



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

7 de julio de 2015

Núm. 153-2

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000153 Proyecto de Ley de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas presentadas en relación con el Proyecto de Ley de Carreteras, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de junio de 2015.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 1, apartado 2

De modificación.

La letra f) del apartado 2 del artículo 1 queda redactada como sigue:

«f) Colaborar en la protección del medio ambiente, **especialmente con la creación de diseños adecuados para uso de vehículos no motorizados en condiciones de seguridad, en particular de ciclos, tanto para nuevas vías como para las que precisen obras de conservación, mantenimiento o ampliación de las existentes.**»

MOTIVACIÓN

Concretar la competencia que la Ley determina para la creación de diseños aptos para otros usuarios de la vía no motorizados para una movilidad sostenible, la protección del medio ambiente y la necesaria intermodalidad que garantice la libre circulación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 2

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo 1, apartado 2

De modificación.

La letra h) del apartado 2 del artículo 1 queda redactada como sigue:

«h) Promover la coordinación con otras redes de infraestructuras, **los diferentes modos de transporte y la intermodalidad entre ellos, especialmente los de mayor sostenibilidad, como lo es la adecuada intermodalidad entre bicicleta y los sistemas de ferrocarril nacional y regional.**»

MOTIVACIÓN

Concretar la competencia que la Ley determina para la creación de diseños aptos para otros usuarios de la vía no motorizados para una movilidad sostenible, la protección del medio ambiente y la necesaria intermodalidad que garantice la libre circulación.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 2 queda redactado como sigue:

«2. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas para la circulación **de vehículos a motor y de otros modos no motorizados.**»

MOTIVACIÓN

Por un concepto integral de movilidad sostenible y respeto al medio ambiente no puede discriminarse al uso no motorizado de las vías públicas. Todas las políticas (Ley de Economía sostenible) han de garantizar la integración efectiva de estos modos no contaminantes de transporte. Una ley de carreteras no puede volver la espalda a esta realidad; es más, debe ser la garante de su implantación.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo 2, apartado 3

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 3

La letra b) del apartado 3 del artículo 2 queda redactada como sigue:

«b) Son autovías las carreteras que no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel. **Las autovías serán en todo caso de uso compartido con ciclos si en los distintos tramos de su recorrido no hubiera vía alternativa que cumpla los requisitos para ser considerada carretera.»**

MOTIVACIÓN

Es necesario garantizar que los vehículos no motorizados tengan plena libertad de movimientos, por lo que a los efectos de posterior definición del concepto de vía alternativa que se propone introducir en otra enmienda, es preciso ofrecer seguridad jurídica a lo dispuesto en el art. 18 de la Ley de Seguridad Vial, de tal naturaleza que los titulares de las vías deberán tener en cuenta que es preciso que en todas las autovías o bien ofrezcan rutas alternativas según la definición que se detallará en el Anexo I, o bien no se pueda prohibir la circulación a ciclos de modo taxativo o discrecional.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 5

De modificación.

El segundo párrafo del artículo 5 queda redactado como sigue:

«Artículo 5. Carreteras del Estado no integradas en la Red de Carreteras del Estado.

(...)

Este viario podrá ser cedido a otras Administraciones Públicas. El expediente se promoverá a instancia de éstas o del propio Ministerio de Fomento y **requerirá convenio entre las diferentes Administraciones Públicas intervinientes en la cesión.»**

MOTIVACIÓN

Se propone garantizar los intereses de las Entidades Locales en la cesión de viario de la Administración Central a dichas entidades, sustituyendo la situación de dominio en esta materia de la Administración Central por un consenso de intereses con las Entidades Locales.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 7, apartado 2

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 4

La letra d) del apartado 2 del artículo 7 queda redactada como sigue:

«d) Criterios de coordinación con otras redes de carreteras, así como con otros sistemas de comunicación y transporte, **como pueden ser las redes ciclistas actuales y futuras, a fin de promover los modos no motorizados en general para garantizar la movilidad en las redes de infraestructuras del Estado.** A estos efectos se considerará la complementariedad y sustitución entre modos de transporte, así como la accesibilidad de los modos no motorizados a ellas, para una mejor asignación de los recursos asignados a la política de transportes e infraestructuras.»

