

Hemos hablado de promover el transporte público, y señoría, este bono de transporte es el que yo utilizo. Es verdad que hay que buscar el equilibrio. Y hemos puesto el ejemplo de algunas ciudades en España que están intentando promover esa sostenibilidad y buscar el equilibrio entre un tipo de transporte y otro. Hablábamos de Vitoria. Hace escasamente unos meses le han concedido el título de *Green Capital*. ¿Por qué? Por conseguir esos estándares máximos de calidad, que un Gobierno Popular ha conseguido. Y ese es un ejemplo, pero podríamos poner otros muchos.

Senador Anasagasti, no tengo la más mínima duda de las cualidades que adornan a mi compañero Ramón Rabanera, pero le voy a decir que si seguimos ofreciendo ministerios vamos a poner nervioso al gabinete. Por lo tanto, vamos a olvidarnos de estas cuestiones.

Señoría, hablábamos ayer de ello y se lo voy a reiterar hoy. Cada ley sectorial no es una pequeña conquista más en el tema competencial, o no debe serlo. Hay un marco competencial formado por la Constitución y los estatutos de autonomía al que deben ajustarse todas las leyes sectoriales que aprobemos. Y lo que debemos vigilar todos es que esas leyes que aprobamos están dentro del marco competencial que nos hemos dado. Si no es así, denuncie usted qué artículos de esta ley no cumplen el marco competencial.

Hay otros asuntos que usted plantea que son cuestionables. Por ejemplo, dice usted: dejemos que sean los ayuntamientos los que impongan el uso del casco o no. Se podría dar, llevando al absurdo esa pretensión, el caso de una familia que saliera de Zarautz en bicicleta, llegase a San Sebastián y se quitase el casco; fuera hacia Fuenterrabía y volviera a ponerse el casco. Y, como cada ayuntamiento puede legislar lo que quiera en relación con el casco, durante un trayecto de pocos kilómetros, podríamos estar quito, pongo, quito, pongo. Señoría, este es un marco general, y los ayuntamientos tienen su papel, pero nuestra obligación, si creemos que la medida es buena, es hacerla desde aquí.

Señor Bruguera, yo creo que estamos haciendo un esfuerzo. En la fase de defensa de las enmiendas se podrán analizar algunas de ellas con más detalle, lo hará mi compañero Peñarrubia. Pero yo puntualizaría dos cuestiones que usted ha planteado. Dígame dónde, en qué artículo de la ley ha visto usted el aumento de la velocidad a 130 kilómetros por hora. Dígame. Igualmente se lo podría decir al señor Cascallana. ¿En qué artículo de la ley lo ha visto usted? Otra cosa es que quede abierta la puerta para que en determinados tramos, muy tasados, y en determinadas circunstancias, pueda llegarse a esa velocidad. Pero no verá usted que esta ley consagra el aumento de velocidad a 130 kilómetros por hora.

Y respecto a las drogas, es clarificador, señoría. Por primera vez hay una preocupación. Estaba ya en el Código Penal, pero ahora la trasladamos también, con la posibilidad de una sanción administrativa, a esta ley, que, como decíamos, en el caso del alcohol ha dado buenos resultados.

Señor Cascallana, el Gobierno ha mantenido reuniones con las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Sí señor. Las ha mantenido, y no con una, sino con varias. ¿El Gobierno ha pedido a las asociaciones de víctimas que aporten documentación? Sí, señor Cascallana. Y ha tenido en cuenta esa documentación. Por lo tanto, dejemos de decir que este Gobierno no ha dialogado con todos los sectores. Ha dialogado con sindicatos, con asociaciones de víctimas, con empresarios, con todo el mundo. Otra cosa es que todo el mundo esté contento al cien por cien con los términos de la ley.

Ya que usted dice que todo lo que se aborda en la reforma que el Partido Popular trae aquí era necesario, le pregunto por qué en los ocho años anteriores no han traído ustedes aquí una ley que modificase estas cuestiones que ahora pretenden que modifiquemos nosotros. Hemos visto la necesidad, la hemos traído aquí y les ofrecemos la posibilidad de participar en ella. Pero no nos acusen permanentemente, si traemos una ley, porque la traemos, y si no la traemos, porque no la traemos. Esta es una ley necesaria. Se podrá estar más o menos de acuerdo, pero ustedes tienen la oportunidad de mejorarla.

En cuanto a la información de radares, señoría, dicen: por una parte, limitamos la velocidad, y por otra, facilitamos artilugios que permitan al conductor hurtar esa prohibición. No. Lo que estamos haciendo es prohibir ese tipo de artilugios. Otra cosa es la información, y estoy de acuerdo con usted, la que está en los carteles de las autovías y de las autopistas o la que está en las ciudades ayuda a disuadir a que se infrinja el límite de velocidad. Pero no artilugios que lo que hacen es que determinados conductores trampeen para hurtar la posibilidad de saltarse los controles. Por lo tanto, señoría, no hay contradicción.

Y por último, señoría, podríamos debatir si el sistema de concesión es mejor o peor que el sistema de autorización previa que se va a implantar ahora. Podríamos debatir sobre la oportunidad o no de la implantación de este sistema, lo que no podemos hacer es poner en cuestión la limpieza de los preceptos y de las enmiendas que aquí se traen. El Grupo Popular es responsable de las enmiendas que vienen al Parlamento. Yo no le voy a admitir que sobre nosotros deje usted una sombra de duda porque tal o cual despacho de abogados, que ni lo sé ni me importa, está actuando por ahí en determinada situación. Yo lo que le digo es que este grupo es responsable de las enmiendas que firma como grupo. Que a este grupo nadie le prepara enmiendas desde ningún despacho de abogados, y esa sombra de sospecha que usted quiere dejar aquí no se la voy a admitir bajo ningún concepto.

Señorías, podemos equivocarnos, podemos adoptar medidas que no les convenzan. De acuerdo, en democracia todo es discutible. Pero lo que no admitimos es la sombra de duda. Y, repito, este grupo parlamentario apoya la medida que el Gobierno propone en cuanto a la liberalización del sector, y lo que sí podemos garantizarles es que la liberalización no va a suponer en ningún caso detrimento de la calidad ni descontrol por parte del Ministerio del Interior en relación con la formación de puntos.

Señorías, yo creo que hemos dado cumplida respuesta a los fundamentos del veto que el grupo de Izquierda Unida ha traído a la Cámara. En el transcurso del debate que va a seguir a continuación, mi compañero, Joaquín Peñarubia, va a debatir con ustedes los matices en relación con algunas enmiendas que no dudamos que podrían mejorar esta ley. Así se ha hecho desde la fase de ponencia y de comisión, y todavía nos queda este trámite que, sin duda, puede ser fructífero.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señor Aznar.
Llaman a votación. *(Pausa.)*

8. DECLARACIONES INSTITUCIONALES

8.1. DECLARACIÓN DE LA ALPUJARRA COMO PATRIMONIO MUNDIAL POR LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO).

(Núm. exp. 630/000016)

AUTORES: GPV, GPMX, GPCIU, GPP, GPEPC y GPS

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Señorías, antes de proceder a la votación del veto presentado por los senadores Iglesias y Mariscal, los señores portavoces han presentado una declaración institucional a aprobar en el Pleno del Senado, sobre la declaración de La Alpujarra como Patrimonio Mundial de la UNESCO. Dice así:

“La Alpujarra es un espacio que comparten las provincias de Granada y Almería. Conforman cuarenta y seis municipios y vertebran en torno a ella una serie de valles y barrancos que descienden desde las cumbres de Sierra Nevada hasta el Mar Mediterráneo. Un territorio con unos perfiles geomorfológicos propios al amparo de una reserva de la biosfera, como es el Parque Natural de Sierra Nevada, en el que se mezclan los bosques naturales

de encinas milenarias, pinos y castaños, con valles surcados por ríos y pueblos blancos, con sus características chimeneas y terraos, suspendidos de las imposibles laderas de Sierra Nevada. Un espacio que, además de una enorme belleza natural, atesora un gran patrimonio histórico y cultural, fruto de la influencia de pobladores como íberos, celtas, romanos, visigodos, musulmanes y moriscos.

Gracias al esfuerzo de sus habitantes, verdaderos artífices de este legado, la Alpujarra sigue conservando las costumbres, tradiciones y formas de vida de los pobladores que a lo largo de los siglos fueron asentándose en esta comarca, especialmente de la cultura morisca, que le otorgó una identidad propia y es una huella hoy visible en el paisaje agrario, la arquitectura cúbica, la gastronomía, la artesanía y la permanencia de manifestaciones culturales como el trovo, que han hecho de esta comarca algo singular y único en el mundo.

Conseguir que la Alpujarra sea declarada patrimonio mundial no solo supondría salvaguardar un magnífico legado cultural y natural, sino también un revulsivo para el desarrollo económico y turístico de esta comarca y de toda la provincia de Granada, en general; un reconocimiento que debe implicar el apoyo y la unidad de voluntades de todas las instituciones públicas y privadas, así como de la sociedad en general.

Por ello, el Pleno del Senado quiere manifestar de forma solemne su apoyo a la iniciativa de impulsar la declaración de la Alpujarra como patrimonio mundial de la Unesco, lo que se hará saber a la Unesco, al Gobierno de España, a la Junta de Andalucía, a los ayuntamientos afectados y diputaciones de Granada y Almería.”

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento.– Aplausos*).

7. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

7.1. DICTÁMENES DE COMISIONES

7.1.3. 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. (*Continuación*).

COMISIÓN: INTERIOR
(Núm. exp. 621/000061)

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): A continuación vamos a proceder a la votación del veto presentado por los senadores Iglesias Fernández y Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto.

Se han emitido tres votos telemáticos, correspondientes a las senadoras García Carrasco y Navarro Viscasillas y al senador Marín Torrecillas, todos ellos en sentido negativo a la aprobación del veto.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 234, más 3 votos telemáticos, 237; votos emitidos, 234, más 3 votos telemáticos, 237; a favor, 6; en contra, 164, más tres votos telemáticos, 167; abstenciones, 67.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazado.

Iniciamos el debate de las enmiendas. (*Rumores*).

Silencio, señorías.

Para la defensa de las enmiendas números 35 a 38 y 40 a 45, tiene la palabra la senadora Capella i Farré. (*Rumores*).

Señorías, por favor, ruego silencio.

Señora Capella, un momento. (*Fuertes rumores*).

Señores senadores, la oradora no puede comenzar hasta que no haya el silencio obligado en el hemiciclo. (*Pausa*).

Puede comenzar, senadora.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Gracias, presidente. *Bon día*.

Senadores, senadoras, a este proyecto de ley hemos presentado once enmiendas de las cuales ha sido admitida una. Quiero agradecer la predisposición del Grupo Parlamentario Popular para la admisión de dicha enmienda, mérito que comparte también el compañero del Grupo Parlamentario Mixto de Izquierda Unida al ser ambas coincidentes. Se trata de una enmienda propuesta por la Associació Catalana de Municipis, y en consecuencia tiene que ver también con la defensa de la autonomía local. (*La señora vicepresidenta, Vicente González, ocupa la Presidencia*).

Las enmiendas presentadas por Esquerra Republicana son básicamente técnicas, de mejora del texto y de congruencia con el propio proyecto de ley y con el reglamento de circulación. La número 35 es congruente con la reforma propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación.

En la número 36 proponemos que siempre proceda la inmovilización del vehículo cuando se carezca de permiso de circulación.

La número 37 pretende la supresión del artículo único, diecinueve. Tal y como está redactada la proposición de ley, representa un cambio en el sistema de reglas de la responsabilidad civil. No existe justificación alguna para dar preferencia a los derechos de los propietarios de los cotos de caza en lugar de dársela a las personas que puedan padecer graves lesiones o incluso la muerte cuando van circulando correctamente por una carretera y sufren un accidente. La regulación propuesta en el proyecto de ley objeto de esta enmienda altera, como decía, los actuales criterios de responsabilidad civil y contribuye a responsabilizar al conductor, quien deberá sufragar las consecuencias patrimoniales y para su integridad física, quedando absolutamente desprotegido. No se entiende el contenido del articulado y, en consecuencia, como también apuntaba el portavoz socialista, supone una alteración en las reglas de la responsabilidad civil.

La enmienda número 38 es de adición. La consideramos importante y por eso no entendemos que no haya sido admitida por el Grupo Parlamentario Popular. Creemos que es necesario garantizar la notificación de los procedimientos sancionadores y en consecuencia que los expedientes sancionadores concluyan de forma correcta y se proceda a efectuar la notificación correspondiente. Por ello proponíamos que se hiciese a través de la Dirección Electrónica Vial de tal manera que quedara garantizada, no únicamente la conclusión del expediente sancionador y, por tanto, la correcta notificación y la posibilidad de defensa de la persona sancionada, sino que desde el punto de vista de la Administración los expedientes sancionadores concluyan correctamente, que se garantice que la sanción tenga efectos, ya que por esos motivos se ha procedido también a la apertura de un expediente

sancionador. Entendemos que de no procederse a la forma que proponemos en nuestra enmienda, lo que se está garantizando es que aquellos que no actúan correctamente queden de nuevo fuera del ámbito de sanción de la Administración. Estamos hablando de las garantías de un proceso sancionador para todas las partes y, en especial, para aquellas personas que efectivamente actúan correctamente y que facilitan en todo momento sus datos para que les pueda ser notificado el procedimiento sancionador.

La enmienda 39 ha sido admitida y aparece en el texto del dictamen de la comisión, por lo que de nuevo agradecemos su admisión. En dicha enmienda se propone ampliar la prórroga para la incorporación al sistema de notificación hasta el 25 de mayo. Es decir, lo que hacemos es facilitar que las administraciones locales tengan tiempo suficiente para adaptarse a lo que se propone en el proyecto de ley.

Las enmiendas 40 y 41 garantizan la autonomía local y defienden las competencias municipales.

En la enmienda 42 se hace una petición expresa para la modificación del artículo 2 de la Ley de la gracia de indulto de 1870. Evidentemente, para nosotros la Ley de gracia de indulto de 1870 no solo ha de ser modificada en un solo aspecto, sino que debería ser derogada por lo que significa. Es poco congruente y coherente en un Estado de derecho porque, en definitiva, se impide que sean ejecutadas las sentencias dictadas por los tribunales. Entendemos que incluso en este supuesto debería procederse a modificar el artículo 2 de la Ley de la gracia de indulto de 1870 para evitar lo que se ha producido hace escasos meses, cuando se ha acordado el indulto de una persona que provocó un accidente de tráfico con consecuencias irreparables: la muerte de la persona que se vio implicada.

En la enmienda 43 proponemos la sustitución de los guardarraíles existentes en las vías, que son causa de la muerte de muchos motoristas y también les ocasionan graves lesiones. Damos un plazo de tiempo para que se proceda a su sustitución. Esta reclamación viene de lejos y es evidente que evitaría las lesivas consecuencias que se están produciendo en muchas de las carreteras del Estado español.

La enmienda 44 propone la aprobación de una ley orgánica para solicitar las transferencias y la delegación de competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, de acuerdo con lo establecido en el artículo 150.2 de la Constitución Española, a favor de la Generalitat de Catalunya.

Finalmente, la enmienda 45 garantiza la movilidad sostenible en cuanto al uso de la bicicleta. En este caso, se recoge la posibilidad de utilizar remolques y enganches en las bicicletas para permitir el transporte de personas. Con ello se pretende adaptar la normativa española a lo que se produce en nuestro entorno, en este caso en los países europeos, donde se permite el transporte de personas a través de remolques y enganches en las bicicletas.

Todas estas enmiendas básicamente son de mejora técnica, salvo aquellas que expresamente he manifestado que suponen la defensa de la autonomía local, así como la petición de transferencia y delegación de competencias en materia de tráfico y seguridad vial, en este caso, a la Generalitat de Catalunya. Por ello, solicitamos el voto favorable del resto de los grupos parlamentarios a dichas enmiendas.

Gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Del Grupo Parlamentario Mixto, en primer lugar, corresponde defender las enmiendas 1 a 5 del senador Eza, la senadora Salanueva y el senador Yanguas.

Tiene la palabra el senador Yanguas.

El señor YANGUAS FERNÁNDEZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Seré breve porque vamos a compartir el turno los tres senadores del Grupo Parlamentario Mixto.

En Unión del Pueblo Navarro hemos presentado cinco enmiendas a este proyecto de ley de modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación, Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Las voy a dividir en dos bloques.

Las cuatro primeras, las números 1 a 4, simplemente pretenden que se tipifique como infracción muy grave la utilización de mecanismos detectores de radar, de lo que ya se ha hablado aquí en el turno de defensa de los vetos.

Y con el segundo bloque, que se corresponde con la enmienda número 5, se pide una cosa muy sencilla, y es que se compense a la Comunidad Foral de Navarra por los procedimientos sancionadores que ejecuta la Policía foral en nuestro territorio para poder llevar adelante con la recaudación las mejoras relacionadas con la seguridad vial en Navarra, tal y como viene sucediendo en otros territorios.

Creo que nuestras enmiendas son pocas pero que mejoran el texto, y espero que en el trámite de votación sean aceptadas.

Muchas gracias, y buenos días.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Enmiendas números 6 a 17, 19 a 34, 46 a 49, 51 y 52 de los senadores Iglesias y Mariscal.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Buenos días. Gracias, señora presidenta.

El senador Mariscal y yo mismo, ambos de Izquierda Unida, hemos formulado treinta y cuatro enmiendas. Tal y como apuntaba la senadora Capella, una de ellas resulta coincidente con otra de Esquerra que ha sido aceptada, y por ello la retiramos. Me refiero a la número 50.

Un grupo de nuestras enmiendas ha sido planteado a sugerencia de la Federación Española de Municipios y Provincias, y gran parte del resto afectan a la circulación en bicicleta, elevando otro porcentaje importante de estas enmiendas a rango legal previsiones que ya están recogidas en el Reglamento de Circulación.

Enmendamos para que se incorpore al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad, Vial y Movilidad Sostenible la Fiscalía de Seguridad Vial, dada la amplia experiencia e información que puede aportar a los debates de este órgano. Asimismo enmendamos para que el Consejo informe las campañas de la Dirección General de Tráfico, algunas de ellas polémicas. Enmendamos para prohibir el uso de pinturas de señalización horizontal deslizante de reasfaltados a distinto nivel o de elementos catadióptricos cuyo resalto sea un peligro para los ciclistas y también para los motoristas. Planteamos que se pueda utilizar el

móvil en situación de detención del vehículo en los casos de semáforo en rojo o de atasco, pues, no estando en circulación, ningún riesgo supone el uso del móvil.

Nos oponemos a que se aumente el límite de velocidad a 130 kilómetros por hora -dos enmiendas van en esa dirección- porque, reconociendo la eficacia de muchas de las medidas que se han adoptado en los últimos años y que han dado lugar a una reducción en la siniestralidad, consideramos que ello no debe servir como argumento para relajar la atención sobre lo que sigue siendo un drama humano y económico para el conjunto de la sociedad, y en consecuencia, incrementar la velocidad a 130 kilómetros por hora nos parece que es ir en dirección contraria de lo avanzado en los últimos años.

Por el contrario, planteamos enmiendas para generalizar en todas las vías urbanas el límite de 30 kilómetros por hora en los carriles de la derecha, pues ello facilitará, no solo la pacificación del tráfico en las ciudades, sino la circulación de las bicicletas. Rechazamos, como ya expresé en la defensa del veto, la obligatoriedad del casco para los ciclistas en vías urbanas, y subsidiariamente planteamos que solo sea obligatorio para los menores de 12 años.

Hay varias enmiendas para que las infracciones de los ciclistas sean consideradas leves, salvo que estas conlleven un riesgo grave e inminente para el tráfico, y desde luego, tal y como tuve oportunidad de decir en la defensa del veto, porque la bicicleta es un vehículo que comporta un riesgo mucho menor que los vehículos a motor. En todo caso, si se mantiene la obligatoriedad del uso del casco en ciudad, creemos que el cumplimiento de esta norma debe ser considerado leve y sancionado con una mera reconversión policial.

No entendemos que precisamente en ese mantenimiento de la homogeneidad en el régimen sancionador para todos los vehículos se mantenga como una medida la inmovilización de la bicicleta, porque aunque el ciclista se apeee y no pueda circular sobre ella sí la puede desplazar él mismo; no es necesario llevarla a ninguna parte y si se lleva a alguna parte conllevará un coste que tendrá que asumir el ciclista. Por lo tanto, si se le impide seguir circulando montado en la bicicleta, que no se le inmovilice la bicicleta. *(El señor Peñarrubia Agius: ¡Está aceptada en Comisión!) ¿Esa está aceptada? Pues no consta en el informe, pero la retiro entonces también.*

Recogemos la posibilidad de que los ciclistas puedan adelantar por la derecha en ciudad; que los ciclistas puedan circular en paralelo aunque no exista arcén en todo tipo de vías y en columna de a dos; que puedan circular en grupos y sean considerados entonces una unidad móvil, lo que impediría que pudiera ser fraccionado por automóviles que adelantasen; que el semáforo en rojo sea considerado un ceda el paso para los ciclistas. Enmendamos igualmente para que los ciclistas tengan prioridad en las glorietas y puedan circular por las aceras, en las condiciones que se determinen, los menores de 14 años y acompañantes; para que cuando un vehículo a motor adelante a un grupo de ciclistas no ponga en riesgo la integridad de la unidad móvil y no pueda cortarla; para que cuando una bicicleta lleve elementos reflectantes no sea obligatorio el chaleco para el ciclista, ya que los elementos reflectantes juegan ese papel de hacerlo visible; para que aunque haya vías específicas para ciclistas estas sean optativas y los mismos puedan optar por usar las vías convencionales; para que no se consideren uso excepcional sometido a

autorización las marchas cicloturistas que no superen los cien participantes. Y, desde luego, rechazamos -como también dije en la defensa del veto- que se autorice al Gobierno a elaborar un texto refundido; creemos que la alternativa debe ser una nueva ley, un nuevo texto que regule la seguridad vial y la circulación.

Y como adelantaba, hemos presentado un grupo de enmiendas de la FEMP, que facultan a la policía municipal a inmovilizar vehículos cuando se conduzca sin permiso; otra para que el Instituto Nacional de Estadística facilite a la Dirección General de Tráfico los domicilios actualizados que figuren en los padrones municipales para las notificaciones, para que se dé validez a las notificaciones que se realicen en el domicilio que figure en ese registro de la Dirección General de Tráfico; la que ha sido asumida en torno a retrasar la notificación en la Dirección Electrónica Vial, y otra para ampliar las competencias de la Policía municipal sobre vías urbanas que no son de titularidad municipal.

Este es el conjunto de enmiendas que hemos formulado, para el que solicitamos el apoyo de la Cámara.

Muchísimas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Enmiendas números 53 a 65 y 67 a 84, del senador Martínez Oblanca. Tiene la palabra, señoría.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señora presidenta. Buenos días a todos.

En el trámite que ha seguido en el Senado este Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, hemos presentado treinta y dos enmiendas parciales a su redacción, de las que solamente una ha sido aceptada en la sesión de la Comisión de Interior reunida el pasado 5 de marzo. Es una enmienda incorporada al dictamen por la que se modifica el apartado c) del artículo 84.1, en el sentido de no aplicar a los ciclistas las medidas que sí son de obligación para conductores o pasajeros del uso de casco de protección o dispositivos de retención infantil. Es una enmienda idéntica a la presentada por el Grupo Parlamentario Entesa y también a la formulada por los dos senadores de Izquierda Unida, y al menos en mi caso ha sido producto de los razonados argumentos que nos han hecho llegar conjuntamente diferentes organizaciones y entidades relacionadas con el mundillo del ciclismo, de los ciclistas y de los usuarios de la bicicleta. Celebro que el Grupo Popular, mayoritario en las Cortes Generales, haya aceptado esta enmienda y la haya incorporado al dictamen. Y puesto que quedan vivas otras treinta y una enmiendas, también inspiradas en la sociedad civil, voy a tratar de referirme a ellas con la esperanza de revocar el rechazo que el Grupo Popular ya expresó en la Comisión de Interior.

Con nuestra enmienda número 53, relativa al artículo 8, que fija la composición y competencias del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, proponemos la incorporación de la sala específica de la Fiscalía de Seguridad Vial par que también esté representada en este órgano y pueda aportar criterio en una materia en la que tiene por definición una labor

armonizadora y unificadora de criterios en materia de ilícitos penales contra la seguridad vial.

La enmienda número 54 promueve que, entre las funciones definidas en el artículo 8, se dé participación al Consejo Superior en el análisis e informe previo de las campañas de seguridad vial que emprende, a menudo con mucha polémica, la Dirección General de Tráfico.

El artículo 10 también es objeto de la enmienda que lleva por número el 55 y con la que tratamos de combatir el incumplimiento contumaz y pertinaz de la norma 1436, que hace referencia a las pinturas para señalización viaria y que es una de las grandes asignaturas pendientes de las carreteras españolas, en las que se complica la seguridad para ciclistas y motoristas con el uso de marcas viales que están lejos de alternativas que ya se aplican en algunos de los países más avanzados del mundo y que disminuyen los riesgos que provoca en las carreteras españolas la utilización de pinturas para marcas viales que contienen una alta cantidad de disolventes.

También abogamos por la corrección de los reasfaltados o la colocación de catadiópticos o setas que no estén resaltadas, generando peligro para los usuarios de las dos ruedas, tanto motos como bicicletas.

Con la enmienda número 56 posibilitamos el uso del teléfono móvil cuando el vehículo está parado como consecuencia de retenciones o atascos, por lo que los conductores no deberían ser sancionados salvo que hagan uso de su celular con el vehículo en movimiento. Esta enmienda añadiría, por tanto, la expresión “en movimiento” después de la palabra “conducción”, en el segundo párrafo del apartado 3 del artículo 11.

Pasamos a la siguiente enmienda, la número 57, que rechaza el aumento del límite genérico de velocidad, porque consideramos que los tiempos acreditan la necesidad de facilitar la integración de medios de transporte no motorizados. De ahí que propongamos la supresión del apartado siete de este proyecto de ley y una nueva redacción al apartado 2 del artículo 19, en el sentido que indiqué y, además, con la intención añadida de evitar el gasto energético que conlleva el incremento de la velocidad, aparte de los riesgos y los peligros que supone el aumento variable de la velocidad.

Si la enmienda número 57 era de supresión, la número 58 es de adición, para añadir al apartado 3 del artículo 19 un párrafo en el que se generaliza para todas las vías urbanas el límite de 30 kilómetros por hora en los carriles de la derecha. Creemos que es una medida que va en beneficio de la seguridad de peatones y de ciclistas, abriendo, además, el uso de la bicicleta en aquellos municipios que no están facilitando todavía el uso de este medio sostenible de transporte.

Con la enmienda de adición de un nuevo apartado al artículo 34 de este proyecto legislativo se amplía y se explicita la obligación del conductor de un vehículo de no cortar en ningún caso a un grupo de ciclistas y, por lo tanto, afrontar su adelantamiento con un cálculo que impida la ruptura del grupo. Esta enmienda lleva el número 59.

La enmienda número 60 es de modificación del artículo 47, apartado 1, en el sentido de regir la obligación del uso del casco para los ciclistas en las travesías, excluyéndola en parques, aceras o carriles bici, donde no hay vehículos a motor y haciéndola obligada para los menores de 12 años. También consideramos que es la autoridad municipal la competente para

regular el uso del casco en las vías y travesías del núcleo urbano correspondiente.

La enmienda número 61 es de supresión del apartado y artículo que hacen referencia a la obligatoriedad del uso del casco ciclista en las vías urbanas, interurbanas y travesías en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen. También se suprimiría, de ser aceptada nuestra enmienda, la obligación del casco de protección para los menores de 18 años y también para aquellos que circulen por vías interurbanas.

Considero que no existen razones suficientes para establecer la obligación general de la utilización del casco por los ciclistas en zonas urbanas e interurbanas. Será una medida que no tiene precedentes en países europeos y en las políticas comunitarias de fomento de la movilidad sostenible.

La clave de la elevada accidentalidad de los usuarios de la bicicleta en España -como aquí se ha dicho a lo largo de esta mañana- está en que son arrollados por los vehículos a motor. A este respecto creo que hubiese sido de enorme utilidad la comparecencia en esta Cámara de la señora directora general de Tráfico, que, pese a haberse pedido su comparecencia desde junio de 2012, no ha encontrado en estos dos años un hueco para expresar ante el Senado su posición ante una materia: la siniestralidad, la enorme mortalidad de los ciclistas, que es muy muy preocupante. Y esta Cámara Alta fue en su tiempo -y conviene recordarlo- una cámara que realizó en favor de los usuarios de la bicicleta un formidable trabajo con la ponencia de estudio, que concluyó su tarea a finales de 1997 y que promovió una proposición no de ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica más segura del ciclismo, proposición que fue respaldada por el conjunto de la Cámara y que venía facilitando el consenso por el enorme interés en favor de la práctica del ciclismo en España, que ahora se trunca con este proyecto de ley que ha desperdiciado aquel ingente trabajo de nuestros compañeros.

Con el enmienda 62, modificamos parcialmente el apartado 3 del artículo 65 para que se corrija la desproporcionada tipificación que sanciona las infracciones cometidas por los ciclistas y que los equipara con los conductores de vehículos a motor. No se trata de otorgar carta blanca para los ciclistas, se trata de distinguir las calificaciones de sus infracciones, sin que ello les exonere de su responsabilidad cuando su conducta haya supuesto un peligro diáfano para la seguridad vial.

Con la enmienda 63 modificamos el apartado g) del artículo 65, en coherencia con la enmienda 56, que hacía referencia al uso de los teléfonos móviles.

La número 64 corrige la generalización -como señalé anteriormente- de las calificaciones de las infracciones de los ciclistas, y los distingue, a estos efectos, de los conductores de vehículos a motor.

Consideramos que con este proyecto de ley no hay proporcionalidad en la gravedad de la infracción, dándose la circunstancia de que la redacción de esta ley otorga la calificación de grave al hecho de que un niño en bicicleta vaya sin casco por la acera.

La enmienda 65 incorpora un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 67 para atribuir un carácter simbólico a las sanciones por no llevar casco ciclista de protección, de manera que la obligatoriedad tenga un carácter de recomendación.

La enmienda 66 quedó incorporada en el dictamen anterior, como dije al principio de mi intervención.

El tiempo se va acabando y no quisiera dejar de referirme globalmente al resto de las enmiendas que están comprendidas entre los números 67 a 84, ambas inclusive. Son todas enmiendas de adición que abogan por una legislación que contemple al ciclista como un elemento sensible del tráfico, al que se le deben otorgar algunas facilidades, que, con la seguridad como premisa inexcusable, le permitan efectuar desplazamientos y maniobras de adelantamiento o circulación paralela, que, en todo caso, faciliten su movilidad y eviten su bloqueo en caso de no existir rutas alternativas. En estos términos se han registrado las enmiendas 67 a 70.

La enmienda 71 promueve facilitar la circulación de los ciclistas en caso de ir en grupo, circulando con especial atención en este caso para evitar alcances entre bicicletas. Consideramos que la expresión “extremar” debe ser sustituida.

La enmienda 72, también de adición, pretende evitar que un ciclista no resulte arrollado en las salidas semafóricas y facilitar su circulación. No se trata de eliminar la regulación semafórica a los ciclistas, sino permitirles a modo de ceda el paso el avance, siempre y cuando haya ausencia de peligro.

Doy por defendidas en sus términos el resto de las enmiendas, que, como señalé al principio, han sido inspiradas por diferentes organizaciones muy representativas del ciclismo y de los usuarios de la bicicleta. Creo que el mejor aval que se puede presentar a todas las enmiendas registradas por Foro y que son coincidentes con las formuladas por otros compañeros del Grupo Mixto y otros grupos parlamentarios es citar sus nombres. Son la Asociación de Ciclistas Profesionales, Asociación de Marcas y Bicicletas de España, Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, Plataforma Empresarial de la Bicicleta, Real Federación Española de Ciclismo –que, por cierto, tendrá este año 2014 la responsabilidad de organizar en Ponferrada el campeonato mundial, y seremos la referencia de los aficionados a la bicicleta y al ciclismo en todo el mundo– y, finalmente, la Red de Cicloturistas. Todas estas organizaciones son, repito, un aval extraordinario para mejorar este proyecto de ley, y hay que agradecerles el esfuerzo realizado, que me temo va a chocar con la escasa comprensión de la mayoría que sostiene al Gobierno.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Pasamos al grupo de enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, números 85 a 100.

Tiene la palabra el senador Anasagasti.

El señor ANASAGASTI OLABEAGA: Muchas gracias, señora presidenta.

No solamente no está el ministro, sino que ahora tampoco está el senador Aznar. Esto parece la novela de Agatha Christie *Diez Negritos*, que van poco a poco desapareciendo. Tampoco está el señor Rabanera. Y yo creo que aquí sería bueno que los senadores estuvieran presentes en este debate porque, a fin de cuentas, estamos hablando de circulación, de tráfico, y casi todos conducimos, salvo los que tienen coche oficial. Sería una buena clase gratis de lo que significa un proyecto de ley de este tipo, pero, bueno, así son

las cosas. Ya sé que es otro portavoz del Grupo Parlamentario Popular el que va a contestar, porque se han dividido el trabajo.

Nosotros hemos presentado quince enmiendas con un éxito apoteósico, porque no nos han admitido ninguna. Es normal. Nuestro grupo parlamentario presentó ese paquete de enmiendas -pocas y sobre todo competenciales- que podríamos desmenuzar en tres partes importantes. Hay un primer grupo de enmiendas en torno al ámbito competencial, que, insisto, consideramos que es fundamental, entre otras cosas, porque nuestra comunidad tiene competencias transferidas en materia de gestión de tráfico, y eso es algo que hay que tener en cuenta y que nunca se ha tenido, ni en Cataluña ni en Euskadi; no se tiene en cuenta. Quisiera decir que nosotros éramos bastante críticos con algunas cuestiones en torno al tema de proponer planes de actuación conjunta, porque consideramos que en aquellos ámbitos en los que la competencia está transferida ya se realizan planes propios, por tanto, no hacen falta duplicidades en este sentido, porque tienen autoridad suficiente, tienen capacidad y profesionalidad suficiente para ser los que generen este tipo de planes de actuación propios en el ámbito que les corresponde. Esto en lo relativo al grupo de enmiendas que se refieren a las competencias.

El señor Aznar nos ha dicho hace relativamente poco tiempo respecto a nuestra iniciativa en relación con el casco que, por ejemplo, si un ciclista de Zarauz quiere ir a San Sebastián, y en Zarauz es obligatorio el casco y en San Sebastián no lo es, en qué sitio se tiene que quitar el casco. Eso es ridiculizar nuestra iniciativa porque existe una asociación de municipios en Euskadi en la que todo este tipo de cuestiones se armonizan y se coordinan, no se imponen. Y eso se puede hacer si hay voluntad política, si no, sin duda, no se puede hacer absolutamente nada.

En el trámite del veto dijimos también que quizás el propio proceso que ha llevado a la modificación de la ley no ha sido un proceso habitual de contraste, sino que el Gobierno lo ha traído aquí y ha impuesto su criterio. Es verdad que hemos tenido lo que nosotros denominábamos subcomisión del casco en el Congreso. Es decir, han tenido un grupo de trabajo y unas comparecencias, centrándose en el famoso casco, que no sé si es el tema estrella -debían ser otros, este es uno de ellos-, pero al final se ha convertido en una especie de icono de este proyecto de ley. Y nosotros seguimos manteniendo el criterio que proponíamos en torno a este tema.

Sabíamos que se ha llegado a un acuerdo, pero no lo compartimos por una sencilla razón: no por el criterio de si son 16 años o no, sino porque consideramos que es eliminar competencias a los municipios, que son los que las tienen en ese ámbito, y siempre se les ningunea. En este proyecto de ley, lógicamente, con ese criterio que se ha llevado siempre a últimos términos, no se tiene en cuenta para nada a los municipios. Nosotros proponíamos que fuesen las ordenanzas municipales las que rigieran la obligatoriedad, la recomendación, el uso debido o indebido del casco en áreas urbanas, porque, al ser áreas urbanas, compete a las ordenanzas municipales decidir cómo se debe utilizar este elemento de seguridad en sus ciudades y en sus pueblos.

Por último, quisiéramos decir que no se puede dejar todo en manos del reglamento porque, si no, vamos a acabar con el criterio de aquel famoso presidente del Gobierno y presidente del Senado, el conde de Romanones, que decía que él se ocupaba de los reglamentos. La ley podría haber considerado más cuestiones, más especificidades, sin dejar que sea un reglamento el que

después, en su desarrollo, lleve estos asuntos y, además, a veces, en contra del criterio de un proyecto de ley. Por ejemplo, respecto a las multas. Nosotros consideramos que hay que darle muchas vueltas -no solamente basta lo que se ha establecido- ya que es un tema sensible, y creemos que no se puede despachar como se hace en este proyecto de ley, y no solo puede ser un criterio exclusivamente pecuniario, sobre todo por la situación económica en la que estamos, pues son cantidades muy, muy fuertes. Sí es verdad que la conciencia social ha aumentado muchísimo en el ámbito del alcohol, que en el ámbito de la velocidad la concienciación de la gente ya no es la que era -y las medidas que se han tomado son positivas para ello-, pero, llegado el momento, hay que tener en cuenta que en la situación económica que estamos viviendo sería destrozar -no voy a decir la vida- la situación de mucha gente con multas que a veces son disparatadas.

Fuimos y somos críticos con la posibilidad de subir la velocidad en casos muy especiales. Si la pregunta es tan especial, ¿para qué entonces? ¿A quién va dirigida? ¿En qué casos? ¿Cuál es la necesidad? Se nos dice que lo que se quiere es que en muchas ocasiones se pueda. Pues se entendería, aunque esté de acuerdo o no. Pero es tanta la excepcionalidad que se plantea, que nuestra pregunta vuelve a ser: ¿a qué viene esto? Si es tal la excepcionalidad en ciertos momentos en algunas carreteras, cuando se den condiciones y cuando no haya, ¿a quién se quiere beneficiar, o cuál es la necesidad para que se dé semejante excepcionalidad?

Y oídas y analizadas las intervenciones de los demás grupos -que, además, nos parecen muy sugerentes y muy interesantes porque muchas veces todos los grupos parlamentarios recogemos lo que nos viene de la propia sociedad, lo que nos viene de las asociaciones y lo que nos viene de las agrupaciones, por tanto, estamos en sintonía con lo que quiere el ciudadano-, todos vemos, en un principio, la necesidad de contribuir al descenso de la siniestralidad y que el objetivo de todo sigue siendo hacer una legislación acorde a los tiempos actuales, a las nuevas necesidades que han surgido tanto desde una perspectiva tecnológica y social como de hábitos -porque creemos que han cambiado muchas cosas y que esto es realmente importante-.

Ahora bien, dicho esto, esta ley podría haber dado mucho más, podría haber respondido a estas necesidades de otra manera y podría haber respondido a las aportaciones importantes que otros grupos, otras asociaciones también han hecho y hemos hecho en unos ámbitos en los que no sabemos por qué el Gobierno no ha querido entrar o no ha aceptado nuestras recomendaciones, nuestras enmiendas, que creíamos que tenían su sentido, sobre todo, en nuestro caso, en el tema competencial.

Por tanto, nuestro grupo parlamentario se queda con la sensación agri dulce de que este proyecto de ley podría haber sido mucho más acorde con las necesidades de todos. En ese sentido, nuestro grupo mantiene todas las enmiendas que quedaron vivas, siguiendo el criterio que nos dijo ayer el señor Aznar de que tenemos que hacer un sublime esfuerzo. Y tienen que hacer ustedes un sublime esfuerzo para ver si algunas de las enmiendas, sobre todo competenciales, nos aceptan en este trámite hasta que se culmine con la votación de las enmiendas en este proyecto de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, números 125 a 135 y 137 a 153.

Tiene la palabra el senador Guillot.

El señor GUILLOT MIRAVET: Gracias, señora presidenta.

Señorías, voy a defender las enmiendas 125 a 153. El senador Iglesias ha defendido pormenorizadamente el conjunto de las mismas, que son idénticas, ya que parten de las enmiendas de la Izquierda Plural en el Congreso.

Yo quería hacer referencia a dos enmiendas en concreto, a la 137 y a la 138, en donde pedimos que no haya un incremento del límite de velocidad a 130 kilómetro por hora.

El señor Aznar, en su intervención anterior, decía que en el conjunto de la ley no está. Es cierto que no está en el articulado, pero, en cambio, en la disposición final tercera -menuda sorpresa- sí aparece a la hora de tipificar las sanciones el incremento del límite de velocidad a 130 Kilómetros por hora.

Más allá de esto ha habido un debate social motivado por el Gobierno respecto a esta posibilidad, una posibilidad que quedará postergada a un posterior reglamento. Yo, señorías, creo que es importante, máxime tramitando este proyecto de ley, no rehuir el debate. Si el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular creen conveniente alzar el límite de velocidad de 120 a 130 kilómetros por hora, lo plantea, lo argumenta y lo discutimos. Lo que no se justifica bajo ningún concepto es que el anterior portavoz del Partido Popular diga: No, no está. Sí que está, aparece en la disposición final tercera y está en el debate político social.

Yo voy a hacer referencia fundamentalmente a esta cuestión. La pregunta es, señoría: si a 120 kilómetros por hora las cosas van bien, ¿por qué modificarlo? ¿Qué argumentación, qué justificación hay detrás de la posibilidad de este incremento? Insisto en que no me digan que no está porque, al final, ocurrirá.

Señorías, ¿con un aumento de la velocidad se va a incrementar el consumo de combustibles fósiles? La respuesta es que sí. Además son combustibles que importamos, que generan déficit, que aparecen en la parte negativa de nuestra balanza de pagos. Por otra parte, se producirá también mayor contaminación atmosférica, lo que conllevará otro efecto negativo. Asimismo incrementará la accidentabilidad -todos los estudios lo afirman-, otro factor negativo. Tampoco permitirá calmar el tráfico ni ayudará a la reducción del 50% de la victimización mortal y grave en 2020, objetivo planteado por el conjunto de la Unión Europea. Además, este incremento de la velocidad máxima tampoco responde a los objetivos fijados por la Unión Europea en el Libro Blanco Transportes.

Por lo tanto, por razones económicas, por razones ambientales, en defensa de la salud pública y de la protección y seguridad de las personas y para apostar por una movilidad sostenible considero que el Gobierno no se puede plantear el incremento de la velocidad de 120 a 130 kilómetros por hora bajo ningún concepto y bajo ninguna circunstancia. Nada responde a ello. Esta posibilidad está cargada de efectos negativos y creo que no sería conveniente.

Por último, permítanme hacer una breve referencia a las cuestiones competenciales. El señor Rajoy decía el otro día que su obligación es cumplir la ley. Los estatutos son leyes orgánicas, por lo que la obligación del Gobierno del

Partido Popular y de los parlamentarios y parlamentarias del Partido Popular es cumplir la ley. *(El señor vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia)*. Y lo que no puede ser es que en cada proyecto de ley que llega a esta Cámara -en todos, incluido este- se haga una lectura cicatera, cuando no recentralizadora, de lo que contemplan los estatutos. Es cierto que algunos se pueden salvar y se mejoran -ayer discutíamos sobre el de seguridad privada-, pero lo que no puede ser, y menos aún con la situación que atravesamos, es que el mensaje continuo que mande el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular sea: ley que hago, ley que aprovecho para recortar los ámbitos competenciales de los actuales estatutos, que, insisto, son ley y, como tal, hay que cumplirla, y con una visión política mucho más avanzada y no tan cicatera.

Por todo ello doy por defendidas las enmiendas 125 a 153, que presento en nombre del senador Saura y en el mío propio, en representación de Iniciativa per Catalunya Verds, y pido el voto a favor para las mismas.

Gracias, presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Guillot.

Para la defensa de las enmiendas 154 a 189 y la vuelta al texto remitido por el Congreso de los Diputados en lo modificado en las enmiendas 226 a 252, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador señor Bruguera.

El señor BRUGUERA BATALLA: Gracias, señor presidente.

Nosotros hemos presentado las enmiendas 154 a 189, que voy a defender en bloques.

En primer lugar hemos presentado siete enmiendas al preámbulo, con las que tratamos de mejorar su redactado. Se trata de enmiendas de mejora técnica, cuya aceptación, a nuestro juicio, no debería suponer ningún problema. También, en coherencia con enmiendas a las que posteriormente me referiré, hemos presentado una enmienda al preámbulo relativa a la supresión de algunos párrafos, especialmente en cuanto a la cuestión del uso del casco en las bicicletas y de los inhibidores y detectores de radar.

Un segundo paquete de enmiendas es el relativo a las competencias municipales. Se trata de dos enmiendas que pretenden resolver, a nuestro juicio, un vacío legal: en primer lugar, que los municipios tengan competencia, es decir, que puedan actuar en las vías urbanas de titularidad no municipal -travesías, por ejemplo-, o sea, que dispongan de competencias en todas las vías urbanas de su término municipal sin excepción. En segundo lugar, que tengan competencias en cuanto a las autorizaciones de pruebas deportivas o eventos, o por lo menos que tengan algo que decir en este tipo de actividades o actividades de ocio, culturales, tradicionales, etcétera.