MOTIVACIÓN

Desarrollar en el Plan Estratégico de las Carreteras del Estado la inclusión de la creación de un plan nacional de intermodalidad y accesibilidad al transporte público que garantice la promoción específica de los modos no motorizados, a los que se pondrán a su servicio dichos planes de intermodalidad programados.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 7. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 7 con la siguiente redacción:

«2 bis (nuevo). El Plan Estratégico de las Carreteras del Estado desarrollará un plan específico de infraestructuras ciclistas, ciclocarriles e intersecciones ciclistas que incluyan planes de conservación de la red vial en buenas condiciones, con especial mención a los arcones y a su adecuación para el tránsito de bicicletas y programas de creación de rutas paralelas a las autovías y autopistas para su uso por bicicletas con la creación de vías ciclistas, especialmente en aquellos lugares que no cuenten con vías alternativas a las autovías.»

MOTIVACIÓN

Es necesario que, para garantizar la creación de infraestructuras adecuadas al uso ciclista, se coordinen los trabajos de integración del tránsito ciclista en la Red de carreteras del Estado, o bien con la creación de una red de vías ciclistas principalmente en aquellos tramos donde no existan rutas alternativas a las autovías que pudieran suponer un riesgo para la circulación ciclista.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 7. Nuevo apartado

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 5

Se añade un nuevo apartado en el artículo 7 con la siguiente redacción:

«2 ter (nuevo). Se establecerá un calendario para implantar en todas las vías objeto de esta Ley pintura de señalización antideslizante, la sustitución de elementos reflectantes que no pongan en peligro la seguridad del ciclista, la modificación de las vías ciclistas existentes para adaptar su anchura, su tipo de firme, amplitud de las curvas, la adecuada distancia y separación del resto de carriles del tráfico para cada tipología de vía, así como las modificaciones en el diseño y colocación de las vallas metálicas de protección, todo ello conforme a la normativa técnica específica de vías ciclistas y de diseño de las vallas metálicas.»

MOTIVACIÓN

Se propone establecer un calendario para aplicar la normativa técnica de obligado cumplimiento sobre las vías ciclistas en base a criterios técnicos que garanticen la seguridad y la comodidad de las mismas, así como de implantación de los nuevos «quitamiedos» en todas las vías, que tantas lesiones y fallecidos han causado en los modelos anteriores entre ciclistas y motoristas.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 7. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 7 con la siguiente redacción:

«2 quáter (nuevo). Se establecerán criterios de vigilancia en el cumplimiento de las actuaciones en lo referente a los trabajos de limpieza, mantenimiento y conservación de los arcenes así como un plan calendarizado de dotación, en todas las vías objeto de esta Ley, de arcenes con un mínimo de anchura y la corrección de los escalones ya existentes en los mismos para que la plataforma de toda la vía quede al mismo nivel.»

MOTIVACIÓN

Es el arcén el lugar normalmente destinado a la circulación de ciclistas y que garantiza su seguridad. Dotar a las vías de la Red de Carreteras del Estado de las necesarias obras para ampliar arcenes allí donde no existan es una medida que beneficia la seguridad de los ciclistas y por ende de todos los usuarios de la carretera.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 7, apartado 3

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 6

El primer inciso del apartado 3 del artículo 7 queda redactado como sigue:

«Artículo 7. Plan Estratégico de las Carreteras del Estado.

(...)

3. El Plan Estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, previo informe del Consejo Asesor de Fomento, oídas las Administraciones Autonómicas y **las Administraciones Locales, a través de la Federación Española de Municipios y Provincias**, y de los sectores que puedan resultar afectados, **además de los informes de los miembros del Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, en la forma que reglamentariamente se determine.»

MOTIVACIÓN

Se propone posibilitar la representación de las Entidades Locales a través de la FEMP, única asociación de ámbito estatal de la Administración Local en España. Además, por ser materia que afecta al tráfico, seguridad vial y movilidad, han de informar los miembros del Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 9, apartado 2

De adición.