Otro paquete se debe a los inhibidores y detectores de radar. La ley actual, la ley vigente, ya prohíbe de una manera clara y taxativa los inhibidores y cualquier otro tipo de dispositivo que impida el control y detección del vehículo. Todos los detectores de radar tienen por objeto informar de su ubicación, es decir, tienen una voluntad de prevención, hasta el punto de que su ubicación es pública -la Dirección General de Tráfico la hace pública en su página web para que se pueda consultar-. Otra cosa sería interferir la señal de radar, este sería otro tema, pero los detectores no la interfieren. Por lo tanto, se

trata de dos enmiendas de supresión porque entendemos que la actual regulación es suficiente y satisfactoria para resolver el problema.

Otro paquete de enmiendas se refiere a la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas. Aquí hacemos una crítica global en el sentido de que se pierde una oportunidad, ya que, en vez de optar por vías coercitivas, se opta por medidas sancionadoras, por lo tanto, por una cierta recaudación; es decir, si el consumo del alcohol es perjudicial para la conducción -cosa que está absolutamente demostrada-, ¿por qué en vez de aumentar las sanciones, no reducimos las tasas de alcohol en sangre para poder conducir? En este sentido, proponemos su reducción para todos los conductores y también para los profesionales.

Nosotros proponemos en cuanto a la conducción bajo los efectos de drogas u otras sustancias estupefacientes la exclusión de aquellas sustancias que se consumen bajo prescripción facultativa, porque vamos a tener un problema: habrá personas que toman sustancias por prescripción facultativa y que darán positivo. Por consiguiente, aquí vamos a tener un problema serio de aplicación si no se modifica esto. Proponemos que aquellas sustancias que se consumen bajo prescripción facultativa, siempre que se esté en condiciones de conducir, queden excluidas, porque si no, tendremos dificultades importantes, y, evidentemente, existiría la obligatoriedad por parte de los conductores de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de presencia de drogas en el organismo.

En concordancia con lo que he dicho anteriormente, también proponemos que la sanción de 1000 euros sea exclusivamente para la reincidencia y optamos, repito, por la reducción de las tasas de alcohol. En este sentido, proponemos una enmienda –algún otro grupo parlamentario también lo hace– para introducir la obligatoriedad de instalar sistemas de bloqueo -los conocidos como sistemas Alcolock-. De momento pensamos que sería importante para los vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, para transporte escolar y de menores, ya que estos dispositivos impiden que arranque el motor en caso de que el conductor haya tomado algún tipo de sustancia que le prohíba conducir.

Finalmente presentamos otro paquete de enmiendas sobre las bicicletas y los ciclistas. No me voy a extender excesivamente porque son bastante reincidentes con las de otros grupos parlamentarios. Se refieren a permitir la circulación de bicicletas en posición paralela y en columnas de a dos; regular el adelantamiento de ciclistas o de la unidad móvil que conforme un grupo de ciclistas; que cuando los conductores de bicicletas circulen en grupo, sean considerados como una unidad móvil; regular la circulación de bicicletas en vías peatonales y aceras de acuerdo con la ordenanza municipal correspondiente; que las marchas cicloturistas de cien o menos participantes no constituyan un uso excepcional de la vía, ya que pueden desenvolverse con una disciplina y con una organización interna propia; nos parece que puede funcionar perfectamente.

Para terminar, el tema más importante es la eliminación de la obligatoriedad del casco en vías urbanas a los menores de 16 años. No me extiendo más porque lo hemos comentado en el turno de presentación del veto, por lo tanto, no vamos a insistir más en ello.

Otro paquete de enmiendas se refiere a las velocidades máximas. El senador Aznar –lo ha dicho también el señor Guillot– nos ha interpelado en el

sentido de dónde dice el proyecto de ley que la velocidad máxima en algunas autopistas y autovías se elevará de 120 a 130 kilómetros por hora. Pues bien, si esta no es la intención, ¿por qué se prevé que el futuro reglamento lo pueda contemplar? Es un ejemplo más de que esta ley pretende dar cobertura legal y jurídica a unas decisiones que ya se han tomado, que ya fueron publicadas en su momento en el reglamento, hurtando –como ha dicho también el senador Guillot– el debate político. Por lo tanto, si se quiere aumentar la velocidad, que se discuta y que se expongan los argumentos, y si se quiere obligar al casco, discutámoslo también, pero no, lo que se hace es remitir al futuro reglamento dos temas que no son menores, hurtando del debate político y parlamentario a estas dos cuestiones.

Termino. Si la intención no es aumentar la velocidad en algunas circunstancias, ¿por qué en el cuadro de sanciones ya se prevé? Se prevé la posibilidad, a partir de una velocidad de 130 kilómetros por hora, de una tipología de sanciones. Por lo tanto, si en el cuadro de sanciones está previsto, es que existe la intención de hacerlo.

Finalmente diré lo siguiente. El registro nacional de víctimas de accidentes de tráfico versus registro estatal de víctimas de accidentes de tráfico. La ley sustituye la palabra estatal por la palabra nacional. Nosotros pensamos que es un error, un gravísimo error, por muchas razones. España, desde nuestro punto de vista, es una nación de naciones. Cataluña –lo dice su estatuto– es una nación, no un Estado. La Constitución española, en su artículo 1, dice que España se constituye en un Estado social y de derecho; que el castellano es la lengua oficial del Estado, no de la nación; y que la capital del Estado es la ciudad de Madrid. Por lo tanto, nos parece mucho más adecuado desde el punto de vista constitucional y también de la defensa de la plurinacionalidad, de la pluriculturalidad y del plurilingüismo del Estado español que se conserve el término estatal y no el nacional.

Por último, el tema de los accidentes con animales. La modificación que se propone por parte del Gobierno eleva claramente la responsabilidad del conductor y reduce la de los titulares de los cotos de caza en caso de accidente con animales –esto es así–. Por tanto, lo que va a ocurrir a partir de ahora va a ser una de las dos cosas siguientes: bien que el seguro, para el que tenga un accidente con un jabalí, no va a responder, o para que le responda, el seguro tendrá que ser más caro. Esto es lo que va a ocurrir, y nos parece una medida injusta que pretendemos resolver en esta enmienda.

Respecto al consumo del alcohol, quiero recordar aquella famosa frase, que creo que es bastante significativa, de que a mí nadie me tiene que decir los vasos de vino que tengo que tomar al día. Me parece que todos saben quién la dijo. *(Risas)*.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió*, tiene la palabra el senador señor Sendra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias, señor presidente.

Señorías, ayer, en el debate de las enmiendas al Proyecto de Ley de seguridad privada estuve desgranando una por una todas las enmiendas que mi grupo mantenía vivas, y lo hice por un tiempo probablemente excesivo. Visto

el resultado obtenido ayer –nulo- y en previsión de que hoy ocurra lo mismo, he optado esta mañana por ahorrarles tiempo y no hacer una defensa de todas y cada una de las enmiendas; enmiendas, por otra parte, conocidas por todos los grupos parlamentarios.

Mi grupo ha presentado veinticuatro enmiendas a este proyecto de ley, de las cuales cuatro han sido aceptadas o transaccionadas, que consideramos de suma importancia y que indican el sentido de nuestro voto a este proyecto de ley.

El resto de las enmiendas, también importantes, abarcan una clara voluntad de mejorar técnicamente y en materia competencial el proyecto de ley. Van desde obligar al conductor a facilitar sus datos y los del vehículo cuando se vea involucrado en un accidente de tráfico, pasando por mejoras sobre los controles de alcoholemia o que reglamentariamente se establezca un marco regulador para obligar a las empresas a someter a los conductores profesionales a controles obligatorios para la detección de ingesta de drogas o alcohol; o, tal como decía anteriormente, sobre el idioma de las señales de tráfico; o el cambio de nombre del registro de víctimas de accidentes de tráfico; o que aquellas comunidades que tienen competencias ejecutivas en materia de tráfico puedan ejecutar la retirada del permiso de conducir o llevar a cabo campañas educativas en materia de sensibilización de tráfico o decidir el contenido de los cursos formativos de sensibilización y reeducación vial; o que sean las comunidades autónomas con competencias ejecutivas quienes determinen las pruebas de aprovechamiento para la recuperación de puntos.

Todas estas enmiendas que siguen vivas no han sido aceptadas por el Grupo Popular en el debate previo, y tengo la certeza de que no lo van a ser hoy.

Por eso, tal y como les decía, al ser sobradamente conocidas por todos los miembros de este Pleno, las doy por defendidas y aquí acabo mi intervención.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado las enmiendas 190 a 225, y la vuelta al texto remitido por el Congreso de los Diputados en lo modificado en las enmiendas 226 a 230, 232 a 236, 238, 240, 242, 244, 246, 247 y 252 del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el senador señor Ángel Batalla.

El señor ÁNGEL BATALLA: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Señorías, si en la vida las prisas siempre son malas consejeras, hablando de seguridad vial o de tráfico la alta velocidad nunca es recomendable. Esta ley llega con muchas prisas y con poco consenso.

Las mejoras en la seguridad vial y las reducciones en la siniestralidad han sido un logro del trabajo conjunto de mucha gente, de muchos Gobiernos y durante muchos años, y nos parece peligroso que algunos elementos que contiene este nuevo texto legislativo no contribuyan a la reducción de las tasas de siniestralidad. Le hemos pedido al Gobierno, a través de todas nuestras propuestas, que reconsiderara algunas que nosotros estimamos como cuestiones bastante peligrosas; además de contribuir en unos momentos complicados para las familias con el problema del ahorro familiar, acciones

medioambientales que también deberían haberse tenido en cuenta a la hora de aumentar los límites de velocidad. Saben perfectamente ustedes que la velocidad en tráfico es sinónimo de siniestralidad.

Señorías, en dos cuestiones absolutamente polémicas -nos preocupa mucho el probable incremento de velocidad de 130 kilómetros por hora en ciertos tramos de autopistas y autovías y la obligatoriedad de llevar el casco en ciudad para los menores de 16 años- tienen detractores, como las asociaciones de víctimas de la carretera, colegios de médicos, colegios de ingenieros, asociaciones de ciclistas de amigos de la bicicleta, clubes deportivos, federaciones, tal y como conoce el Partido Popular. Muchas de estas asociaciones recuerdan que estudios científicos advierten y demuestran que a mayor velocidad aumenta el riesgo de accidente. Algunas comunidades autónomas que tienen transferidas competencias ya han anunciado que probablemente no aplicarán este incremento de velocidad; ya saben ustedes que gozan de cierto margen de discrecionalidad y competencial. Además, tenemos la opinión recogida por el barómetro del Centro de Investigaciones Sociológicas, donde se indica que la mitad de los españoles rechaza este aumento y solo el 37% está a favor.

Si esta es una acción controvertida que ha generado polémica, la mayor es la intención del ministerio de imponer por ley el uso del casco -es cierto que de momento la ley solo prevé que sea obligatorio para los menores de 16 años-, por no hablar del excesivo aumento del régimen sancionador y del incremento de multas, una medida que está en acción de vigilar y castigar. De acuerdo con sus principios, paga tasas de abogados y luego las recurre; aumento indiscriminado y desproporcionado, como luego veremos.

Hemos presentado más de treinta enmiendas: siete al preámbulo, veintiocho al artículo único, como ustedes conocen, y una a la disposición final nueva, que doy por defendidas en tiempo y forma. Pero querríamos hacer algunas aportaciones relativas a nuestras treinta enmiendas, cuya intención es mejorar el texto que ustedes nos presentan.

Nosotros les decíamos que esta ley nos parece innecesaria, inútil, incapaz e incompleta. Es innecesaria porque su único objetivo ha sido dar cobertura jurídica a la reforma del Reglamento General de Circulación que a bombo y platillo anunció el ministro Fernández mucho antes de que se iniciara el proceso legislativo. Es incompleta porque, en lugar de aprovechar la ocasión para regular la movilidad en los próximos años e introducir los elementos jurídicos de la Unión Europea, nos han traído un parche más, como suelen hacer últimamente con todas sus acciones legislativas, es decir, sin tiempo para negociar. Bueno, es verdad que el señor Peñarrubia y el señor Aznar se han esforzado en que nos sumáramos, pero la verdad es que ha sido absolutamente imposible. Buenas palabras, pero no ha habido posibilidad de aceptar nada, entendemos que porque ha habido una negativa por parte de los técnicos del ministerio o de sus autoridades políticas. Es incompleta también porque han justificado razones de una mayor seguridad vial, y esto no es así. Probablemente habrá nuevo límite de velocidad -130 kilómetros por hora-, se prohibirán los detectores de radar, aumentará la persecución de conductores que consuman drogas sin prescripción facultativa, se responsabilizará a los conductores de los atropellos de animales salvajes, habrá nuevos criterios para utilizar los sistemas de retención infantil y los menores de 16 años deberán llevar casco siempre que utilicen una bicicleta en vías públicas. No podemos

desaprovechar esta ocasión para enumerar todos estos puntos que destacamos de su texto.

Probablemente habrá un nuevo límite de velocidad de 130 kilómetros por hora que solo tendrá efecto en tramos preparados y debidamente señalizados. Aquí queremos destacar, cuando debatimos los Presupuestos Generales del Estado, que desde 2012 el Gobierno de España no recoge ninguna partida específica para el refuerzo de firmes, al tiempo que el presupuesto de mantenimiento ha caído. El 20% de los accidentes podría evitarse –dicen los responsables de las asociaciones españolas de la carretera– con una adecuada pavimentación y el cuidado de nuestras carreteras, lo que mitigaría el número de accidentes. Por eso hemos querido poner el acento sobre esta falta que hemos detectado.

Asimismo, si los agentes lo requieren, cualquier conductor estará obligado a someterse a las pruebas de alcohol y drogas, no solamente a través de la prueba salival, sino que además podrá llevarse al laboratorio. Pero, atención, su detección va a suponer una sanción de 1000 euros. Y los peatones también están obligados a someterse a pruebas de alcohol y drogas si han cometido alguna infracción o se han visto implicados en un accidente, lo que nos parece que conlleva determinadas deficiencias jurídicas.

Queremos poner un acento especial sobre los atropellos de animales de caza en libertad. Al final, las presiones han dado sus frutos y han conseguido que cuando se produzca un accidente de tráfico por causa de un animal silvestre, como jabalíes o venados, no se responsabilizará al dueño del coto, como hasta ahora, ni a las sociedades de cazadores, sino que será el propio conductor el responsable del accidente, sin derecho a ninguna indemnización porque las compañías aseguradoras no se harán cargo del siniestro, dado que el conductor va a ser el culpable. Son muchos los accidentes que la fauna salvaje provoca en las carreteras españolas. Según las últimas estadísticas de la Dirección General de Tráfico, cincuenta y una personas resultaron con heridas graves y quinientas ochenta y seis con heridas leves. Por ejemplo, si alguien está transitando por una zona donde haya un coto de caza y tiene la desgracia de que se le cruce un jabalí, los daños del vehículo —si se tiene la suerte de sobrevivir— correrán a su cargo. No sé si en el caso del accidente debe ser el propietario de la finca, las compañías de seguros, las sociedades de cazadores o la Administración quienes se hagan cargo de los daños, pero el conductor que conduzca de forma correcta y cumpliendo con la normativa de tráfico, desde luego que no. Desde nuestro punto de vista, se trata de una normativa poco reflexionada y que resuelven muy mal.

Quedan prohibidos todos los detectores de radar —luego me extenderé sobre ello— y su utilización será sancionada con 200 euros y la detracción de 3 puntos. Los inhibidores también seguirán estando prohibidos y, de ser detectados, acarrearán 6000 euros de multa y la detracción de 6 puntos.

Los avisadores de cualquier tipo siguen estando permitidos, como dicen en su preámbulo, aunque nosotros entendemos que aquí existe una clarísima contradicción entre el preámbulo y el texto legislativo.

Nos preocupa si todo esto va a tener alguna repercusión en el permiso por puntos. La Confederación Nacional de Autoescuelas ha dado la alarma y ha intentado convencernos para que no se hagan una serie de cosas, que no se introduzca determinada laxitud en el control, en la formación y en el reciclaje de los conductores sancionados, pero la verdad es que no ha sido así.

Adquirir y recuperar un comportamiento seguro al volante ha sido una máxima y una constante de los últimos Gobiernos, y entendemos que aquí se va a producir una fractura.

El Reglamento General de Circulación se modificará para el uso de sistemas de retención infantil adecuados en función del texto que van a presentar.

Habrán dos nuevos supuestos de inmovilización del vehículo que afectarán a los transportistas: el incumplimiento de las condiciones de autorización, de horario o de peso y la conducción sin el permiso correspondiente para el camión o autobús. Nos ha parecido que en este punto también ha habido realmente poco consenso. En este sentido, al amparo de un supuesto aumento de la seguridad vial, se introducen un conjunto de nuevas obligaciones y prohibiciones y se aumentan las sanciones de forma desproporcionada.

¿Saben ustedes que tenemos que acomodar este nuevo texto legislativo a las decisiones que emanen del Parlamento en los próximos meses? ¿Quieren ustedes comparar esta normativa con la de los países de larga tradición ciclista, como es el caso de Holanda, Dinamarca o Alemania? En este sentido, aquí se introduce una medida que o bien no se aplica allí o, lo que es peor, si nosotros la aplicásemos solo provocaría una sensación recaudatoria. Seguramente la eficacia de las legislaciones de tráfico es que sean ponderadas, equilibradas, consensuadas y debatidas por todos los usuarios y la Administración.

¿Quieren decir ahora que los policías locales de nuestros pueblos podrán sancionar a los menores de 16 años, mientras que no ocurrirá así con su padre o acompañante mayor de 18? ¿Quieren decir que nuestros policías locales van a tener que perseguir esa acción por nuestros pueblos y ciudades? ¿Cuál será el volumen de siniestralidad que evitará esta nueva normativa? Por el contrario, ¿cuántas muertes puede provocar el probable aumento selectivo de la velocidad a 130 kilómetros por hora? La experiencia de los países que en algún momento han aumentado sus velocidades —como en el caso de Austria, Hungría o Estados Unidos— deja claro que en ese caso siempre se produce un aumento significativo de la siniestralidad y de la gravedad de las víctimas. El caso más paradigmático es el de Dinamarca, que en el año 2004 incrementó el límite de velocidad en algunas autopistas de 110 a 130 kilómetros por hora y la consecuencia fue que aumentaron las muertes en un 38%.

¿Es que aquí no es importante prevenir? ¿Que no hay casco que valga? ¿Lo que vale para el casco, en el caso de las bicicletas y los menores de 16 años, no vale para los conductores, con el probable aumento de velocidad hasta los 130 kilómetros por hora? ¿Esto no es seguridad vial? ¿No interesa a la directora general de Tráfico? ¿No interesa a las autoridades ministeriales? El Gobierno dice que solo se aplicará en aquellos tramos en que sea seguro y en condiciones climáticas adecuadas; es decir, que estamos hablando de un sistema de velocidad variable que, señorías, es costoso de instalar. ¿De verdad estamos en estos momentos para instalar en nuestra red de carreteras todas estas infraestructuras tecnológicas? La respuesta que nos da el Gobierno es que no va a suponer un gasto adicional porque se usarán los paneles variables ya existentes. Por tanto, no se subirá donde sea más seguro sino donde existan ya estos paneles variables. Es decir, estamos restringiendo esta

normativa. Otro aspecto que se modifica es la forma sustancial de la conducción con alcohol o drogas, tema en el que ya me he extendido antes.

Señorías, la lectura de este texto nos indica que la reforma de esta ley está hecha para recaudar más. Ese es el único objetivo, recaudar más. Este proyecto de ley está realizado a medida de las necesidades recaudatorias de la Dirección General de Tráfico, que ha visto mermados sus ingresos por multas en un 30% debido a la caída de los desplazamientos por carretera en el último año. Para recaudar y cuadrar los presupuestos, Tráfico -ya nos lo advertía en la discusión de los Presupuestos Generales del Estado- tiene que imponer un total de tres millones y medio de multas en 2014, la mayoría de ellas por exceso de velocidad. La Administración central espera, por tanto, que se impongan esas denuncias, lo que dará un montante de 384 200 000 euros. La cifra de sanciones prevista este año es idéntica a la del presupuesto de 2013, es decir, unas trescientas mil menos que en 2014. Ahora bien, Tráfico no parece tener problemas para cuadrar los presupuestos, toda vez que durante los últimos años el número real de multas fue superior al presupuestado en unas trescientas mil. Cabe pensar, por tanto, que la Dirección General de Tráfico piensa imponer, como les he dicho, más de tres millones y medio de sanciones.

Con la entrada en vigor de esta nueva ley de seguridad se incluye una rebaja de la velocidad en carreteras secundarias hasta los 90 kilómetros por hora, lugar donde, en principio, la Dirección General de Tráfico va a operar mayoritariamente con radares en helicóptero. Otro aspecto van a ser las infracciones que habrá en este campo, pero, como les decía, hay que recaudar, recaudar y recaudar. Van a pasar de 500 a 1000 euros aquellos casos en que se duplique la tasa permitida de alcohol, a quienes se nieguen a someterse al control de alcoholemia y a los reincidentes.

El presidente de los automovilistas europeos, Mario Arnaldo, manifiesta estar en contra de la prohibición de los detectores de radares. Conlleva multas de 200 euros y la retirada de 3 puntos del carné de conducir. Y añade: Hay una preocupación, a nuestro juicio no justificada, por la persecución de elementos que incluso pueden servir para mejorar la seguridad vial. Señorías, es una oportunidad perdida para atajar de frente el problema del alcohol al volante y que deja la aparente firmeza de tolerancia cero con la bebida y la conducción, que consistía en prohibir directamente dar ningún tipo de nivel de alcoholemia y permitir que el conductor beba porque así podremos sacarle dinero y recaudar. Pero eso además dentro del caos legislativo, entendemos nosotros de este texto que nos presentan, que parece imperar en materia de tráfico porque solo hace cuatro años se aprobó y por consenso. Se argumentó entonces que conocer la posición de los radares ayudaría a reducir la siniestralidad dado que su ubicación coincide con aquellos tramos en que el exceso de velocidad puede resultar un riesgo para la seguridad. Fue, además, una enmienda, si no recuerdo mal, de Convergència i Unió la que permitió la aprobación de los detectores de radar. Una vez más no se ha buscado consenso en este aspecto en el texto de la ley respecto a la prohibición del uso de estos dispositivos. Una vez más se prima la recaudación sobre la seguridad.

Otra de las que entendemos nosotros son grandes trampas de esta ley se refiere a los límites de velocidad. Se abre la puerta a un aumento de los límites de velocidad en autopista y autovía, ante la presión, entendemos nosotros, y la famosa recogida de firmas que se hizo. Lamentablemente está la

ecuación de tercer grado que nos hace pensar que pasará mucho tiempo antes de que se pueda poner en marcha a través de los reglamentos.

Algún senador que ha intervenido con anterioridad ha dicho que hubiera sido necesario hacer un estudio más riguroso, y es verdad. No se han atendido determinadas propuestas que se han hecho desde el mundo académico y desde algunas asociaciones. El resto del proyecto de ley que se va a aprobar son puras florituras, eso sí, algunas llenas de espinas. El Gobierno del Partido Popular, que tanto criticó y que se comprometió en sede parlamentaria cuando estaba en la oposición a derogar aquellos artículos de la ley que nos presentan ahora y que se mantienen, y que enfatizaba que recortaban los derechos de los conductores, no solo ha aprovechado esta reforma para no cumplir con su compromiso, sino que parece que se le ha olvidado, como otras cosas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.
Para turno en contra, tiene la palabra el senador Peñarrubia.

El señor PEÑARRUBIA AGIUS: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, yo soy consciente de que estamos ante una ley compleja, incluso en su propia formulación, un artículo único que cambia toda una normativa en materia de tráfico y seguridad vial, con muchas cuestiones sobre las que no hay unanimidad ni criterios cerrados. Es una ley que viene impuesta por la necesidad de adaptar nuestra normativa a las directivas europeas, y, a su vez, confeccionar, redactar un reglamento general de circulación acorde con las necesidades, con los tiempos, en definitiva, con las nuevas demandas de los usuarios, que somos todos, de las vías públicas, bien como conductores, peatones o, en el caso concreto de esta reforma, ciclistas.

Dicho esto, creo que no es razonable, por no decir injusto -y lo digo con total sinceridad-, que tachen al Grupo Parlamentario Popular de ser poco sensible a las propuestas que los diferentes grupos han formulado a esta reforma. Yo he repasado, como seguro que ustedes también lo han hecho, el trámite del proyecto de ley en el Congreso de los Diputados y, a la vista de ello, nadie puede negar el esfuerzo en busca de acuerdos que tanto en aquella Cámara como en esta ha hecho el Grupo Parlamentario Popular para intentar incorporar al texto que hoy debatimos el mayor número posible de enmiendas.

Hay que tener en cuenta, por otra parte, que muchas de estas enmiendas -se ha reconocido aquí esta mañana durante la intervención de los senadores representantes, portavoces de los diferentes grupos- se repiten literalmente por varios grupos parlamentarios, literalmente y en muchos de sus números, lo que indica, a su vez, que todos hemos sido receptivos a muchas de las demandas planteadas por colectivos e instituciones comprometidos con la seguridad vial. Por ello, las diferencias -que las hay, evidentemente- han quedado reducidas en esta fase del trámite parlamentario a unas cuestiones muy concretas. Así, en un primer grupo se enmarcan aquellas referidas al uso de la bicicleta, por cierto, la gran olvidada hasta hoy por nuestra normativa. Ni en la reforma de 2009 ni en la de 2005 el Grupo Socialista y los que entonces lo apoyaban se atrevieron a incorporar en las correspondientes leyes de seguridad vial esta cuestión tan sensible que ocupa y preocupa como practicantes, como usuarios, a gran parte de la sociedad española. Entre ellas, la más discutida de este paquete de enmiendas referidas al uso de la bicicleta

ha sido el empleo del casco por los menores en las vías urbanas. Sobre esta cuestión, polémica sin duda, se han logrado acuerdos significativos, como ha sido rebajar a los 16 años la obligatoriedad de llevar el casco en ciudad. Saben sus señorías que partíamos de unos criterios que fijaba esta obligación para todos, absolutamente todos los ciclistas. En un primer paso o, si ustedes prefieren, pedalada se redujo hasta los 18 años y en este momento del trámite parlamentario está en los 16 años. A esta reducción de la edad se ha llegado, como es natural, a través del diálogo y el consenso. No vale decir que el Grupo Parlamentario Popular se ha cerrado a esas pretensiones y propuestas, como anteriormente he mencionado. Siempre hemos estado abiertos al diálogo y al consenso.

Además, señorías, creemos que los 16 años es una edad que entra dentro de los criterios expuestos por parte de las asociaciones, colectivos y expertos. Es cierto que unos, además de los 18 años, apuntaban a los 14; otros, a los 16; y algunos –hay que decirlo con claridad– a los 12 años. Nosotros entendemos que en estas cuestiones es mejor ser prudente y por eso vemos razonable los 16 años. Es un hábito al que hay que ir incorporando poco a poco a nuestros jóvenes.

Hace unos años, por poner un ejemplo visible de carácter deportivo que los de mayor edad conocemos y tenemos nítidamente grabado en nuestra retina, era normal ver a los ciclistas profesionales sin casco e incluso con el tubular cruzado sobre el pecho. Hoy, ir sin casco en el ciclismo profesional es algo desterrado. Todo el mundo –los equipos, los profesionales y los patrocinadores– está convencido de que el casco salva vidas. Nadie discute, por otra parte, el uso del casco sea cual sea la edad del ciclista en vías interurbanas. Y hay que empezar a transmitir pedagógicamente a nuestros jóvenes, posiblemente los más vulnerables, la necesidad de utilizar este elemento protector.

Es bueno recordar, dejando ya apartado el uso del casco, que en defensa del uso de la bicicleta ya se aceptaron varias enmiendas en el Congreso de los Diputados. Y en esta Cámara, en comisión, hemos incorporado otras de los senadores Iglesias y Mariscal, Martínez Oblanca y del Grupo de la Entesa. Y vamos a transaccionar con Convergència i Unió la número 107, referida concretamente a esta cuestión, por seguridad, para que se diga en la ley que el uso del casco está establecido a los 16 años. Las anteriores enmiendas se referían a la inmovilización de las bicicletas. Por cierto, el señor Iglesias ha dicho que no tenía en ese momento el dato, y creía que era un enmienda viva; no, señoría, era una enmienda que el Grupo Parlamentario Popular había incorporado en la comisión, consecuencia de la ponencia.

Por otro lado, existen enmiendas coincidentes, repetidas por varios grupos, referidas a los detectores de radares, que no es lo mismo, señorías, que los sistemas de aviso e información sobre la ubicación de un radar, que no solo están permitidos sino además aconsejados por la Dirección General de Tráfico, y que en sus páginas web facilita a los usuarios la posibilidad de actualizarlos en cada momento. Y tampoco se refieren a los inhibidores, que ya están prohibidos, como todos ustedes saben. El proyecto de ley se refiere a sistemas más complejos, cuya finalidad es eludir los límites de velocidad; y eso, señorías, a nuestro juicio, debe estar prohibido.

Es cierto, por otra parte, que estamos ante una cuestión sobre la que no existe un criterio unánime. Como he dicho al principio, en todas estas cuestiones hay diferentes opiniones. Hay defensores y detractores, y nunca se llega a un objetivo común, pero quien gobierna tiene la responsabilidad de asumir en sus iniciativas aquello sobre lo que está convencido; y, es más, esta polémica, como tantas otras, está abierta a debate. Pero tan cierto como que no hay unanimidad es que algunos Estados significativos de la Unión Europea, como Francia, Alemania o Países Bajos, coinciden con el criterio del Gobierno del Partido Popular en cuanto a su prohibición.

Hay un grupo de enmiendas que se refiere al debate sobre la posible modificación de los límites de velocidad, tanto al alza –no lo olviden- como a la baja. Decía mi compañero, el senador Aznar, que en la ley no aparece nada sobre una rebaja ni un alza de los límites de velocidad; aparece en un anexo, en un cuadro que ahora trataré de explicar. Lo que pretende ese cuadro es que pueda rebajarse de 30 a 20 kilómetros por hora o aumentarse de 120 a 130 kilómetros por hora, eso sí, en determinadas situaciones concretas y en los tramos y con las condiciones que, en su caso, establezca el Reglamento General de Circulación. Y para ello se ha modificado el anexo IV, con el fin de que en un futuro el ya citado reglamento pueda tener margen suficiente para, si así se decidiera, variar estos límites sobre la base de determinadas situaciones y condiciones. Y de hacerlo, que no es seguro, lo haremos de forma inteligente, sin costo alguno, no poniendo pegatinas chapuceras, como se hizo en otro tiempo por el señor Rubalcaba, limitando de 120 a 110, lo que tuvo un coste que no sirvió para nada y hubo que volver a la señalización anterior. Ese capricho del señor Rubalcaba nos costó en su momento a los ciudadanos un montón de euros. Como digo, lo vamos a hacer inteligentemente, con paneles electrónicos –que los hay-, con un sistema moderno y sin coste alguno.

Por último, hay otro grupo de enmiendas a la disposición adicional novena que se refieren a la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas; se han comentado aquí, y es una preocupación que tienen muchos de los portavoces parlamentarios. En ese sentido, entendemos que el conductor no queda en absoluto desprotegido en los casos de accidentes provocados por una especie cinegética, por cualquier animal que pueda cruzarse en su camino. Y lo que pretendemos con esta enmienda es delimitar bien las responsabilidades de las partes implicadas.

Señorías, quiero adelantarles que el Grupo Parlamentario Popular está abierto a todas las posibilidades, incluso a cambiar el modelo en cuanto a los cursos de sensibilización y reeducación vial. Ahora mismo se gestionan en régimen de concesión, pero si llegamos a un acuerdo de última hora con los diferentes grupos parlamentarios, esta posibilidad podría seguir en vigor y no afectarle las enmiendas que introdujo en el trámite parlamentario el Grupo Popular.

Por cortesía, solo por cortesía parlamentaria, tendría que descender a lo concreto y contestar a algunos de los portavoces que han intervenido, pero ese relato sería árido, aburrido, pesado, y no me daría tiempo. Sí quiero decirles a la senadora Salanueva y a los senadores Eza y Yanguas, que no han intervenido en el debate de veto y, por tanto, sí lo han hecho con mucha brevedad en el de enmiendas –creo que al resto de portavoces de alguna manera ya les he contestado-, que no podemos aceptarles sus enmiendas números 1, 2, 3 y 4, desde un punto de vista sancionador, porque no pueden

equipararse –y apelo a los demás grupos para que vean bien la diferencia– los detectores a los inhibidores, aunque ambos tengan una finalidad similar –UPN pedía que se sancionara más elevadamente a quien utilizase un mecanismo o instrumento de estas características–. Y no podemos hacerlo, porque los detectores en estos momentos no están prohibidos, y no parece razonable que una prohibición *ex novo* que introduce la ley deba llevar aparejada una sanción tan elevada o una pérdida de puntos incrementada, de los tres actuales, a los seis que piden ustedes. Esa es la razón por la que no aceptamos sus enmiendas. Y razones distintas, de carácter competencial, entre la Comunidad Foral de Navarra y el Gobierno de la nación impiden, por otra parte, aceptar la enmienda número 5.

A los señores Iglesias y Mariscal les he contestado, sin entrar posiblemente en determinados detalles. Sus enmiendas coinciden –y podría relatárselas– con la del senador Martínez Oblanca, las de Entesa y algunas otras, pero haría interminable y, desde luego, aburrida esta fase del debate parlamentario referida a las enmiendas.

Voy a concluir, señorías. Creo que hemos hecho o, mejor dicho, estamos haciendo –hay que votarla–, una ley razonable, una ley que da respuesta a los problemas y necesidades que en este momento tiene la sociedad española. ¿Que es mejorable? Sin duda. ¿Que hay puntos de vista diferentes? Sin duda. Pero no me negarán que a quien corresponde tomar la decisión es al Gobierno de la nación; y, entre dudas, el Gobierno adopta unas determinadas fórmulas. Y esas son las que contempla, señorías, este proyecto de ley.

Nada más, y muchas gracias, señor presidente. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, retiro la enmienda número 18. He podido comprobar que ha sido así: es un error. Pido perdón por ello. Son cuatro proyectos, casi ochocientas enmiendas; llevo los cuatro proyectos y, por tanto, las ochocientas enmiendas, y me equivoco.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Señor Martínez Oblanca, tiene la palabra.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señor presidente.

El Proyecto de Ley por el que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial es el relato de una oportunidad esfumada para establecer un conjunto de medidas consensuado y que huyera de la voracidad recaudatoria que ha impregnado la tarea legislativa del Gobierno de Rajoy y de la que tampoco se va a librar el proyecto que debatimos esta mañana.

Habría resultado mucho más útil elaborar una ley de seguridad vial que hubiese puesto el acento en proporcionar herramientas para combatir los riesgos del tráfico, disminuir los peligros de las carreteras, estimular la mejora

de los equipamientos y complementos de los vehículos a motor y fomentar la educación vial, que encontramos con este proyecto, en el que, bajo el presunto interés del Gobierno en la seguridad vial, se camufla la merma presupuestaria en materia de infraestructuras, que en el caso de Asturias, por citar mi origen, se cifra en este ejercicio, 2014, en el 36%, a la par que las carreteras de mi comunidad autónoma tienen el triste récord de contar con varios de los puntos negros más longevos de todas las comunicaciones españolas por carretera, que se cuentan por centenares.

Hace tres meses el Gobierno nos endosó el recorte presupuestario, y ahora nos coloca, por la vía de la mayoría absoluta del Partido Popular en ambas Cámaras, una ley que sitúa en la balanza de los ciudadanos el peso de la carga que le corresponde al Estado. Y, así, nos vamos a encontrar con un incremento de lo punitivo frente al descenso de las inversiones en infraestructuras de transporte. Contrasta esta nueva reforma legislativa con los objetivos que el Partido Popular comprometió ante los españoles en su programa electoral, entre los que estaba -cito textualmente- desarrollar una política de seguridad vial que prime los aspectos preventivos sobre los recaudatorios, en línea con las mejores prácticas europeas. Ahora, ustedes promueven lo contrario.

Pasados más de dos años de mandato, hoy tramitamos en el Senado una reforma legislativa insuficiente, incompleta y que decepcionará a quienes se ocupan y se preocupan de este tipo de cuestiones, que no van a ver atendidas sus expectativas. En este sentido, quiero señalar que, en mi opinión, no se va a dar una respuesta adecuada a los retos y desafíos que se fijaron para avanzar y converger con la Europa de la movilidad y que tienen como gran objetivo el estímulo hacia lo sostenible, tener en cuenta todos los modos de transporte y tener una sociedad y unas ciudades más seguras. El Gobierno, tras veintiséis meses y medio de ejercicio, debería habernos propuesto una reforma más elaborada y haber permitido y aceptado las aportaciones externas en una cuestión en la que están acreditados los éxitos de anteriores Gobiernos y la colaboración generalizada de todo el arco parlamentario nacional para encontrar puntos comunes en pos de los objetivos de mejora para combatir los factores de siniestralidad.

Señorías, las prisas y las paradojas han caracterizado algunas de las medidas adoptadas en España sobre vehículos a motor y seguridad vial en las últimas legislaturas. Cómo olvidar aquel episodio que ha recordado hace un momento el senador Peñarrubia, del límite de velocidad en autovías, rebajado a 110 kilómetros por hora en marzo de 2011 y revocado apenas cuatro meses después. Es decir, en unas pocas semanas, y tras cambiar reglas y normas, y cambiar también la señalización en todas las autovías españolas, el mismo Gobierno se corrigió a sí mismo en una muestra demoledora de falta de rigor en cuestiones de seguridad vial. Ahora el Gobierno es de diferente color político, pero me temo que vuelven las prisas legislativas; de hecho, este proyecto de ley ha seguido el periplo, ya clásico, de tramitarse con celeridad. Deberían haberse tenido en cuenta los precedentes. Baste un dato: esta es una ley que afrontamos en esta legislatura y la decimosexta reforma de la Ley de tráfico que las Cortes Generales aborda en veintitrés años. Dieciséis veces se ha reformado la Ley de tráfico en menos de un cuarto de siglo, desde 1990, y ahora el trámite parlamentario de este proyecto de ley ha excluido la participación directa de comunidades autónomas, ayuntamientos y entidades

representativas de la sociedad civil para contrastar pareceres en una materia, la del tráfico y la seguridad vial, sobre la que gira toda la vida cotidiana y en la que, por lo tanto, debería haber facilitado mucho más la participación.

No debemos olvidar que se trata prioritariamente de reducir la siniestralidad, de disminuir o eliminar todos aquellos factores que puedan generar riesgos, aun reconociendo que algunas de las medidas adoptadas en los últimos años han resultado muy beneficiosas, como es el caso del carné por puntos, que se ha exportado a otros países europeos.

Echamos de menos en todo caso ese imprescindible proceso de diálogo y de participación de la civilidad en este proyecto y, sobre todo, la ausencia de receptividad a las propuestas generadas desde comunidades autónomas, municipios, entidades y organizaciones relacionadas con el sector del tráfico y con el sector de la seguridad. También aquí el Partido Popular frustró su propio compromiso electoral de dar mayor participación a los usuarios de las infraestructuras.

Señorías, como he señalado en el turno de enmiendas, este proyecto de ley ha desperdiciado olímpicamente los abundantes trabajos que el Senado realizó en pasadas legislaturas en relación con la seguridad vial, y concretamente con el uso de la bicicleta en España y la disminución del número de accidentes que tienen como protagonista directo y gran víctima al ciclista frente al vehículo a motor. De hecho, en nuestro país se han incrementado en los últimos años la cantidad y la gravedad de los siniestros sufridos por los ciclistas, por los usuarios de ese sistema de transporte limpio, sostenible y moderno en nuestras ciudades. Si el Gobierno promueve iniciativas legislativas que ignoran los trabajos que han realizado o se realizan en las Cámaras legislativas, cabe preguntarse por la utilidad práctica de constituir comisiones especiales, ponencias de estudio y comparencias, y divulgarlo todo en publicaciones especiales que posteriormente no se traducen en el entorno legislativo, aunque ello suponga, paradójicamente, renegar de lo que ustedes mismos, senadores del Partido Popular, votaron en esta misma Cámara en anteriores legislaturas. Y conviene también destacarlo: fueron ustedes pioneros entonces, políticamente hablando, en la defensa de la bicicleta y de su uso seguro en las carreteras y ciudades españolas.

Finalizo, señor presidente, anunciando mi abstención ante esta reforma incompleta que hemos tratado de mejorar con nuestras enmiendas, que, al igual que la inmensa mayoría de las presentadas por la oposición, van a ser rechazadas pese a estar avaladas en nuestro caso por algunas de las entidades más representativas y que mejor conocen las cuestiones de seguridad vial.

Nada más, y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el senador Anasagasti.

El señor ANASAGASTI OLABEAGA: Gracias, señor presidente.

Como he comentado anteriormente, hemos tenido un éxito fantástico: de las quince enmiendas no se ha admitido ninguna, y el señor Peñarrubia ni nos

ha nombrado. Es un debate parlamentario del cual salimos muy satisfechos y, por tanto, no vamos a votar que no, pero nos vamos a abstener.

El señor Aznar, en la intervención en relación con el veto de Izquierda Unida, del señor Iglesias, nos ha dicho que esta es una ley sectorial - efectivamente, es una ley sectorial-, que hay un marco competencial y que hay que atenerse a las leyes sectoriales. De acuerdo, pero también tenemos que recordar que los estatutos de autonomía son Estado y son leyes orgánicas de obligado cumplimiento. Nos hubiéramos sentido satisfechos si de las quince enmiendas nos hubieran aprobado solamente una, que es la enmienda de adición en relación con las comunidades autónomas con competencia ejecutiva en materia de tráfico y seguridad vial, para que puedan establecer sus propios consejos autonómicos de seguridad vial. Se hubieran solucionado muchas cosas.

Se ha hablado mucho del casco. Igual el señor Aznar se tiene que poner algodones en los oídos para no escuchar la repetición de nuestra argumentación. No nos gusta la ley desde el punto de vista del enfoque competencial. Y volvemos a insistir: no nos gusta que el ministro no haya estado presente. Esto demuestra el poco o nulo interés que tiene por el proyecto de ley o por el Senado, una de dos. Porque si ayer no pudo estar por las razones que nos esgrimió el señor Aznar, hoy por la mañana podría haber estado. Vamos a ver en qué sarao ha estado el señor Fernández, porque cuando ayer el señor Aznar nos dijo que tenía un acto muy importante en relación con los víctimas del terrorismo, la verdad es que yo me quedé preocupado y me dije: Ñaki has metido la pata. Pero hoy por la mañana he estado ojeando periódicos; he ojeado *La Razón*, que es el periódico de cabecera del ministro Jorge Fernández, y he pensado: ¿que habrá hecho el señor Fernández ayer? Entonces, ayer a las siete parece que, efectivamente, estuvo en un concierto en memoria de las víctimas del terrorismo; pero a las siete, y la discusión empezó a las cinco y media. Y de aquí al Auditorio tampoco hay tanta distancia. Se disfrutó del célebre *Gloria*, de Francis Poulenc, con la voz de la soprano Auxiliadora Toledano, y concluyó a las 21 horas —podía incluso haber venido aquí, porque todavía seguía el debate— con la Sinfonía número 6, *Patética*, de Chaikovsky.

Yo creo que patético es que el ministro, cuando se presente un proyecto de ley, no esté presente. Estamos en un sistema parlamentario, y los proyectos de ley se tienen que presentar por el Gobierno porque es un proyecto de ley del Gobierno, no una iniciativa aquí. Pero, bueno, ha decidido faltarnos al respeto, porque yo creo que ha faltado al respeto a esta Cámara el ministro Fernández.

Volvemos a insistir en que es un proyecto de ley interesante, importante, pero en el que no se toman en consideración las competencias de los estatutos de autonomía. Y quizá lo procedente en siguientes debates, aunque es muy importante la defensa que hacen los senadores del Partido Popular, sería que viniera el técnico que dice que no a todo, porque estos proyectos de ley se podrían mejorar muchísimo si no hubiera técnicos en el ministerio, en el despacho 424 o 425, que dicen: no, esto no se puede admitir. ¿Por qué no se puede admitir? ¿Dónde está el juego parlamentario? ¿Dónde está el cumplimiento de las leyes?

Yo creo que, como en las películas, en las que al final suelen ponernos créditos, deberían poner: este es un proyecto de ley firmado por el Rey, firmado

por el presidente del Gobierno, y luego los créditos de quienes han dicho que no o de quienes han elaborado este proyecto parlamentario.

No nos vamos satisfechos de esta discusión parlamentaria, y volvemos a insistir en que se ha desaprovechado una magnífica oportunidad para haber hecho una buena ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Anasagasti.

Por el Grupo de la Entesa, tiene la palabra el senador Guillot.

El señor GUILLOT MIRAVET: *Gràcies, senyor president.*

Senador Peñarrubia, yo solo he hecho referencia a las enmiendas que afectan al posible cambio de los límites de velocidad, y solo me referiré a eso.