Se añade una nueva letra f) en el apartado 2 del artículo 9 con la siguiente redacción:

«f) Identificación y análisis de la viabilidad medioambiental de todas aquellas infraestructuras que induzcan al incremento del tráfico motorizado y a la dispersión urbanística.»

MOTIVACIÓN

Las infraestructuras han de contribuir hacia la tendencia de la ciudad compacta, próxima y accesible. No han de aumentar los problemas medioambientales que conllevan la congestión y la contaminación, creando vías que induzcan a planeamientos urbanísticos insostenibles que llevan a un aumento del tráfico.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 9, apartado 2

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 7

Se añade una nueva letra g) en el apartado 2 del artículo 9 con la siguiente redacción:

«g) Garantía de la adecuada accesibilidad de las bicicletas entre los núcleos urbanos y las vías interurbanas.»

MOTIVACIÓN

Las salidas y entradas de las ciudades hacia las vías interurbanas son actualmente auténticas barreras para las bicicletas, al haberse pensado en la mayor parte de los casos en el tráfico a motor, dejando aislados a los ciclistas, algo inaceptable en el contexto europeo.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 9. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado 5 en el artículo 9 con la siguiente redacción:

«5 (nuevo). En todo caso, en los pliegos de condiciones de las obras a ejecutar por el Ministerio de Fomento se incluirá en el diseño de las obras nuevas o de reforma de las ya existentes la utilización de las carreteras para la circulación segura de los ciclistas.»

MOTIVACIÓN

Se propone añadir este criterio en los pliegos de condiciones, para garantizar en los diseños de las obras la integración segura de los ciclistas como requisito de concesión de la obra.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 9. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado 6 en el artículo 9 con la siguiente redacción:

«6 (nuevo). Se elaborará una normativa de obligado cumplimiento sobre requisitos técnicos de las vías ciclistas, ciclocarriles, aceras bici e intersecciones ciclistas que establezca anchos mínimos, radios de curvatura, porcentajes máximos de rampas y escalones, el diseño de vías, la distancia y separación desde las aceras y resto de carriles del tráfico, la señalización y calmado de tráfico así como normativa técnica sobre pintura de señalización antideslizante y demás elementos reflectantes situados en el pavimento que no pongan en peligro la seguridad del ciclista, así como la creación de diseños de rejillas que hayan de situarse en el pavimento que impidan la introducción en los mismos de las ruedas de ciclos y motocicletas y las especificaciones precisas para garantizar su adherencia.»

MOTIVACIÓN

Es necesario incluir en los principios generales la obligación de seguir unas normas técnicas de obligado cumplimiento que desarrollen lo que actualmente no existe: la creación de normativa técnica específica para construir carreteras en las que puedan circular ciclistas en condiciones de seguridad con las soluciones adecuadas en su diseño y en las condiciones del pavimento.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 10, apartado 4

De adición.

Se añade una nueva letra g) en el apartado 4 del artículo 10 con la siguiente redacción:

«g) (nueva) La definición de los criterios generales aplicables a la inclusión de la integración del uso ciclista en la programación, proyección, construcción, conservación y explotación de las carreteras y de sus elementos funcionales incluidos en el programa.»

MOTIVACIÓN

Como instrumento de desarrollo de los principios generales al caso concreto.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 11, apartado 2

De modificación.

La letra g) del apartado 2 del artículo 11 queda redactada como sigue:

«g) Estudios de delimitación de tramos urbanos, en los que se definen aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluye la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como la línea límite de edificación **y su necesaria ciclabilidad.**»

MOTIVACIÓN

Al ser tramos urbanos, deberá establecerse su carácter ciclable y el acometimiento de las reformas precisas en el caso de que no se permitiera el uso ciclista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 9

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Nuevo artículo

De adición.

Se añade un nuevo artículo con la siguiente redacción:

«Artículo 15 bis (nuevo). Evaluación y memorias en materia de accesibilidad universal para personas con discapacidad.