En los primeros días de marzo del 2011 el Gobierno aprobó reducir el límite de velocidad en autovías y autopistas de 120 a 110. El motivo era el encarecimiento del precio del petróleo, fruto de las revueltas en el norte de África. El barril de Brent se llegó a cotizar a 120 dólares. El objetivo más concreto era reducir la factura en gasolina en un 15% y reducir la factura del gasóleo en un 11%. Los costes de señalización en 2011, según el Ministerio de Fomento, fueron aproximadamente de 250 000 euros.

Usted hoy nos ha dicho, nos ha insinuado que, de manera inteligente en la señalización –de manera inteligente-, van a abordar el incrementar el límite de velocidad de 120 a 130. Pues mire, esta inteligencia va a representar que vamos a consumir más gasolina y vamos a consumir más gasóleo, y todo esto lo importamos, con lo cual vamos a encarecer la factura energética. Gracias por su inteligencia, pero –repito- vamos a encarecer la factura energética.

Gràcies, senyor president.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Guillot. Tiene la palabra el senador Bruguera.

El señor BRUGUERA BATALLA: Sí, señor presidente.

Intervengo brevemente para decirle al señor Peñarrubia que le agradecemos de verdad la sinceridad en su intervención, porque ha dado en el clavo. Ha venido a decir que esta ley viene impuesta por dos motivos, por dos necesidades: la primera, la necesidad de adaptar la ley a la normativa europea, y la segunda, la necesidad de facilitar el futuro reglamento. Y este es el verdadero objetivo de la ley, porque ustedes redactaron y publicaron el reglamento antes; y como se dieron cuenta, porque la gente se quejó de que este reglamento no tenía cobertura legal, cobertura jurídica, han elaborado esta ley de prisa y corriendo, en la que han perdido una oportunidad magnífica, como ya se ha comentado, de debatir en serio, por ejemplo, el uso de la bicicleta, su fomento, etcétera. Por lo tanto, queremos agradecerle de verdad su sinceridad al decir que uno de los objetivos es facilitar el futuro reglamento, que ya tienen redactado.

Y en cuanto al cuadro de sanciones, también le quiero agradecer su sinceridad, porque ha dicho: vamos a aumentar la velocidad de 120 a 130 en algunas condiciones, en algunas situaciones, etcétera. Por lo tanto, está claro que la voluntad es esta. Basta con ver el cuadro de sanciones del anexo

correspondiente a la ley, porque si no fuese esta la intención no tendría que figurar de 130 a 150, como pasa. Por tanto, para finalizar, quiero decir que nosotros estamos en contra de este proyecto de ley y que se ha perdido una gran oportunidad. Fundamentalmente estamos en desacuerdo con el aumento de los límites de velocidad, en el no fomento del uso de la bicicleta, en la obligatoriedad del casco para los ciclistas en los pueblos y ciudades y en un régimen sancionador, a nuestro juicio, desproporcionado y recaudatorio.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría. Senador Sendra, tiene la palabra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias, presidente.

Aunque francamente mejorable, creemos que los cambios introducidos en la ley desde que entró en el Senado son globalmente satisfactorios. En lo que hace referencia al cambio de posicionamiento en relación con el régimen de autorización, que ahora vuelve al régimen de concesión, consideramos que es positivo; rectificar es de sabios y lo apreciamos.

Por estos motivos vamos a votar a favor del proyecto de ley que nos ocupa.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ángel, don José María.

El señor ÁNGEL BATALLA: *Moltes gràcies, president.* Muchas gracias.

Me gustaría hacerle algunos comentarios, señor Peñarrubia. En primer lugar, quiero agradecerle su tono conciliador. Lleva mucho tiempo en esta Cámara y esas cosas se notan. No obstante, querría señalar alguna imprecisión de su intervención, que no inexactitud. La reducción de la velocidad máxima –como le decía un senador anteriormente– no se produjo por una acción del Ministerio del Interior ni desde la Dirección General de Tráfico, sino desde el Ministerio de Industria y motivado por el alza de los precios del crudo.

En su intervención ha puesto en valor parte de las intervenciones que otros habíamos realizado. Nos preocupaba la instrumentalización del juego de la velocidad y la motivación que consideramos tienen ustedes encubierta, que al final ha quedado plasmada en su intervención. Usted decía: tenemos un cuadro sancionador y en función del cuadro podremos aplicarlo o no. Pero es que se va a subir la velocidad. Y, señoría, ¿se va a reducir con este texto legislativo la siniestralidad, sí o no? ¿Se va a consumir más gasolina, sí o no? Estas son las cosas que importan a la mayoría de los conductores, y con este instrumento ya le puedo asegurar que se va a contaminar más, que no se va a producir una acción medioambientalmente sostenible y que va a aumentar la siniestralidad, además de otras inconcreciones.

Decía usted que esta subida serviría para adecuarnos a las propuestas procedentes del Parlamento Europeo. ¡Pero si están debatiéndolo en estos momentos! Por eso nosotros les decíamos que era un buen momento para no haber aplicado la velocidad en este texto.

Nos congratulamos que al final se vuelva al texto que vino del Congreso de los Diputados en lo referido a la reeducación a través de las autoescuelas. Nos congratulamos que se haya rectificado pues esta ha sido una de nuestras causas y aportaciones.

¿Quién sale ganando con este texto legislativo? Ya se lo he dicho: la directora general de Tráfico, que podrá cuadrar sus presupuestos, y el señor Montoro. Recaudar, recaudar y recaudar. No hay ningún apartado del texto que no aumente el régimen sancionador, además de las complicaciones que se imponen al conductor para poder litigar contra la Administración en caso de que considere que se ha producido indefensión. Eso nos parece absolutamente peligroso y se lo hemos advertido en estos debates. Consideramos que se conculcan algunos derechos y que la Administración va a tener muchos problemas.

Por estos motivos votaremos en contra del proyecto, además de por otras circunstancias como la indefensión del conductor, concretamente en lugares donde existen cotos de caza. La solución seguramente no era –como me decía un senador que lleva muchos años en esta Cámara– simplemente que todas las cargas recayeran sobre los propietarios de los cotos de caza o sobre las asociaciones de cazadores. Seguramente no, pero, desde luego, tampoco lo es pasarle toda la culpa al conductor. De un estadio hemos pasado al otro. Estas circunstancias me parecen absolutamente peligrosas y creo que se van a dar, por eso vamos a votar que no.

Por último, quiero hacer una reflexión. Yo creo que en un asunto tan sensible para el conjunto de los ciudadanos españoles debían haber hecho caso ustedes a las universidades, a las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico y a todas aquellas personas que ustedes han entrevistado y que les han hecho algunas reflexiones. Decía el senador Anasagasti que alguno de los asesores que están en ese ministerio no tienen ninguna sensibilidad con los conductores y su afán es exclusivamente recaudatorio.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Ángel. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Aznar.

El señor AZNAR FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, la duda metódica suele ser una buena compañera de viaje, entre otras cosas, porque no te permite ensoberbecerte, te obliga a pensar constantemente que no estás en posesión de la verdad ni que la razón te asiste en todas las ocasiones. Créanme, este grupo practica la duda razonable siempre.

Señorías, aunque se llame trámite, el viaje que hacen los proyectos de ley por esta Cámara no es un mero trámite entendiendo este como algo que hay que pasar sin más, es un viaje importante, donde el proyecto de ley que sale del Gobierno y que nos llega del Congreso es susceptible de mejora, es susceptible de cambios y es sobre todo una posibilidad de encuentro entre los grupos políticos que representamos a los ciudadanos. La voluntad de este grupo mayoritario, como ustedes saben y nos recuerdan con tanta frecuencia, es que a pesar de su mayoría, todos los apoyos que se puedan conseguir de cara a una ley son buenos porque ustedes representan, igual que nosotros, a una parte del ciudadano español y para nosotros uno de los objetivos siempre

es intentar que los proyectos que salen del Senado lo hagan con el mayor apoyo posible.

Señorías, esta introducción viene a cuento de que hoy, una vez más, hemos practicado esta máxima todos y por eso quiero agradeceré. Uno de los puntos que mayor discrepancia concitaba en la aprobación de este proyecto de ley era el sistema de recuperación de puntos para el carné de conducir. Parece ser que había unanimidad en los grupos políticos en que el sistema estaba funcionando bien y yo como portavoz del Grupo Popular y del Gobierno también lo admitía. Creíamos nosotros y seguimos creyendo que es bueno ampliar la posibilidad de que nuevas empresas en buenas condiciones se incorporen a impartir este tipo de cursos. Pero sus señorías tienen otro punto de vista, que nosotros recogemos y que nosotros aceptamos y lo aceptamos en aras de esa creencia de que es bueno que el proyecto de ley que tenemos entre manos, que es importante para la ciudadanía, salga con el mayor apoyo posible.

Hemos alcanzado el acuerdo que ustedes querían sobre este punto y yo les agradezco a todos los grupos que hayan sido sensibles a esta propuesta y que hoy podamos decir que en este punto ha habido un acuerdo unánime. Esto mejora la ley, tal como se había planteado en el Senado, señorías, y, por lo tanto, yo les pido también que hagan ese esfuerzo de apoyo a la ley que nosotros les hemos solicitado. Pero hay una razón más. Señor Cascallana, se lo decía en mi intervención y se lo reitero ahora, y esta razón, créame, me sale de lo más profundo del alma: nunca dude de la limpieza de este grupo, señor Cascallana, como yo nunca dudaré de la limpieza de ese o de otro grupo de la Cámara. Este grupo hace las cosas con la posibilidad de equivocarse, sin duda alguna, pero con absoluta limpieza democrática. Yo quiero decirles que hoy podíamos salir de aquí con una sombra de duda sobre el trámite del proyecto. Les decía antes y se lo digo ahora, desechen esa sombra de dudas, señorías. Este grupo trabaja con absoluta limpieza, y creo que el mensaje que debemos enviar a los ciudadanos es ese. Los grupos parlamentarios, los políticos que ejercen en este país lo hacen con limpieza, y esta es una demostración más, conseguida en esta Cámara, de que ante cualquier sombra de duda nos unimos, nos sentamos, hablamos y la disipamos entre todos.

Por las dos razones yo quiero salir contento de este debate, y espero que también salga contento el señor Anasagasti, aunque no tanto como nosotros. Se ha hecho un esfuerzo, señorías, que a lo mejor tiene mayor recompensa que en otras ocasiones. El grado de acuerdo con el que va a salir este proyecto de la Cámara es muy elevado y, por lo tanto, creo que legítimamente todos podremos salir satisfechos hoy de aquí.

Pero les voy a pedir algo más, y nos vamos a prestar nosotros, como grupo que sustenta al Gobierno, y me refiero a mejorar todavía la aplicación de esta ley. Decíamos nosotros en el planteamiento inicial que el sistema de concesión era mejorable –era bueno, pero era mejorable–, y yo les invito a que sigamos intentando mejorarlo con el Gobierno. Vamos a mantenerlo, vamos a intentar que por la misma vía que en este momento se está practicando pueda haber un mayor número de empresas que accedan a la posibilidad de dar esas clases, pero vamos a hacerlo con el control que ustedes y nosotros queremos.

Por lo tanto, y termino, gracias una vez más a mi compañero José Joaquín Peñarrubia, que con el profundo conocimiento que tiene de la materia les ha podido dar a ustedes argumentos a todas y cada una de las enmiendas

que han presentado. No hay que olvidar que él fue ponente en la anterior reforma de la Ley de seguridad vial. Esto nos ha permitido aclarar muchos puntos y salir con una mayor confianza en relación con el texto legislativo que hoy aprobaremos. En consecuencia, señorías, manifestando una vez más el agradecimiento y la satisfacción, termino esta intervención.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señor Aznar.

Señorías, a petición de los señores portavoces este proyecto de ley lo vamos a votar con posterioridad, una vez debatamos el Proyecto de Ley de cámaras oficiales de comercio, toda vez que existe la posibilidad de transacciones que se están negociando en estos momentos.

9. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

9.1. DICTÁMENES DE COMISIONES

9.1.1 PROYECTO DE LEY BÁSICA DE LAS CÁMARAS OFICIALES DE COMERCIO, INDUSTRIA, SERVICIOS Y NAVEGACIÓN. SE TRAMITA POR EL PROCEDIMIENTO DE URGENCIA. COMISIÓN: ECONOMÍA Y COMPETITIVIDAD (Núm. exp. 621/000064)

El señor vicepresidente da lectura a los puntos 9., 9.1.y 9.1.1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Para la presentación del dictamen tiene la palabra el presidente de la comisión, el senador López Rodríguez.

El señor LÓPEZ RODRÍGUEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, el proyecto de ley que se somete en este acto a la consideración del Pleno del Senado tuvo su entrada en esta Cámara el día 21 de febrero de 2014, fecha asimismo de su publicación en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, tramitándose por el procedimiento de urgencia.

El plazo de presentación de enmiendas finalizó, previa ampliación, el día 27 de febrero de 2014, presentándose un total de ciento dos enmiendas, que se distribuyen de la siguiente forma. Enmiendas 1 a 4, del senador Eza Goyeneche y la senadora Salanueva Murguialday, del Grupo Parlamentario Mixto; enmiendas 5 a 15, de los senadores Iglesias Fernández y Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto; enmiendas 16 a 19, de los senadores Quintero Castañeda y Zerolo Aguilar, del Grupo Parlamentario Mixto; enmiendas 20 a 38, de la senadora Capella i Farré, del Grupo Parlamentario Mixto; enmiendas 88 a 102, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado; enmiendas 39 a 59 y 72, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; enmiendas 73 a 87, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió; enmiendas 60 a 67, del Grupo Parlamentario Socialista, y enmiendas 68 a 71, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

El 4 de marzo se reunió la ponencia del presente proyecto de ley y emitió informe acordando incorporar al texto remitido por el Congreso de los

Diputados las enmiendas números 68 a 71, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado. A continuación, se reunió la comisión, aprobando como dictamen el informe de la ponencia, al que se le añaden la enmienda 100, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado y dos de las enmiendas transaccionales presentadas por las que se modifica el artículo 31.1 del proyecto de ley y se introduce una nueva disposición adicional.

Finalmente, han presentado votos particulares a este dictamen la senadora Capella i Farré y los grupos parlamentarios Mixto, Vasco en el Senado, Entesa pel Progrés de Catalunya, Catalán en el Senado, Convergència i Unió y Socialista.

Señorías, estamos ante un proyecto de ley necesario que permite adecuar la estructura, los fines, los cometidos y la naturaleza de las cámaras de c).omercio, Industria , Servicios y Navegación de España a las exigencias de los nuevos tiempos y a las demandas de la sociedad. En el ínterin parlamentario que ha tenido este proyecto de ley hasta hoy mucho ha sido lo acordado y lo consensuado. Ello ha permitido que a este proyecto de ley no se haya presentado veto alguno.

Señorías, me van a permitir que agradezca, en mi condición de presidente de la Comisión de Economía y Competitividad, además de la presencia en este hemiciclo del presidente de las cámaras de comercio de España, a todos los portavoces de los distintos grupos, y muy especialmente a los ponentes de esta ley su actitud, su voluntad de diálogo y el interés mostrado para llegar a acuerdos. Estamos en el tramo final de la tramitación. Espero que todos seamos capaces de estar a la altura necesaria para conseguir el mayor consenso posible sobre la base de la no existencia de discrepancias sustanciales. A ello les animo en defensa del interés general.

Muchas gracias, señor presidente. *(Aplausos)*.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Antes de pasar al debate de las enmiendas, ¿alguien desea intervenir en el debate a la totalidad? *(Denegaciones)*.

Nos acompañan don Manuel Teruel, presidente del Consejo Superior de Cámaras; don Javier Carretero, director general del Consejo Superior de Cámaras; doña Carmen de Miguel, secretaria general; Antonio Benito, director del gabinete, y Antonio Junco, jefe de protocolo. Les damos la bienvenida al debate de esta ley tan importante y que tanto les afecta.

Pasamos a las enmiendas. Enmiendas 20 a 38, presentadas por la senadora Capella i Farré.

Para su defensa, tiene la palabra su señoría.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

En el presente proyecto de ley fueron admitidas algunas de las enmiendas que Esquerra Republicana había formulado en el trámite del Congreso de los Diputados. De todas maneras, dicha admisión no obsta para que continuemos pensando que el proyecto de ley es sustancialmente mejorable. Por ello, en este caso no presentamos veto a la ley, pero sí enmiendas, que no quieren otra cosa que mejorar técnicamente y en el fondo también la Ley de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación.

Las enmiendas que hemos presentado en este trámite en el Senado pueden ser consideradas en tres grupos. En el primero se engloban las enmiendas relativas a las funciones que deben desempeñar las cámaras y van en el sentido de establecer una perfecta delimitación entre las funciones públicas que deben cumplir y las funciones privadas. Estas son la mayoría de las enmiendas que hemos presentado, de la 20 a la 30.

Por otra parte, este proyecto de ley conduce a la necesidad de un cambio en el sistema de financiación de las cámaras y en este sentido hemos presentado un par de enmiendas que creemos que vienen a solucionar en parte esta falta de financiación.

Y el tercer grupo de enmiendas son las que afectan a la configuración de la representación de las distintas cámaras territoriales, modificando los artículos referidos al pleno de la asamblea general respecto a la necesidad de que en el mismo se garantice la presencia de las comunidades autónomas y también de las cámaras territoriales. Otras enmiendas inciden en el comité ejecutivo de las cámaras oficiales, pues discrepamos sustancialmente de la previsión relativa al orden de presencia en el mismo que figura en el proyecto de ley, ya que el criterio seguido para la configuración de su composición obedece más al monto de la aportación económica que a otros criterios para determinar la representación en este comité ejecutivo.

Decía que el grueso de las enmiendas presentadas por Esquerra Republicana a este proyecto de ley van dirigidas a la delimitación de las funciones de las cámaras como organismos que cumplen esta labor público-privada y básicamente se refieren a la necesidad de que las cámaras deben hacer aquello que les toca hacer, en correspondencia con sus funciones, y la ley que se apruebe no debería contemplar que terminen realizando gestiones que corresponden a la Administración Pública.

En este sentido, la enmienda número 21 solicita la supresión de uno de los apartados del artículo 5, por entender que no es función de las cámaras tramitar los programas públicos de ayuda a las empresas ni gestionar los servicios públicos relacionados con ellas.

Presentamos la enmienda 22 porque entendemos que no corresponde a las cámaras la función de ventanilla única empresarial, al entender que esta función también corresponde a las administraciones públicas.

La enmienda 23 pretende la supresión de aquellas funciones de carácter privado que pueden provocar situaciones de competencia desleal y abuso de posición dominante en relación con otras empresas o entidades que también ofrecen servicios para las empresas. En el artículo 5.1.j) se encuentran englobadas como funciones propias de las cámaras oficiales.

Respecto a la enmienda 28, consideramos que determinadas funciones establecidas en el artículo 5.2.i) deberían corresponder a la administración de las comunidades autónomas, y no deberían ser funciones de las cámaras.

En la enmienda número 30 solicitamos la modificación del artículo 5.3 porque nos preocupan las funciones de carácter privado que el proyecto de ley reconoce a las cámaras. Si estas corporaciones participan en el tráfico mercantil gracias a los recursos públicos, y con la tutela de la Administración, se puede generar una situación de competencia desleal y de abuso de posición dominante en relación con otras empresas o entidades que también ofrecen servicios para las empresas.

Por ello, entendemos que esta nueva ley debería articular la relación que existe entre las cámaras y las organizaciones empresariales, en lugar de confundirla, como Esquerra Republicana considera que se produce debido a la redacción del artículo 5. El proyecto de ley debería delimitar y concretar que las cámaras ejerzan una representación de intereses generales, nunca privados y, por tanto, las funciones de las cámaras que recoge el proyecto de ley han de ser forzosamente consensuadas con las organizaciones empresariales más representativas en cada territorio.

Paso ya directamente a la última de las enmiendas, la de modificación del artículo 26. Hemos presentado esta enmienda porque entendemos que la redacción del proyecto de ley favorece en exceso el peso que tendrán las grandes empresas —como decía cuando hablaba de la agrupación de las distintas enmiendas— en detrimento de las pequeñas y medianas e incluso de las organizaciones empresariales, a las que el proyecto de ley solo reserva dos representantes.

Desde nuestro punto de vista, el sistema de representación que prevé el proyecto de ley, en función de las aportaciones económicas, es intolerable porque en una corporación de derecho público no es de recibo que se acaben comprando las sillas —si se me permite la expresión, y entrecorromillando— que se van a ocupar.

Por estos motivos, solicitamos el apoyo del resto de los grupos a las enmiendas presentadas por Esquerra Republicana de Catalunya ya que entendemos que mejoran sustancialmente, tanto en el fondo como en la forma, el proyecto de ley presentado y que es objeto de este debate.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Capella.

El Grupo Parlamentario Mixto ha presentado también las enmiendas números 1 a 3, inicialmente presentadas por el senador Eza Goyeneche y la senadora Salanueva Murguialday; las enmiendas números 5 a 15, inicialmente presentadas por los senadores Iglesias Fernández y Mariscal Cifuentes; y las enmiendas números 16 a 19, inicialmente presentadas por los senadores Quintero Castañeda y Zerolo Aguilar.

Para la defensa de las enmiendas números 1 a 3, tiene la palabra la senadora Salanueva.

La señora SALANUEVA MURGUIALDAY: Gracias, señor presidente.

Señorías, intervendré muy brevemente para defender las tres enmiendas que han quedado vivas y que presentó Unión del Pueblo Navarro.

Si bien estamos de acuerdo, en conjunto, con el proyecto de ley, nos parece importante insistir —como también han hecho otros grupos parlamentarios— en la importancia de que exista una cámara por provincia porque creemos que garantiza la vertebración de la red de cámaras y la capilaridad —término que se utiliza en el propio texto—, así como la coordinación de la red cameral en todo el territorio nacional. Insisto en que nos parece importante, máxime si tenemos en cuenta la función que se otorga a las cámaras de comercio en el nuevo proyecto de ley.

La enmienda número 2 tiene relación con el régimen económico. El régimen económico es una de los aspectos que se aclaran, pero después de lo

ocurrido en 2010 sigue sin cerrarse la cuestión de la financiación. En este sentido, y como técnica legislativa, debe quedar constancia de la posibilidad de que las comunidades autónomas pudieran hacer aportaciones a las cámaras de comercio para su sostenimiento. En cualquier caso, el hecho de que quede constancia no significa que las comunidades autónomas estén obligadas a hacerlo.

En cuanto a la enmienda número 3, que en parte se ha paliado con una transaccional de los distintos grupos parlamentarios, tiene que ver con la posibilidad de que las aportaciones voluntarias que se realicen por parte de particulares o de empresas a las cámaras de comercio pudieran tener un tratamiento fiscal específico que se pudiera contemplar en la ley de mecenazgo. Me consta que el Gobierno ve con buenos ojos esta posibilidad, y aunque ahora no se hace mención expresa a dicha ley, sí se ha aprobado una enmienda transaccional en la que se establece que el Ministerio de Hacienda, en el marco de la reforma tributaria, va a establecer una serie de requisitos que tendrán en cuenta esas aportaciones voluntarias que puedan hacer los particulares y las empresas con el nuevo régimen fiscal. En definitiva, nos parece más oportuna la ley de mecenazgo, pero en cualquier caso nos damos por satisfechos con la previsión que se establece con la enmienda transaccional citada.

Quiero agradecer algo que nos motiva y que posiciona el voto de Unión del Pueblo Navarro, me refiero a que se ha llegado a una transaccional sobre la enmienda número 4 de UPN en la que solicitábamos la referencia explícita a las competencias propias de la Comunidad Foral de Navarra. Dada la importancia que van a tener los planes camerales de internacionalización en el convenio que se realice con el Ministerio de Economía para impulsar la internacionalización de las empresas españolas así como el plan de competitividad –lo que sabemos se pretende sea para toda España–, nos pareció muy importante que no hubiese dudas en esa interpretación, que no pudiera haber opción para la exclusión de las comunidades autónomas, y que por ello figurase en concreto la comunidad a la que hacíamos referencia, la Comunidad Foral de Navarra. Por tanto, entendiendo que nuestra enmienda número 4 se encuentra ya subsumida e incorporada, con otra redacción pero con la misma filosofía que nosotros pretendíamos, nos damos por satisfechos.

No voy a intervenir en el turno de portavoces y por eso quiero decir muy brevemente que había que hacer una reforma de esta naturaleza. Teniendo en cuenta el contexto, las circunstancias que han acontecido y el tener que reasignar las funciones en las cámaras de comercio, se mantiene la naturaleza como corporación de derecho público garantizando el ejercicio de las funciones público-administrativas en el actual contexto y, por tanto, aunque sigue quedando abierto el tema de la financiación, entendemos que los tiempos son los que son. Se dan también oportunidades para la búsqueda de recursos, y queremos reconocer desde aquí el importante papel que juegan y deben seguir jugando las cámaras de comercio en toda España para el apoyo a la pequeña y mediana empresa, para la internacionalización y para estar a la altura de lo que los tiempos nos exigen.

Muchísimas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente, por el trámite de urgencia en la presentación de las enmiendas que hemos formulado el senador Mariscal y yo mismo.

Enmendamos el artículo 2.2., para que la contratación que puedan realizar las cámaras en esas otras actividades de carácter complementario no se rijan por el derecho privado, como prevé el proyecto, sino que, entendiendo que estas forman parte del sector público, creemos más adecuado, por motivos de legalidad y transparencia, que deben regirse por la Ley de contratos del sector público.

Enmendamos el artículo 5.1., para explicitar el ámbito de las funciones público-administrativas acotando al comercio, a la industria, a los servicios y a la navegación el ámbito en que deben desarrollar sus actividades de carácter público-administrativo las cámaras.

Enmendamos el artículo 5.3., para que las cámaras oficiales puedan llevar a cabo otras actividades de carácter privado, tal y como se plantea, pero para poder desarrollarlas precisarán de un informe previo de la Administración tutelante sobre la inexistencia de duplicidades en relación con actividades que pudieran desarrollar en el mismo ámbito otras administraciones.

Enmendamos el artículo 10 para garantizar una cierta proporcionalidad en la configuración del pleno, para que haya una representatividad del conjunto de los sectores económicos.

En el artículo 13.1. planteamos que el secretario de la cámara sea titulado superior, funcionario con carácter general, aunque se prevea la posibilidad de que se exceptione esta situación. Introducimos también un apartado nuevo para que se aplique el régimen de incompatibilidades de la Ley 53/1984 a los secretarios de las cámaras.

En el artículo 20. 3. defendemos que se incorpore un representante de la Federación Española de Municipios y Provincias al Pleno de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de España. Luego hay tres enmiendas que son simétricas, en relación con dicha cámara, respecto a lo planteado para las cámaras de comercio. De nuevo introducimos criterios de proporcionalidad y representatividad en la elección de los vocales del pleno de la cámara, de nuevo demandamos que el secretario general sea también licenciado y funcionario, con posibilidades de excepción y, de nuevo planteamos que a este secretario le sea aplicado también el régimen de incompatibilidades previsto en la Ley 53/1984.

Muchísimas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Tiene la palabra el senador Quintero, para defender las enmiendas 16 a 19.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señor presidente.

Intervendré muy brevemente. Presentamos cuatro enmiendas. Tres de ellas, de la número 16 a la 18, con el mismo sentido, el de solicitar que los ingresos puedan ser también los consignados en los Presupuestos Generales del Estado y en los autonómicos para el ejercicio de las funciones público-administrativas de las cámaras que se establecen en el artículo 5.1. y 5.2. de este proyecto de ley. La obligación público-administrativa que se

establece en dicho proyecto genera unos gastos que han de ser soportados por las administraciones públicas, siendo absolutamente contradictorio atribuir funciones público-administrativas sin garantizar mínimamente el cumplimiento de dichas funciones y la viabilidad de los objetivos de la propia ley mediante financiación pública.

Por lo tanto, creemos que tiene que contemplarse, tanto en los Presupuestos Generales del Estado como en los autonómicos, la posibilidad de financiación que garantice las funciones de las cámaras, funciones señaladas en la exposición de motivos de este proyecto de ley. Entendemos que en el plan cameral de competitividad ha de incluirse, tanto su dotación económica como su reparto entre las cámaras, en atención a las acciones que vayan a ejecutar cada una de ellas. Este plan tiene una máxima importante, de hecho, es donde el Gobierno debería apoyarse para llevar a cabo sus políticas económicas.

Por otro lado, el plan va a definir y decidir las funciones públicas que tienen que ejecutar las cámaras para mejorar la competitividad y el apoyo a las empresas españolas, basándonos, especialmente, en la consideración de las pymes. Por todo ello, seguimos entendiendo que deberían gozar de la financiación adecuada.

Por último, la enmienda 19 introduce una modificación, pues entendemos que pasar de una representación de 62 a 19 miembros es insuficiente y, por eso, pedimos que sean convocados todos aquellos que estén a disposición de una cámara de comercio, con voz, pero sin voto.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Quintero.

Enmiendas 88 a 91, 93 a 98 y 101, del Grupo Parlamentario Vasco Tiene la palabra la señora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señorías. Retomaré las palabras que el senador Aznar ha utilizado durante su intervención en el proyecto de ley anterior, cuando decía que el trámite, a su paso por el Senado, no es un mero trámite, sino que es susceptible de mejora, de cambio o de encuentro entre los grupos de la Cámara. Con esa intención, al hilo de la intervención de mis compañeros en el Congreso, y dado que tras la aceptación de alguna enmienda en el trámite parlamentario en la citada Cámara se dejó abierta la posibilidad de que durante el trámite en el Senado pudieran ser aceptadas algunas enmiendas nuevas, es por lo que mi grupo presentado unas enmiendas que podrían agruparse en diferentes grupos.

En un primer grupo –ya se ha mencionado por algún otro portavoz anteriormente–, dada la importancia que para nosotros tiene el tema de la financiación dentro de este proyecto de ley, agrupábamos tres enmiendas, las números 91, 93 y 101. Entendemos que para que las cámaras puedan llegar a cumplir las funciones público-administrativas que les asigna la ley deberían, por coherencia, tener asignada financiación para ello.

Un segundo grupo de enmiendas, las números 92 y 99, han sido transaccionadas. Mi grupo entiende que hay que regular el reparto de las aportaciones privadas; es decir, conviene establecer un mecanismo de

distribución de una parte de las aportaciones voluntarias que efectúen las empresas a las cámaras de comercio de España, con el fin de que sean distribuidas entre las cámaras donde se encuentra el domicilio social o se realice la actividad económica de la empresa. Como digo, ambas han sido transaccionadas en el trámite llevado a cabo en comisión.

En un tercer grupo incorporamos una enmienda que ya había sido presentada por mi grupo en el Congreso. En ella se planteaba un tratamiento fiscal especial a las aportaciones voluntarias de las empresas y entidades a fin de incentivar la contribución y la participación empresarial. Entendemos que esto va ligado a la ley de mecenazgo. Como conocemos las dificultades a la hora de acercar posturas, creemos que con una consideración en la exposición de motivos quedaría de alguna manera contemplado.

Presentamos otro grupo de enmiendas, las relacionadas con las especificidades de los territorios forales y el marco competencial de las comunidades autónomas –y una de ellas también ha sido transaccionada–, con la intención de que se tengan en cuenta los regímenes forales en los aspectos que puedan corresponder, en nuestro caso, a las cámaras de Euskadi, así como la financiación de competencias asumidas por estas comunidades autónomas en materias tales como la internacionalización y la competitividad.

Otro par de enmiendas, la número 100, que ha sido aceptada, y la número 89 son de mejora técnica. La número 100 supone la aclaración de una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Vasco en el Congreso que fue aceptada aunque contenía un error en su redacción. Por eso hemos procedido a su modificación en los términos en que ha sido planteada y aceptada. Y la enmienda 89, importante también para nosotros, guarda relación con el censo público de empresas que han de gestionar las cámaras, para cuya elaboración se requiere la colaboración de la Administración tributaria. En nuestra enmienda proponemos puntualizar que los requisitos de utilización de los datos suministrados se exijan exclusivamente –así entendemos que debe ser– para el tratamiento de los datos de carácter económico y tributario que se pudieran facilitar a las cámaras y no a los identificativos o censales necesarios para elaborar, gestionar y, en su caso, difundir un censo público de empresas del territorio.

Para finalizar, quiero referirme a dos enmiendas relacionadas con los órganos de gobierno de las cámaras de comercio de España. Entendemos que este es uno de los aspectos sobre los que pivota la ley que hoy debatimos, por ello tiene tanta importancia para nosotros. En este sentido, consideramos que resulta necesario que el representante cualificado de las cámaras en el pleno de las cámaras de comercio de España sea el presidente de la cámara correspondiente. Asimismo, en referencia a las cámaras vascas, interesa que el criterio para seleccionar a más representantes de las cámaras en los órganos de gobierno de las cámaras de comercio de España se base en el peso específico de las comunidades autónomas, en el PIB nacional y no en el número de empresas. Por ello, hemos presentado dos enmiendas: la 96, que ha sido transaccionada, y la 98.

Como he dicho al comienzo de mi intervención, la presentación de estas enmiendas va en la línea de mejorar el cambio del que puede ser susceptible esta ley, como ha manifestado el senador Aznar; con esa intención se han presentado. Como ya he relatado, unas cuantas han sido transaccionadas o

aceptadas, pero en el turno de portavoces haré una valoración general del resto del proyecto de ley que hoy debatimos.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario de Entesa ha presentado dos grupos de enmiendas. Para su defensa tiene la palabra el senador Montilla, presidente Montilla.

El señor MONTILLA AGUILERA: Gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo muy brevemente para decir que, efectivamente, nosotros hemos presentado dos bloques de enmiendas, algunas de ellas han decaído después del proceso negociador y de que otras se transaccionasen, y en estos momentos las enmiendas que aún quedan vivas son un primer bloque de siete enmiendas, que van de la número 40 a la 45 y la 72, que se corresponden con enmiendas de los senadores socialistas del Grupo Parlamentario de Entesa, y otro de trece enmiendas, que van de la número 47 a la 59, de los senadores Guillot y Saura, de Iniciativa per Catalunya.

Por lo que se refiere al primer bloque, consideramos que es imprescindible que las cámaras dispongan de recursos para el desarrollo de las funciones de carácter público y administrativo que les atribuye esta ley. En este sentido nuestra enmienda número 41 garantiza la sostenibilidad de las cámaras para el ejercicio de estas funciones mediante ingresos públicos ya que la ley les otorga determinadas funciones públicas.

Asimismo consideramos que cabe cuestionar la adscripción obligatoria de las empresas a las cámaras de comercio, y al igual que en la anterior reforma que supuso el Real Decreto-ley 13/2010, que eliminó el recurso cameral obligatorio, parece razonable otorgar a las empresas la posibilidad de solicitar su exclusión. Nuestra enmienda número 40 añade un párrafo al artículo 7.1 para permitir precisamente esta exclusión.

Las enmiendas números 42 y 43 mejoran y hacen más racional, adecuada y equilibrada la participación de las cámaras y de los representantes del tejido empresarial de cara al ámbito territorial en el pleno de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de España. Por otro lado, y como medida de racionalización y compromiso con las demandas de la sociedad creemos que es necesario limitar las retribuciones o posibles indemnizaciones de altos cargos de las cámaras dada su naturaleza de corporaciones de Derecho público.

La enmienda número 44 obliga precisamente a la aplicación del Real Decreto Ley 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en lo que sería el sector público empresarial y otras entidades.

La enmienda número 45 modifica la disposición adicional primera para no aplicar la reforma laboral al personal de las actuales cámaras de comercio, y de este modo dar garantías de seguridad jurídica y respetar la confianza legítima generada en dichos trabajadores a los que, además, les es de aplicación el régimen laboral especial que, desde nuestro punto de vista, ha sido avalado por el propio Tribunal Supremo.

También hemos presentado la enmienda número 72 para garantizar de alguna manera que sea de aplicación a los secretarios generales de las

cámaras de comercio el régimen previsto en el Decreto 1291/1974, por el que se aprobaba el Reglamento general de las cámaras, en el sentido de sus derechos adquiridos.

Para terminar, señorías, doy por defendidas las enmiendas números 47 a 59, de los senadores Guillot y Saura.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, *president* Montilla.

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

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Quiero dar la bienvenida al presidente del Consejo Superior de Cámaras, don Manuel Teruel, y a quienes le acompañan. En nombre del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, sean bienvenidos.

Mi grupo parlamentario ha presentado en el trámite del Senado un total de quince enmiendas: una se transaccionó en comisión y hemos mantenido vivas las restantes. Quiero manifestar que las doy por defendidas, pero quiero hacer referencia a algunas de ellas.

Podríamos clasificar las enmiendas que hemos presentado en cuatro bloques importantes: ámbito competencial; financiación de las cámaras; duplicidad de funciones entre la cámara de España y el resto de cámaras y, por último, cuestiones de representatividad, personal, etcétera.

Desde nuestro punto de vista, el bloque más importante es el competencial y voy a comentar algunas para que quede constancia de qué pretenden cambiar estas enmiendas de este proyecto de ley.

La enmienda 73 hace referencia al artículo 5.1.d), que habla de desarrollar actividades de apoyo y estímulo al comercio exterior. Nosotros entendemos que hay que diferenciar entre lo que sería el interés general de lo que puede ser el interés específico de las cámaras de comercio locales y, en definitiva, también de las comunidades autónomas. Consideramos que este matiz es importante desde el punto de vista de competencias entre unas y otras.

La enmienda 74, al artículo 5.1.e), también de modificación, es muy importante. Dice este apartado: "Participar con las administraciones competentes en la organización de la formación práctica en los centros de trabajo incluida en las enseñanzas de formación profesional y en las acciones e iniciativas formativas de la formación profesional dual..." Nosotros entendemos que al final dicha función se tiene que desarrollar de acuerdo con el ámbito legislativo de las comunidades autónomas porque, evidentemente, como es el caso de Cataluña, tienen sus competencias; para la formación profesional y para la formación profesional dual hay muchos trámites y variados aspectos, con lo cual hay que tener presente esta cuestión.

Las enmiendas 75 y 76 hacen referencia al artículo 5.1.j) y con ellas proponemos la supresión del texto de ese sitio y el traslado a una nueva letra en el artículo 5.2. Con ellas se pretende impulsar actuaciones dirigidas al incremento de la competitividad de las pequeñas y medianas empresas y a fomentar la innovación y transferencias tecnológicas a las empresas. Por lo

tanto, las comunidades autónomas en el ámbito de sus competencias deben poder decidir cómo impulsar los centros tecnológicos presentes en su territorio y, asimismo, deben poder articular las políticas correspondientes. En definitiva, es una enmienda muy importante desde el punto de vista competencial de las comunidades autónomas.

La enmienda 80, al artículo 22.3., trata de mecanismos de cooperación entre las actuaciones del Plan cameral de internacionalización y las que establezca cada comunidad autónoma en función de sus competencias, especialmente en lo referente a las actuaciones de interés específico. Pues bien, nosotros entendemos que el “se podrán establecer”, no condiciona, por lo que nosotros proponemos que sea “se establecerán”, puesto que es importante que haya este punto de exigencia precisamente para que esta cooperación pueda considerarse más efectiva.

Presentamos la enmienda 87 a la disposición final tercera, también de modificación. Cuando comentamos aquí que el proyecto de ley regula las actividades de las entidades de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación, cuya tutela corresponde a las comunidades autónomas, también corresponde a las comunidades autónomas la competencia sobre las actividades que constituyen la finalidad. Por lo tanto, la regulación con carácter básico de la práctica totalidad del proyecto de ley limita directamente la capacidad y el impulso que puedan ejercer las comunidades autónomas. Así pues, la presente enmienda lo que pretende es limitar el carácter básico de la ley, facilitando que las comunidades autónomas adecuen las oportunas políticas de impulso a través de las cámaras a las particularidades de su tejido productivo. Por consiguiente, aquí estamos hablando de una serie de puntos de la ley que, entendemos, no tienen que tener la condición de carácter básico, sino que tiene que ser correspondencia con las comunidades autónomas.

Si entramos en el bloque de la financiación, vale la pena destacar la enmienda número 77 que hace referencia al artículo 19, apartado nuevo. Remarcamos que las aportaciones voluntarias de empresas o entidades comerciales tendrán un tratamiento fiscal equivalente a las aportaciones declaradas como actividades prioritarias de la ley de mecenazgo. Si una cuestión importante es la financiación de las cámaras, lo que es evidente es que hay que facilitar que las donaciones de empresas, de particulares o de entidades puedan tener desgravaciones fiscales para que realmente puedan ejercer su función.

También quiero destacar la enmienda número 84, al artículo 35.1. que va en el sentido de las justificaciones que se exigen a las cámaras de comercio en relación con el ámbito presupuestario y la justificación de cuentas. Entendemos que no tiene sentido que la Administración tutelante deba aprobar los presupuestos de las cámaras. Creemos que esto resulta, casi casi, arcaico y que no le corresponde. La presente enmienda lo que pretende adecuar la carga de la tutela al origen de los ingresos de las cámaras; al origen, repito, de los ingresos de las cámaras. Por otra parte, corresponde a la comunidad autónoma con competencia en materia de cámaras la determinación de todos aquellos supuestos en los que se debe ejercer la tutela y la concreción de los mecanismos para hacerlos adecuados a un concepto moderno de Administración Pública.

Y, finalmente, en relación con la financiación, presentamos otra enmienda, que también consideramos importante, la número 86. Propone una disposición adicional nueva para la financiación del plan cameral, de modo que el Ministerio de Economía y Competitividad apruebe anualmente el Plan Cameral de Internacionalización que le eleve la cámara de España, que será ejecutado por las cámaras en beneficio de las empresas de sus respectivas demarcaciones territoriales y dotado con recursos públicos equivalentes, como mínimo, al 0,25% de lo recaudado por el impuesto sobre sociedades en el ejercicio anterior, que serán repartidos entre aquellas en proporción al producto interior bruto de cada demarcación territorial, una vez deducido el 6% que corresponderá a la cámara de España.

Son enmiendas que van a mejorar la financiación de las cámaras de comercio y que entendemos que son importantes.

Y quiero destacar alguna enmienda relativa a la duplicidad de funciones entre la Cámara de España y las otras cámaras. Por ejemplo, la número 78 al artículo 20.2., pretende que donde se dice: "La Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de España, que tiene como finalidad la representación, promoción y defensa de los intereses generales del comercio...", asimismo ejercerá sus competencias en el de ámbito estatal - repito, en el de ámbito estatal- nosotros proponemos que tiene que ser simplemente: en el ámbito estatal; es decir, sin la preposición "de", solo en el ámbito estatal. Esto evita, evidentemente, duplicidad de funciones con las otras cámaras provinciales o locales.

Finalmente, permítanme destacar la enmienda número 79, que hace referencia también al artículo 21.1.d) que dice: "Ejercer en el ámbito estatal y en coordinación con las cámaras de comercio...". Nosotros lo que proponemos aquí es que se incluya la expresión: "mediante acuerdo", porque evidentemente si no hay acuerdo puede generar duplicidades entre unas y otro.

En definitiva, consideramos que nuestras enmiendas son un bloque clave para el tema competencial de las comunidades autónomas, y en especial para Cataluña y la Generalitat de Cataluña; unas van encaminadas a la financiación de las cámaras de comercio y otras a evitar duplicidades.

El Grupo Popular debería aceptar, para la mejora de este proyecto de ley, gran parte de las enmiendas que nuestro grupo ha presentado hoy en esta Cámara.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Manchado, para la defensa de las enmiendas 60 a 66, y vuelta el texto remitido por el Congreso en lo que respecta a las enmiendas 68 a 71.

El señor MANCHADO LOZANO: Gracias, señor presidente.

Señorías, permítanme empezar la intervención saludando, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al señor Teruel y a los miembros de su equipo, que hoy están aquí en la tribuna acompañándonos. Por otro lado, me consta que hay representantes de cámaras que nos están siguiendo por Internet, a los que quiero también mandarles un saludo.

Voy a dar por defendidas las enmiendas que ha presentado el Grupo Socialista, que son ocho, en primer lugar porque las he estado defendiendo

durante una semana y media, o dos, como les consta a todos los portavoces; por lo tanto, no voy a repetir los argumentos que he dado.

Quisiera ser un poco didáctico y explicar cuál es el objetivo de esta ley. Esta es una ley muy importante, fundamentalmente para aquellas empresas que constituyen el 90 o el 95% del tejido empresarial español. En la economía española –ustedes lo saben– en torno al 90 o 95% de las empresas que aportan riqueza a este país son pymes industriales, comerciales o de servicios, y esta es la ley que regula las cámaras de comercio, industria, servicios y navegación españolas. Por lo tanto, estamos tratando un desarrollo normativo, una ley que persigue dibujar, perfilar, un modelo de cámaras que tiene que ser herramienta eficiente y eficaz para el desarrollo empresarial de esas pymes; repito, es una ley importante.

Esta ley regula las cámaras que, como digo, se regularon por primera vez en este país en el año 1886. Las cámaras son la continuación de las organizaciones gremiales en su momento, y hoy apostamos en esta ley por un modelo de cámaras en la que las empresas se adscriban de manera obligatoria, pero que la aportación económica, la cuota, sea voluntaria. Eso, como digo, dibuja un modelo de corporaciones de derecho público sin financiación pública y sin financiación privada obligatoria, con lo cual, una de las características que tenía esta ley cuando entró en el Congreso, en el trámite parlamentario –ese que el señor Aznar decía que no era tal trámite– entiendo que ha mejorado. Por lo tanto, estamos apostando por cámaras que sean sostenibles y sostenidas fundamentalmente por sus socios, modelo con el que nosotros estamos de acuerdo. Pero también es cierto que en el trámite del Congreso se aceptaron dos enmiendas nuestras y de otros grupos que permitían el acceso de las cámaras a los fondos de competitividad europeos para financiar el plan de competitividad de las cámaras, lo cual es una buena manera de ayudar a su financiación y, por otro lado, también permitían la posibilidad de que se llegara a convenios con las administraciones para que, no por la vía de la subvención sino por la de conveniar determinadas acciones, una parte de los ingresos de las cámaras pudieran proceder del sector público. A pesar de todo, el grueso de los ingresos deberá ser prestación de servicios, gestión del propio patrimonio, etcétera.

Decía antes que las pymes son, en número, las más importantes de las empresas españolas, y, por su propio tamaño, tienen fundamentalmente dificultades para acceder a temas tan necesarios e importantes, sobre todo en este momento, como a la internacionalización, a la formación, a la información, al asesoramiento en temas de *marketing*. Y ahí es donde las cámaras cobran especial significación y sentido.

Por tanto, entre todos debemos hacer lo posible para que esta sea una buena ley. Yo creo que era una ley regular cuando entró en el Congreso pero que ha ido mejorando. Y en este momento podemos decir que es una buena ley, sin perjuicio de que de las ocho enmiendas que hemos presentado, algunas no se hayan aceptado.

Quiero poner de manifiesto sobre todo dos enmiendas que sí se van a aceptar y que considero importantes. Como les decía, la propia característica de las pymes aconseja que el sistema de cámaras sea lo más cercano a ellas. En ese sentido va la enmienda que nosotros presentamos, a que la red de cámaras llegue, como los capilares del cuerpo humano, lo más cercano posible a las empresas. Este es el objetivo de la enmienda que hemos transaccionado

estos días y que reconoce que tiene que haber como mínimo una cámara por provincia en todo el territorio español, independientemente de seguir reconociendo la posibilidad de que haya cámaras de ámbito local o de ámbito autonómico. Creo que esa es una buena decisión que ayuda a acercar la solución a las pymes.

Otra enmienda que nosotros calificábamos como importante, y esta no se ha aceptado, pretendía clarificar el tema de los trabajadores que tienen un estatuto específico en las pymes. Por aquellas cosas que el señor Anasagasti mencionaba antes, alguien en un despacho dice que esto no es posible. Bien, pues no lo es. En cualquier caso, nosotros seguimos pensando que era una buena idea, pero no vamos a hacer de ello una cuestión de Estado.

Habíamos planteado otras enmiendas que tampoco se han admitido. Y así en la adscripción obligatoria de la que hablábamos proponíamos algún tipo de excepcionalidad a petición de las empresas. Hablábamos también de la limitación de la retribución de los cargos directivos y de la composición de la Cámara de España que, como ustedes saben -y si no lo saben yo se lo diré- será la que sustituirá al actual Consejo General de Cámaras. En cualquier caso, a pesar de que estas enmiendas no se hayan aceptado, el Grupo Parlamentario Socialista entiende que el acuerdo al que hemos llegado es suficiente. Es un acuerdo suficiente que, además, arranca -quiero reconocerlo- de la voluntad, las intenciones, la dedicación y el trabajo que hemos hecho estas dos semanas todos los portavoces de todos los grupos parlamentarios. Voy a referirme especialmente a los portavoces del Grupo Popular porque son los que tienen la mayoría, y porque de alguna forma son quienes hablan con esos funcionarios del despacho 424. Me estoy refiriendo a los senadores López y Vallines, que han sido nuestros interlocutores. Y asimismo hacer una mención especial al secretario de Estado de Comercio, que también se ha implicado personalmente en las negociaciones de esta ley. Quiero reconocer la voluntad de aceptar las enmiendas que para nosotros eran más importantes, así como la capacidad de incluir algunas cuestiones que, no por la vía de las enmiendas pero sí por la vía de la exposición de motivos, se han incluido en esta ley. *(La señora vicepresidenta, Vicente González, ocupa la Presidencia).*

En este sentido, en nombre de mi grupo, anuncio aquí, a expensas de que el discurso del señor Vallines nos haga cambiar de opinión, que estamos seguros de que no va a ser así, que votaremos a favor de esta ley porque nos parece importante y porque en su trámite parlamentario, no solo en el Senado sino también en el del Congreso, ha mejorado y permite diseñar un modelo de cámaras suficientemente bueno y útil a las pymes.

Muchas gracias. *(Aplausos).*

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.
En el turno en contra, tiene la palabra el senador Vallines.

El señor VALLINES DÍAZ: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular en el Senado quiere también saludar, como no puede ser de otra manera, al presidente del Consejo Superior de Cámaras, don Manuel Teruel, y a sus acompañantes, así como a los directores y secretarios que están asistiendo a nuestra intervención y que creo que tienen hoy una reunión colectiva.

Señores, estamos ante un proyecto de ley del que lo primero que debo decir es que era bueno, o bastante bueno. La prueba está en que no tuvo ninguna enmienda a la totalidad en el Congreso de los Diputados y que tampoco ha recibido aquí ningún veto el texto remitido por el Congreso de los Diputados. Por tanto, se ha mejorado en el trámite, sin duda alguna, en el Congreso y en el Senado, mediante un consenso que ha llegado hasta donde ha llegado. Como decía el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Manchado, hemos hecho un esfuerzo todos, un esfuerzo eficaz, un esfuerzo sobre todo dedicado a conseguir mejorar la ley, que es en definitiva a lo que nos lleva.

Aparte de la dedicación de los ponentes, quisiera destacar la dedicación del presidente de la comisión que, buscando que en su comisión las cosas funcionen de la forma más consensuadamente posible, ha hecho un esfuerzo personal por encima de su responsabilidad como presidente y como portavoz del Grupo Popular.

Señores senadores, efectivamente las cámaras de comercio —y voy a parafrasear un poco a nuestro portavoz en el Congreso de los Diputados, señor Delgado, que hoy nos acompaña— tiene sus orígenes en la edad media con los consulados, después con las juntas de comercio y las sociedades económicas del país. La primera regulación jurídica se establece en abril de 1886 por un real decreto que promulga la reina María Cristina, impulsada por el ministro de Fomento, señor Montero Ríos. Y quiero destacar esto porque ya en ese decreto se valoraba la neutralidad política y la defensa de los intereses generales de las cámaras como su gran patrimonio, patrimonio que hoy creemos que el proyecto de ley, con las mejoras introducidas, garantiza, protege y sostiene. La siguiente modificación fue en 1911, que obligaba a las cámaras al pago obligatorio. En 1993 otra modificación adaptó la situación de las cámaras al Estado autonómico y a nuestro Estado como integrante de la Unión Europea. En 2010 un real decreto ley del Gobierno anterior quitó el recurso cameral, es decir, la obligación de las empresas de abonar obligatoriamente el recurso cameral. Y hoy, en este proyecto de ley, efectivamente, como algún portavoz ha dicho, estamos planteando un sistema mixto que implica la pertenencia obligatoria y la no exigencia a las empresas de una contribución obligatoria. La exigencia primera de pertenencia obligatoria, a mi modo de ver —en el sentido contrario a lo que ha dicho algún portavoz—, protege a la pequeña empresa; lejos de desampararla, la protege, porque obligatoriamente pertenece, tiene derecho a pertenecer a las cámaras de comercio y, por tanto, a implicarse en aquellas actividades, como el comercio internacional, que se destaca como importante a efectos de los intereses de las pequeñas empresas, que no tienen los recursos de las grandes.

Otro aspecto de la ley o del proyecto de ley es que la financiación es pública en sentido estricto, es decir se contempla que puedan participar de financiación pública en tanto colaboren con la Administración Pública en determinados proyectos de desarrollo de políticas determinadas.

Y en cuanto a los empleados, y quiero decirlo ya —el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista se ha referido a ello—, es una política clara de este Gobierno que los empleados públicos sean solo de dos clases: laborales o funcionarios, y que no haya grupos con circunstancias especiales. Y ese es el motivo por el que toma esa determinación.

Como decía, el proyecto se ha rectificado sensiblemente en el Congreso y en el Senado. El portavoz del Grupo Parlamentario Vasco decía: algo se nos ha aceptado en el Congreso de los Diputados. ¡Hombre! De doce enmiendas, siete. Algo no; es bastante. De la misma manera que al Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió se le ha aceptado bastante: en el Congreso, de veintinueve enmiendas, catorce. Tampoco está mal. Gran parte de lo que querían se ha aceptado y otras cuestiones se han corregido a través de las transaccionales que hemos llevado a cabo en el Senado.

Señorías, en el Congreso, de ciento veintitrés enmiendas se aprobaron o transaccionaron cincuenta y ocho. Por lo tanto, la aproximación a los grupos que habían presentado enmiendas ha sido suficiente. ¿Y qué hemos hecho en el Senado? En comisión se ha aprobado la enmienda número 100, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, y hemos llegado a dos transaccionales con CIU, el Grupo Parlamentario Vasco, e incluso, la segunda incluye al Grupo Parlamentario Socialista, al Grupo de la Entesa y a Unión del Pueblo Navarro, del Grupo Parlamentario Mixto. Todas las enmiendas aprobadas en el Senado van en la línea de ser esta la Cámara de las comunidades autónomas, es decir, del respeto a las competencias autonómicas en materia de cámaras de comercio.

Después de la comisión hemos seguido trabajando para poder presentar en este Pleno nada menos que cuatro transaccionales en relación con la enmienda número 96, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado; con una del Grupo Parlamentario Mixto; con la 60, del Grupo Parlamentario Socialista; y con la 39, de la Entesa, y otras en conjunto, como las relativas a una de las cuestiones que nos preocupaba a nosotros y a todos los portavoces: la financiación. Nosotros ya decimos que no queremos que la financiación sea pública, pero en relación con la ley de mecenazgo –donde casi todos los grupos pretendían que las aportaciones voluntarias de las empresas tuvieran esa consideración– en comisión nos obligábamos a decir que estábamos de acuerdo, nos obligábamos a decir que lo íbamos a manifestar aquí, nos obligábamos a presentar una moción en ese sentido, pero creíamos que esta ley no era el lugar adecuado para introducir una obligación de un proyecto de ley que está ahora en desarrollo, que es la ley de mecenazgo,

Al final, ¿qué hemos conseguido? Que en la disposición transitoria sexta se incluya que en la exposición de motivos haya una referencia a que en la reforma tributaria se tenga en cuenta con mayor beneficio estas aportaciones voluntarias de las cámaras, lo que parece que deja satisfechos a la mayoría de los portavoces.

Poco más puedo decir. Agradezco una vez más a todos los portavoces y al presidente de la comisión su trabajo. Ojalá contribuyamos a que, a través de la ayuda a las cámaras de comercio, ayudemos a nuestras pequeñas y medianas empresas y a nuestro país.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones*).

No hacen uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias.

En primer lugar, quiero saludar y pedir disculpas –que antes no lo he hecho– a los invitados que están en la tribuna y, como ha mencionado el senador Manchado, también a los que nos están siguiendo desde Internet.

Yo quisiera hacer una pequeña reflexión sobre el proyecto que hoy se presenta y las enmiendas que, como he mencionado anteriormente, ha presentado mi grupo. Un poco de pasada cuando mencionaba las tres enmiendas que mi grupo ha presentado al primer apartado, en torno a la financiación, manifestaba el desacuerdo con el planteamiento general que se hacía del modelo de cámaras y decía que entendíamos que para las funciones que se le daban a las cámaras no había una asignación de recursos económicos mínimos o suficientes, que nosotros entendíamos necesarios, para poder realizar la prestación de dichas funciones. En el actual contexto socio-económico, entendíamos que dejar la ejecución de dichas funciones públicas esenciales un poco al arbitrio del volumen de ingresos que como aportaciones voluntarias se pudieran realizar por las empresas del ámbito territorial que cada uno tuviera, no serviría del todo. Entendíamos que seguía sin regularse -y por ello planteábamos la enmienda- el mecanismo de financiación pública y estable que asegure el correcto desempeño de las múltiples funciones público-administrativas que la ley atribuye a las cámaras.

Dicho esto y no compartiéndolo -como planteábamos en las enmiendas- tengo que decir que sí es cierto -tal como el senador Vallines ha mencionado- que de las enmiendas que mi grupo ha planteado, son esas las que se han aceptado, y creo que en el transcurso de la defensa de las enmiendas he ido mencionando las que han sido transaccionadas, a pesar de que algunas se han quedado en el camino, quizás, como decía mi compañero, porque alguien en su despacho ha decidido que no es posible; y a lo mejor tampoco lo es en el ámbito de la comisión en la que estábamos trabajando, porque me consta que sí se ha hecho un gran esfuerzo, y me sumo a las valoraciones que han hecho mis compañeros anteriormente, tanto los portavoces del Grupo Popular como el presidente de la comisión, y extendiendo al secretario de Estado el agradecimiento.

Se ha demostrado que hay diferentes formas de hacer las cosas. Yo misma en esta tribuna he criticado las formas, y es de recibo que cuando las cosas se hacen bien también se diga. Lo comenté en la comisión y lo repito aquí, en el Pleno. Hay que tener en cuenta los tiempos para poder empezar un camino de encuentro o para poder buscar puntos de encuentro, más allá de que sabemos que el proyecto que se plantea no es el que mi grupo hubiera planteado, por lo que el encuentro podrá ser mayor o menor. Sabemos que quedan aspectos muy importantes para nosotros, con los que, como he manifestado, estamos en desacuerdo, pero hay que hacerlo de esa forma, con tiempo para poder, tras una primera manifestación de las opiniones, ir viendo dónde podemos encontrarnos. Y hasta el último minuto hemos estado intentando buscar posiciones, fórmulas o alternativas que pudieran satisfacer al proponente de la enmienda, pero también encontrar en el camino a quien había propuesto el proyecto. Así es como se puede conseguir. Y en esa línea es en la que, intentando solventar los dos pilares sobre los que entendíamos que podría pivotar el planteamiento de las cámaras, han ido las aportaciones que hemos planteado. *(El señor Vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia).*

No queda mucho más por decir. Algunas enmiendas han quedado en el camino y no estamos de acuerdo con el contenido o el fondo de algunos aspectos –como he comentado al principio-, pero con las enmiendas que han sido aceptadas y en coherencia con el recorrido del trámite parlamentario y la postura de mi grupo en el Congreso, comunico que mi grupo va a votar a favor del proyecto de ley, siendo crítica, repito, con algunos de los aspectos y sintiéndome satisfecha por las enmiendas aceptadas, porque, como he mencionado anteriormente, de casi todos los grupos de enmiendas que hemos presentado, alguna ha sido aceptada. Es una lástima que algún informe de algún departamento no haya conseguido un resultado favorable, lo tengo que decir hasta el final, pero quisiera agradecer la paciencia que algunos han tenido por mi tesón para conseguir algo más.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra su portavoz, el senador Montilla.

El señor MONTILLA AGUILERA: Gracias, señor presidente.

Señorías, el modelo de cámaras por el que apuesta el proyecto de ley es en realidad una síntesis del viejo modelo de la vigente Ley de 1993 y de las reformas que supuso en este caso el Real Decreto Ley 13/2010 que estableció, como ustedes saben, la adscripción voluntaria y la eliminación del recurso cameral permanente.

Se opta en el proyecto de ley que debatimos por la adscripción universal y obligatoria, manteniendo la supresión del recurso cameral permanente y, por tanto, la obligación económica de las empresas para con la institución.

La verdad es que este modelo híbrido tiene pocos referentes internacionales, como ustedes saben. Normalmente estas corporaciones, o son de adscripción y cuota voluntaria, o de adscripción y cuota obligatoria. Este segundo modelo es el de la mayoría de los países de la Europa continental y tiene seguramente más sentido con el carácter de corporaciones de derecho público que ostentan nuestras cámaras. Ahora bien, está claro que volver al recurso cameral permanente provocaría hoy menos consenso que el modelo híbrido por el que este proyecto de ley opta. No obstante, ello pone de relieve la contradicción del proyecto de ley de atribuir funciones públicas a las cámaras y no dotarlas de recursos para el desarrollo correcto de sus funciones. Sobre el carácter de corporaciones de derecho público de base privada con atribución de finalidades públicas y administrativas pivotó y pivota la adscripción obligatoria, como se menciona en la exposición de motivos, además de afirmar que no pueden ponerse en riesgo sus funciones públicas.

Es verdad que la polémica, en su día, no tanto por la adscripción obligatoria como por el recurso cameral permanente o cuota, se saldó con una sentencia del Tribunal Constitucional del año 1996 que confirmó la constitucionalidad de la previsión de adscripción obligatoria a las cámaras de comercio, no considerándolo contrario al artículo 22.1 de la Constitución. Justificaba el Tribunal Constitucional la conclusión de la necesidad de afiliación obligatoria por las funciones que la Ley 3/1993, que ahora se derogará, otorgaba a las cámaras de comercio, configurándolas como órganos consultivos y de colaboración con las administraciones públicas.

El proyecto de ley prevé, como decía, la adscripción obligatoria de oficio de todas las actividades empresariales, pero no el que dichas empresas tengan obligación de mantenimiento de la institución, es decir, se elimina de la regulación el recurso cameral. Esta contradicción entre el mantenimiento de la naturaleza jurídica de las cámaras como corporaciones de derecho público con relevantes funciones público-administrativas y la no previsión de los recursos necesarios para garantizar el desempeño de las funciones público-administrativas con imparcialidad y servicio al interés general que se requiere es evidente.

A solventar esta carencia y esa contradicción han ido dirigidas algunas de las enmiendas que hemos formulado al presente proyecto de ley. Igualmente han ido dirigidas algunas enmiendas a poner de relieve la contradicción entre el carácter de corporación de derecho público y el prescindir en parte de su funcionamiento de la legislación básica en materia de contratación, como si la Ley de régimen jurídico o la Ley de Contratos del Sector Público no las afectara.

Conviene igualmente recordar que la función de estas corporaciones de derecho público es la defensa de la actividad empresarial desde una perspectiva basada en el interés general, reforzada además con las funciones público-administrativas que le confiere la propia ley. Un papel muy diferente al de otro tipo de entidades, como son las organizaciones empresariales.

Todas estas reservas, materializadas en enmiendas –muchas de ellas no se han considerado, al menos inicialmente–, obviamente, hacían que nuestro grupo tuviera reticencias, cómo no, a este proyecto de ley. No obstante, compartimos su necesidad y su oportunidad para adaptar la ley. Asimismo, vemos positivas las enmiendas incorporadas en el proceso legislativo en el Congreso, como se ha puesto de relieve, y en esta Cámara, las transaccionales, tendentes a reforzar el campo de acción de las cámaras en aspectos tan importantes para el tejido empresarial como los relacionados con la competitividad y la internacionalización. Asimismo, también se ha reducido el potencial intervencionista e invasor de competencias autonómicas del texto inicialmente aprobado por el Gobierno. Aspectos positivos, pues, unos, y otros no tanto.

Para terminar, todas estas consideraciones hacen que nuestro grupo finalmente haya optado por dar su apoyo al proyecto de ley, no de una manera entusiasta -tengo que decirlo-, pero sí como reconocimiento en este caso de la voluntad demostrada por la mayoría; si hay voluntad es posible negociar, acordar, transaccionar. Vemos, Pleno tras Pleno, que esa no es la práctica habitual, que esta es la excepción que confirma la regla, y solo por eso y porque la ley es mejorable, pero aceptable, vamos a darle nuestro apoyo.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, presidente Montilla.

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

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, estamos ante un proyecto de ley fundamental para el impulso de la economía de nuestro país. Las cámaras de comercio son instituciones

que han venido desempeñando un papel importantísimo, juegan un papel estratégico clave y en el futuro serán imprescindibles para la vida económica de nuestro país y sobre todo para la contribución a la recuperación de la economía.

Esta ley, como se dice en su preámbulo, tiene como objetivo una redefinición de las cámaras de comercio junto con su función principal de prestación de servicios a las empresas; pretende reforzar su papel en el ámbito de apoyo a las pequeñas y medianas empresas en el campo de la internacionalización y de la mejora de la competitividad, prestación de servicios, aumento de la competitividad e internacionalización, elementos claves para nuestra economía.

Hablamos con frecuencia del tejido productivo, de la importancia que tiene en estos momentos para la creación de empleo. Pues bien, en estos momentos, hay que poner a su servicio todos aquellos instrumentos económicos, legislativos e institucionales para que puedan conseguir dichos objetivos. Evidentemente, todo ello tiene que redundar en la creación de empleo y de riqueza y, en definitiva, superar el actual grave contexto de crisis que venimos padeciendo.

Estamos de acuerdo en que hay que potenciar las cámaras de comercio y su función en pro de nuestro tejido empresarial. Esta ley representa un modelo que, evidentemente, no es nuestro modelo, y por ello hemos presentado enmiendas muy importantes tanto en el Congreso de los Diputados como en el Senado, y hemos tratado de buscar y de llegar a acuerdos y a consensos; repito, hemos buscado los consensos y, sinceramente, creo que hemos dado buena muestra de ello, hemos tenido una buena predisposición y, en definitiva, tanto en el trámite en el Congreso como en el Senado en la comisión, hemos votado a favor del dictamen.

Pero quiero también remarcar que este dictamen era, por decirlo de alguna forma, un voto condicionado a que aquí, en el Senado, se mejoraran aspectos de ámbito competencial que para nosotros son claves. Es cierto que se han mejorado muchos de los aspectos de este proyecto de ley; es cierto, lo reconocemos; pero nos hemos quedado cortos. Ustedes lo saben. Hemos hablado mucho estos días con el presidente de la comisión, don Octavio Adolfo López y el ponente, don José Luis Vallines y, por lo tanto, son conscientes de esta realidad y de lo que nosotros les hemos comentado. Para nosotros son claves los hechos competenciales y, en el trámite en el Senado, ninguna enmienda de ámbito competencial ha sido aceptada, ninguna. Esto vino con un compromiso, también en el Congreso, de que las enmiendas de tipo competencial tuvieran una solución en el trámite en el Senado. Repito, no ha sido aceptada ninguna enmienda de ámbito competencial del Grupo de Convergència i Unió.

Evidentemente, hay temas que son muy importantes, como que no se respeta la competencia autonómica para el desarrollo de la formación profesional dual; no se respeta la competencia autonómica para impulsar las competencias camerales para incrementar la competitividad y fomentar la innovación -cuestión muy importante-; no se establece la obligación de que se colabore con las comunidades autónomas en la redacción del plan cameral de internacionalización, etcétera. Saben que Cataluña tiene un papel muy importante en el impulso y en la estrategia de las pequeñas y medianas empresas, y entendemos que están invadiendo competencias importantes.

Por tanto, en nuestro grupo así se planteó en el Congreso y lo hemos planteado en la comisión. Lamentamos que ninguna de las enmiendas de tipo competencial haya sido aceptada, por lo que, en estas condiciones, aun reconociendo que se ha mejorado el proyecto de ley y que nuestras enmiendas han mejorado muchos ámbitos, como, por ejemplo, en lo relativo a la aportación del 30% que quedará en la cámara de comercio en función del lugar en que se realice dicha aportación, resulta evidente que para nosotros el competencial es un tema muy serio y hay ámbitos muy importantes al respecto que no se han atendido.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Señoría, por favor, termine.

El señor ALTURO LLOAN: Termino, señor presidente.
Por lo tanto, nosotros nos vamos a abstener en este proyecto de ley.
Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.
Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Ortiz.

El señor ORTIZ MOLINA: Muchas gracias, señor presidente.
Yo también me sumo al saludo de mi compañero a la representación cameral que nos acompaña.

Mi intervención será necesariamente breve. Solo pretendo ratificar lo que ya mi compañero Manchado ha expuesto en esta tribuna y ratificarme también en el voto favorable del Grupo Parlamentario Socialista.

Esta es una ley muy importante, y así lo ha destacado él y lo quiero destacar yo. Como sucede en la Europa continental, las cámaras son una solución a las políticas en beneficio básicamente de las pymes y el comercio, entendido este como conjunto de actividades de intercambio de bienes y servicios y para la internacionalización de la economía. Así lo ven los legisladores de los países de nuestro entorno y así lo debemos ver nosotros también. Las cámaras se han consolidado como órganos consultivos y de colaboración de las administraciones públicas en todo aquello que tenga relación con la representación, promoción y defensa de los intereses generales del comercio, la industria, la navegación y los servicios. Si observamos la actual red cameral española -ochenta y ocho cámaras y cuatrocientos puntos de atención- debemos valorar su amplia presencia y potencialidad en la vertebración de las políticas de apoyo a las empresas. Ello convierte a las cámaras en una herramienta muy eficaz en manos del propio tejido productivo y en manos también de los Gobiernos para articular e implementar políticas coordinadas de crecimiento y evitar duplicidades. Además, las cámaras de comercio españolas tienen presencia aproximadamente en cuarenta países.

La nueva legislación en la que nos movemos viene motivada por la necesidad de racionalizar en el actual contexto económico en que nos encontramos la estructura y el funcionamiento de las cámaras españolas, algo perfectamente asumible por todos. La ley persigue reforzar la eficiencia de las cámaras, mejorando los servicios que prestan a las empresas y estableciendo nuevas funciones para ellas, de forma que estos organismos actúen como

instrumentos de apoyo al Gobierno en su política económica y de regeneración del tejido empresarial, y todo ello sin olvidar, a nuestro juicio y con todo respeto a otras opiniones, la singularidad de las comunidades autónomas.

Señorías, en España estamos inmersos desde hace bastantes años ya en la pelea que representa la lucha por la igualdad. Afortunadamente, aunque queda mucho camino por recorrer, esta realidad también se va abriendo paso en el ámbito empresarial y específicamente en el mundo cameral. Durante el año 2013 diez mujeres al día montaron su propia empresa a través del programa de apoyo empresarial a las mujeres de las cámaras de comercio. He querido destacar este aspecto para que no pase desapercibido algo que me parece cualitativamente muy importante pero que muchas veces tenemos tendencia a olvidar, a pesar de los grandes discursos que a veces articulamos en torno a este punto.

Como decía al inicio de mi intervención, vamos a votar a favor de esta ley, no tanto porque estemos totalmente de acuerdo, sino porque el texto inicial ha mejorado en su tramitación, tanto en el Congreso, como en el Senado, de tal manera que merece nuestro apoyo. Y esto me permite traer a colación una breve reflexión con la que pretendo concluir. Ya he dicho que esta no es nuestra ley. Si la tuviésemos que hacer nosotros, probablemente no la haríamos igual. Sin embargo, sabemos que estamos en la oposición, que el Partido Popular tiene la mayoría y es razonable que las leyes respondan sustancialmente al criterio de la mayoría.

Ante esta circunstancia debemos preguntarnos ¿por qué podemos votar esta ley conjuntamente? ¿Por qué en la tramitación de esta ley ha sido posible el diálogo y la cooperación -que dicho sea de paso, es lo que los ciudadanos nos demandan- en lugar de la habitual confrontación? En mi humilde opinión ha sido porque el Grupo Popular ha hecho una excepción en este caso, ha renunciado a hacer un uso de su mayoría absoluta desde una concepción absolutista, y ha hecho bien porque el absolutismo ya fue superado por la modernidad que nos trajo las sociedades democráticas de las que afortunadamente disfrutamos.

Quizá tengan algo que ver en esto los interlocutores.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Señoría, por favor, finalice.

El señor ORTIZ MOLINA: En este caso hemos contado con el señor secretario de Estado de Comercio, el señor García-Legaz, y ha sido posible el diálogo y el acuerdo, mientras que en otros casos, como hemos podido comprobar en la Ley de Educación, la Ley de seguridad privada o en la comúnmente conocida como Ley del aborto, ocurre lo contrario; no hay el más mínimo espacio para el diálogo. (*Rumores*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Señoría, por favor, vaya finalizando. Ha consumido el tiempo que tenía asignado. (*Rumores*).

El señor ORTIZ MOLINA: Tengan paciencia, señorías. (*Protestas*).

En estos casos, ante el ministro de Educación, ante el del Interior o ante el de Justicia, podríamos decir aquello de con la Iglesia hemos topado.

Concluyo, para no molestar, señorías, porque son ustedes muy sensibles -creo que excesivamente sensibles-. Vamos a votar favorablemente esta ley y la vamos a respaldar, además creo que de forma amplia en esta Cámara pero, como decía, no tanto porque sea la nuestra, sino porque ha sido ampliamente consensuada y el texto definitivo nos parece razonable y perfectamente asumible.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Muchas gracias, señor Ortiz.

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

El señor VALLINES DÍAZ: Gracias, señor presidente.

Empezaré por el final. El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista se preguntaba por qué había sido posible el consenso. Ha dicho que ha sido porque ha cambiado el Grupo Popular, pero también habrán cambiado algo los grupos de la oposición en el debate de esta ley, que han hecho posible -también con nuestra actitud- ese consenso. Por tanto, todos tendremos que hacer el examen de conciencia, para ver si en el futuro obtenemos más lugares de encuentro y más acuerdos, pero no es posible dejar la carga de la prueba solamente al Grupo Popular.

Sin duda, esta es una ley imperfecta, como todas. Se ha buscado un modelo de actividad pública, de derecho público o de derecho privado, e incluso hemos contado con alguna aportación de la señora secretaria de la comisión en esta materia, para lograr al final un instrumento válido, que sea eficaz a esas pequeñas y medianas empresas, que están más desprotegidas en relación con su presencia internacional, por ejemplo.

Señora Iparragirre, no es su ley, pero se parece mucho; se parece mucho y, de hecho, ni siquiera usted misma ha hecho demasiado hincapié en el problema de las competencias autonómicas.

Tampoco lo ha hecho el señor Montilla, que se siente satisfecho con las competencias autonómicas, aunque es verdad que tiene imperfecciones.

Señor Alturo, usted renuncia a la paternidad de esta criatura, pero su grupo es padre de esta criatura en gran medida. (*Denegaciones del señor Alturo Lloan*). Como le he dicho antes, en el Congreso de los Diputados se aceptaron catorce de las veintinueve enmiendas que presentaron. Además, también se han hecho avances en relación con las competencias autonómicas; quizá no todo lo que ustedes planteaban, pero el avance del 70% y del 30% se ha logrado en la comisión, y aquello a lo que daban ustedes mucha importancia en el Congreso de los Diputados, que es el tratamiento de la consideración tributaria de las aportaciones de las empresas a las cámaras, también se ha tenido en cuenta. Respetando su actitud, como no podría ser de otra manera, me parece que es usted un pelín injusto con el Grupo Parlamentario Popular. Esperemos que mediten durante el tiempo que queda hasta que esta ley llegue al Congreso y cambien de actitud.

En definitiva, señores portavoces que han anunciado que van a votar a favor, muchísimas gracias y también gracias por el reconocimiento del consenso. Y al portavoz de CiU le pido, por favor, que de aquí al Congreso hagan un esfuerzo.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.
Llamamos a votación. *(Pausa)*.

Señorías, vamos a dar comienzo a la votación de la ley básica de las cámaras de comercio. *(Rumores)*. Les comunico que van a ser dos votaciones largas, aparte de que aún quedan por tratar algunos puntos del orden del día. *(Continúan los rumores)*. ¡Silencio, señorías!

Vamos a iniciar la votación de las enmiendas de la senadora Capella, del Grupo Parlamentario Mixto. Votamos en primer lugar la número 22.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 2; en contra, 156; abstenciones, 66.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 31, también de la senadora Capella.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 2; en contra, 156; abstenciones, 66.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 26, 27 y 29.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 1; en contra, 145; abstenciones, 77.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas 35 y 38.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 2; en contra, 141; abstenciones, 81.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda 37.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 3; en contra, 140; abstenciones, 81.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 20, 21, 28, 30 y 32.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 1; en contra, 146; abstenciones, 77.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.

Enmiendas 23 a 25, 33, 34 y 36.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 2; en contra, 146; abstenciones, 76.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Dentro del Grupo Mixto, sometemos a votación la enmienda número 2 de los senadores Eza y Salanueva.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 225; votos emitidos, 223; a favor, 72; en contra, 140; abstenciones, 11.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 3 de los senadores Eza y Salanueva.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 225; votos emitidos, 224; a favor, 85; en contra, 138; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Dentro del Grupo Mixto, enmiendas presentadas por los senadores Iglesias y Mariscal. En primer lugar, la enmienda número 5.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 15; en contra, 144; abstenciones, 65.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 7 y 9 de los mismos senadores.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 77; en contra, 144; abstenciones, 3.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas 6, 8, 11 y 15.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 67; en contra, 144; abstenciones, 13.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 12.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 67; en contra, 139; abstenciones, 18.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 13.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 66; en contra, 140; abstenciones, 18.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 10 y 14 de los mismos senadores Iglesias y Mariscal.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 4; en contra, 146; abstenciones, 74.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 16 a 19 de los senadores Quintero y Zerolo, del Grupo Parlamentario Mixto.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 19; en contra, 139; abstenciones, 65.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Por parte del Grupo Parlamentario Vasco, votamos las enmiendas números 89 y 97.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 16; en contra, 137; abstenciones, 70.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda 94 del mismo grupo parlamentario.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 82; en contra, 138; abstenciones, 4.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 98 y 101.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 16; en contra, 139; abstenciones, 69.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda 90, del Grupo Parlamentario Vasco.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 16; en contra, 203; abstenciones, 5.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 88 y 91.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 83; en contra, 139; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda 93.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 82; en contra, 138; abstenciones, 3.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda 95.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 83; en contra, 139; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Pasamos, a continuación, a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Entesa.
En primer lugar, votamos la número 47.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 15; en contra, 145; abstenciones, 64.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 48, 50 y 53.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 67; en contra, 144; abstenciones, 11.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas 49 y 51.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 77; en contra, 145; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 52, también del Grupo Parlamentario Entesa.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 5; en contra, 145; abstenciones, 74.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 54, 55 y 57.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 67; en contra, 139; abstenciones, 18.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas número 56.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 223; a favor, 78; en contra, 138; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 58.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 4; en contra, 145; abstenciones, 75.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 59.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 65; en contra, 146; abstenciones, 13.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 44.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 223; a favor, 67; en contra, 138; abstenciones, 18.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 40, 42 y 45.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 223; a favor, 77; en contra, 139; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 41.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 83; en contra, 138; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 72.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 78; en contra, 139; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 43.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 78; en contra, 139; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
A continuación pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió.
Votamos, en primer lugar, las número 78 y 86.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 16; en contra, 139; abstenciones, 69.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 79.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 13; en contra, 192; abstenciones, 19.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 81 y 82.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 77; en contra, 139; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 85
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 78; en contra, 139; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 74, 77, 84 y 87.
Comienza la votación *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 223; a favor, 82; en contra, 138; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas 73, 75, 76 y 80, del mismo grupo, de CiU.
Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 222; a favor, 83; en contra, 137; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.
En primer lugar, la número 62.
Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 83; en contra, 139; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 64.
Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 65; en contra, 139; abstenciones, 20.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 65.
Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 66; en contra, 140; abstenciones, 18.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 61, 63 y 66, del mismo grupo.
Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 222; a favor, 78; en contra, 137; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas de la Entesa y del Grupo Socialista de vuelta al texto del Congreso en lo modificado por las enmiendas 68 a 71, del Grupo Popular, 100, del Grupo Vasco, y la enmienda transaccional aprobada sobre la base de la enmienda 83 de CiU y las enmiendas 92 y 99, del Grupo Parlamentario Vasco.
Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 65; en contra, 157; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Propuesta de modificación del dictamen con número de registro 112923, firmada por todos los grupos.

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*).

Aprobada.

Propuesta de modificación del dictamen con número de registro 112924, sobre la base de las enmiendas 1, del Grupo Mixto, 60, del Grupo Socialista, y 39, de Entesa, firmada por todos los grupos, excepto por el Grupo Parlamentario Mixto.

Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 222; en contra, 1; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda aprobada.

Propuesta de modificación del dictamen con número de registro 112940, firmada por todos los grupos.

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

Propuesta de modificación del dictamen con número de registro 112941, sobre la base de la enmienda 96, del Grupo Vasco, firmada por todos los grupos, excepto por el Grupo Parlamentario Mixto.

Comienza la votación (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 224; a favor, 219; en contra, 4; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda aprobada.

Votación de aquellas partes del proyecto de ley, enmendadas en comisión y no comprendidas en las votaciones anteriores.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos 223; a favor, 222; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan aprobadas.

Votación del resto del proyecto de ley.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 224; votos emitidos, 223; a favor, 209; en contra, 2; abstenciones, 12.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda aprobado.

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

7. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

7.1. DICTÁMENES DE COMISIONES

7.1.3. 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. (*Votación*)

COMISIÓN: INTERIOR
(Núm. exp. 621/000061)

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez):

Abran las puertas (*Pausa*).

Llaman a votación (*Pausa*).

Cierren las puertas. (*Pausa.- Rumores*).

Silencio, señorías.

Vamos a votar el proyecto de ley debatido anteriormente sobre tráfico.

En primer lugar, votamos la enmienda número 42, de la senadora Capella, del Grupo Mixto.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 6; en contra, 132; abstenciones, 68.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.

Votamos la enmienda número 43, del Grupo Parlamentario Mixto.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 205; votos emitidos, 205; a favor, 76; en contra, 129.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.

Votamos la enmienda número 44.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 15; en contra, 131; abstenciones, 60.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.

Votamos las enmiendas números 36 y 41.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 9; en contra, 132; abstenciones, 66.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 35 a 37, 40 y 45.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 65; en contra, 131; abstenciones, 10.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 38.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 5; en contra, 190; abstenciones, 12.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 1, del Grupo Mixto, presentada por la senadora Salanueva y el senador Yanguas.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 60; en contra, 136; abstenciones, 11.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas 2, 3 y 4.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 5; en contra, 193; abstenciones, 9.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 5.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 205; a favor, 6; en contra, 189; abstenciones, 10.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Enmienda número 12, de los senadores Iglesias y Mariscal.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 3; en contra, 145; abstenciones, 59.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 6, del mismo grupo.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 4; en contra, 194; abstenciones, 9.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 13.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 205; a favor, 2; en contra, 135; abstenciones, 68.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 7 a 11, 14, 17, 19, 21 a 34, 47 y 52.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 9; en contra, 132; abstenciones, 66.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 20, 48 y 49.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 205; votos emitidos, 205; a favor, 9; en contra, 186; abstenciones, 10.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 46 y 51.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 206; a favor, 67; en contra, 131; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
También del Grupo Mixto, votamos las enmiendas presentadas por el senador Martínez Oblanca. En primer lugar, la número 60.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 2; en contra, 140; abstenciones, 64.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmienda número 61.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 60; en contra, 140; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 67.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 3; en contra, 132; abstenciones, 72.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 54.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 67; en contra, 131; abstenciones, 9.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 53 y 81.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 9; en contra, 189; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 55 a 59, 62, 65, 68 a 80 y 82 a 84.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 9; en contra, 131; abstenciones, 67.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos a continuación las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado.
En primer lugar, la número 88.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 15; en contra, 191; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 85 y 99 del mismo grupo parlamentario.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 17; en contra, 131; abstenciones, 59.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 89 y 100.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 8; en contra, 189; abstenciones, 10.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 95 y 96.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 8; en contra, 131; abstenciones, 67.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 86, 87, 90, 94, 97 y 98.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 7; en contra, 132; abstenciones, 68.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario de la Entesa. En primer lugar, votamos las números 125 y 138.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 12; en contra, 185; abstenciones, 9.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 131.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 4; en contra, 138; abstenciones, 64.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 148.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 205; a favor, 6; en contra, 131; abstenciones, 68.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 126 a 130, 132 a 135, 137, 139 a 147 y 149 a 153.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 9; en contra, 130; abstenciones, 67.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 156.
Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 66; en contra, 130; abstenciones, 10.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 165.

Comienza la votación. *(Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 107; a favor, 66; en contra, 132; abstenciones, 9.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 169.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 68; en contra, 131; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda 189.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 74; en contra, 131; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 178 y 179.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 75; en contra, 132.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 157 y 173.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 62; en contra, 132; abstenciones, 13.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 154 a 155, 158 a 164, 166 a 168, 170, 172, 174 a 177 y 180 a 188.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 67; en contra, 131; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votación de vuelta al texto del Congreso en lo modificado por la enmienda 251 del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 73; en contra, 132; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Vuelta al texto del Congreso en lo modificado por las más 231, 237, 239, 243, 245, 248 y 249 del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 66; en contra, 132; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, en primer lugar, la enmienda 108.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 15; en contra, 190; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la enmienda 102.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 15; en contra, 181; abstenciones, 10.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 106, 109 y 120.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 14; en contra, 192; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 115 del mismo grupo parlamentario.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 14; en contra, 191; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 121 y 123.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 14; en contra, 132; abstenciones, 61.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmienda número 122.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 206; a favor, 24; en contra, 132; abstenciones, 50.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Enmiendas números 101, 103 y 110.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 206; a favor, 24; en contra, 131; abstenciones, 51.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 104, 105, 111, 112, 117 a 119 y 124 del mismo
Grupo de Convergència i Unió.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 15; en contra, 132; abstenciones, 60.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario
Socialista.
En primer lugar, enmiendas números 193 y 213.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 205; a favor, 60; en contra, 132; abstenciones, 13.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 192, 201 y 225.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 67; en contra, 132; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 220 y 221.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 75; en contra, 132.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas números 190, 191, 194 a 212, 214 a 219 y 222 a 224.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 67; en contra, 133; abstenciones, 7.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo de la Entesa y Socialista de vuelta al texto del
Congreso en lo modificado por la enmienda 241 del Grupo Parlamentario
Popular.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 75; en contra, 132.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan rechazadas.
Vuelta al texto del Congreso de los mismos grupos parlamentarios en lo
modificado por las enmiendas 233 y 242 del Grupo Parlamentario Popular.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 67; en contra, 139; abstenciones, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Vuelta al texto del Congreso en lo modificado por las enmiendas 227 a 230, 240 y 246.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 202; votos emitidos, 201; a favor, 66; en contra, 127; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda rechazada.
Votamos la propuesta de modificación del dictamen sobre la enmienda 107, de CiU, con el número de registro 112907 firmada por todos los grupos, con excepción del Grupo Parlamentario Socialista.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 141; en contra, 64; abstenciones, 2.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda aprobada.
Propuesta de modificación del dictamen con número de registro 112909 firmada por todos los grupos.

¿Se entiende aprobada por asentimiento? *(Asentimiento)*.

Queda aprobada.

Propuesta de modificación del dictamen con el número de registro 112953 sobre la base de la vuelta al texto del Congreso en lo modificado por las enmiendas 226, 232, 234, 235, 236, 238, 244, 247, 250 y 252 del Grupo Parlamentario Popular.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 206; votos emitidos, 206; a favor, 206.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda aprobada.
Votación de aquellas partes del proyecto de ley enmendadas en comisión y no comprendidas en las votaciones anteriores.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 206; en contra, 1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Quedan aprobadas.
Votación del resto del proyecto de ley.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 207; votos emitidos, 207; a favor, 139; en contra, 60; abstenciones, 8.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Queda aprobado.

Tal como dispone el artículo 90 de la Constitución, se dará traslado de las enmiendas aprobadas por el Senado al Congreso de los Diputados para que este se pronuncie en forma previa a la sanción del texto definitivo por S.M. el Rey. (*Rumores*).

Silencio, señorías.

10. TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES

10.1. CONOCIMIENTO DIRECTO

10.1.1. TRATADO SOBRE EL COMERCIO DE ARMAS, HECHO EN NUEVA YORK EL 2 DE ABRIL DE 2013. (Núm. exp. 610/000111)

El señor vicepresidente da lectura a los puntos 10., 10.1. y 10.1.1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Pasamos al siguiente punto del orden del día.

No se han presentado propuestas a este tratado.

¿Algún grupo desea intervenir? (*Denegaciones*).

La votación telemática ha sido autorizada por las senadoras García Carrasco y Navarro Viscasillas y por el senador Marín Torrecillas. Los tres han emitido voto favorable a este convenio.

¿Se aprueba por asentimiento? (*Asentimiento*).

11. CONVENIOS Y ACUERDOS DE COOPERACIÓN ENTRE COMUNIDADES AUTÓNOMAS

11.1. CONOCIMIENTO DIRECTO

11.1.1. CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA COMUNIDAD DE MADRID Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA-LA MANCHA PARA LA RENOVACIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE LOS TÍTULOS DE ABONO TRANSPORTES DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID EN LOS DESPLAZAMIENTOS ENTRE AMBAS COMUNIDADES. (Núm. exp. 592/000014)

AUTORES: GOBIERNO DE LA COMUNIDAD DE MADRID y JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA

El señor vicepresidente da lectura a los puntos 11., 11.1. y 11.1.1.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Pasamos al siguiente punto del orden del día.

No se han presentado propuestas de que la celebración de este convenio necesite la autorización de las Cortes Generales.

¿Alguien desea intervenir? (*Denegaciones*).

En consecuencia, la Cámara toma conocimiento de la celebración de dicho convenio.

Se levanta la sesión.

Eran las quince horas y diez minutos.

BORRADOR