Los estudios informativos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán incluir una memoria de las necesidades de la infraestructura en materia de accesibilidad universal, que examine las alternativas y determine las soluciones técnicas necesarias para garantizar la accesibilidad universal y no discriminación a todas las personas con discapacidad.»

MOTIVACIÓN

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional quinta del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, se propone subsanar una omisión relevante de este proyecto de ley, que no recoge ninguna previsión en relación con los estudios previos en materia de accesibilidad a personas con discapacidad.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 16, apartado 7

De modificación.

El apartado 7 del artículo 16 queda redactado como sigue:

«Artículo 16. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

(...)

7. Con la finalidad de garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos en presencia, y una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y las Administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio, el Ministerio de Fomento **solicitará** su participación en las reuniones que celebren los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que afecten a carreteras del Estado, con independencia de su sistema de gestión.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 10

MOTIVACIÓN

Se propone sustituir «podrá solicitar» por «solicitará», para garantizar los intereses de las Entidades Locales en la ordenación del territorio y ordenación urbanística a través de la representación de dichas entidades en los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial.

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 38, apartado 1

De modificación.

El primer párrafo del apartado 1 del artículo 38 queda redactado como sigue:

«1. El Ministerio de Fomento, en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros Departamentos Ministeriales, podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria o la adecuada explotación de las carreteras del Estado lo requieran, limitaciones temporales, o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras, **así como establecer la reducción de los límites genéricos de la velocidad en determinados horarios fijos como medida de protección de ciclistas en las horas y días de mayor tránsito de usuarios de la bicicleta.**»

MOTIVACIÓN

Es una práctica muy difundida que debe tener específica cobertura legal.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 40

De modificación.

El artículo 40 queda redactado como sigue:

«Artículo 40. Daños a la carretera.

El Ministerio de Fomento podrá exigir a los causantes de daños a las carreteras o sus elementos el resarcimiento del coste de la reparación, con independencia de las sanciones que en su caso puedan corresponderles o, incluso cuando no procedan éstas.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá exigir al causante de daños el resarcimiento del coste que conlleve su intervención para el auxilio público mediante personal, ya sea a través de medios propios o contratados, medios de señalización o balizamiento, la custodia de vehículos o cargas y la retirada de restos en caso de accidente o avería.

También se podrán imponer sanciones y exigir responsabilidades a quienes tengan la obligación legal de mantener las vías en adecuadas condiciones de seguridad y no acometan las obras de reparación o mantenimiento necesarias por causa de deterioro o destrucción de la vía o sus elementos.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 11

MOTIVACIÓN

Es necesario establecer el criterio de responsabilidad de quienes legalmente deben de vigilar por el adecuado estado de la vía.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 41, apartado 2

De adición.

Se añade una nueva letra i bis) en el apartado 2 del artículo 41 con la siguiente redacción:

«i bis) (nueva). La omisión por quien esté obligado legalmente de la acometida de las obras imprescindibles para el mantenimiento o reparación de la vía cuando se comprometa gravemente la seguridad de los usuarios por el estado de la misma.»

MOTIVACIÓN

Se propone sancionar comportamientos muy graves por omisión de quienes tienen el deber de conservación o reparación de la vía cuando dicha omisión comprometa gravemente la seguridad.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 48, apartado 3

De modificación.

El apartado 3 del artículo 48 queda redactado como sigue:

«Artículo 48. Estudios de delimitación de tramos urbanos.

(...)

3. En caso de conformidad, o si el Ayuntamiento o la Comunidad afectada no contestasen en el plazo mencionado, el citado estudio podrá ser aprobado por el Ministerio de Fomento. En el supuesto de disconformidad, se **iniciará el proceso de negociación de convenio entre las diferentes Administraciones Públicas.**»

MOTIVACIÓN

Se propone garantizar los intereses de las Entidades Locales en la aprobación de la Administración Central de los estudios de delimitación de tramos urbanos, sustituyendo la situación de dominio en esta materia de la Administración Central por un consenso de intereses con las Entidades Locales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 12

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo 49

De modificación.

El artículo 49 queda redactado como sigue:

«Artículo 49. Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras.

Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o del Ministerio de Fomento y **resultará de convenio firmado entre ambas administraciones.**»

MOTIVACIÓN

Se propone garantizar los intereses de las Entidades Locales en la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras, sustituyendo la situación de dominio en esta materia de la Administración Central por un consenso de intereses con las Entidades Locales.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Nueva disposición transitoria

De adición.

Se añade una nueva disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria. Uso de la bicicleta en la vías públicas.

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno elaborará una normativa técnica específica para adaptar el uso de la bicicleta a las vías públicas en condiciones de seguridad y regulará la construcción de vías ciclistas conforme a lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 9 de esta Ley.»

MOTIVACIÓN

Resolver una laguna legal que garantice la uniformidad en las soluciones precisas para la efectiva integración de los vehículos no motorizados en las vías objeto de esta Ley, así como un diseño adecuado de las vías ciclistas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 13

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al anexo I

De adición.

Al final del anexo I se añade una nueva definición con la siguiente redacción:

«Vía alternativa para ciclistas. Vía asfaltada que, sin ser autopista o autovía, discurre como alternativa al recorrido existente entre los distintos tramos de entrada a ellas o que unas localidades por las que discurren dichas autopistas o autovías sin que el recorrido supere más del 15 por ciento de la distancia que se recorrería por ellas. No será considerada vía alternativa aquella cuyo trazado discurra en tramo montañoso que acumule un desnivel notable que la autovía o autopista evite.»

MOTIVACIÓN

Para garantizar las exigencias del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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.

Este Real Decreto establece en el primer apartado de su artículo 38:

«Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.»

Así, se propone evitar que se pueda prohibir la circulación de ciclos y se establezca un criterio lógico definitorio de ruta alternativa.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nueva disposición adicional

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 14

Se propone la adición de una nueva disposición adicional al Proyecto de Ley con el siguiente texto:

«Disposición adicional (ordinal que corresponda). Régimen foral vasco.

La planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de gobierno de los territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor.

La construcción en estos territorios de nuevas carreteras que puedan afectar a las facultades que corresponden al Estado, conforme al artículo 149.1.21.^a y 1.24.^a de la Constitución, requerirá la coordinación y acuerdo con éste.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de Ley de Carreteras, deroga la Ley 25/1988, en cuya regulación se encuentra la disposición adicional tercera, que contempla expresamente la peculiaridad competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi en esta materia. Con dicha derogación la nueva Ley carece de tal manifestación, ausencia de esta disposición que puede suponer la necesidad de forzar la interpretación de la normativa estatal, aspecto que en ocasiones resulta problemático y requiere su formulación ante el Tribunal Constitucional para ajustar la misma al orden competencial vigente, con la dificultad y demora en el tiempo que esta cuestión ofrece. Resulta, por tanto, necesario en aras a la seguridad y claridad de la norma transcribir en la nueva Ley el literal de la vigente disposición adicional 3.^a de la Ley 25/1988.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de doña Rosana Pérez Fernández, Diputada por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado, al Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 4.4

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime el inciso «las integradas en un itinerario de interés general a».

JUSTIFICACIÓN

Deben considerarse únicamente como carreteras estatales las que afectan a un sistema de transporte entre CCAA, puesto que las restantes infraestructuras viarias al discurrir por territorio de una sola CA han de considerarse de titularidad autonómica y ser transferidas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 15

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 4.5

De modificación.

Texto que se propone:

Se sustituye el texto del artículo 4.5 por el siguiente:

«5. Se considerarán carreteras de la Red del Estado, además de las que enlacen los principales núcleos de población entre distintas Comunidades Autónomas, aquellas que formen parte de itinerarios internacionales.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 4.6

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime la letra b) y el tercer párrafo del artículo 4.6.

JUSTIFICACIÓN

Es incoherente la creación de categorías o subcategorías, incluso a crear por vía reglamentaria sin soporte legal, cuando la red estatal de carreteras debe ser exclusivamente una red nodal que conecte distintas CCAA.

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 5

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 16

Texto que se propone:

Se añade al final del segundo párrafo del artículo 5 el siguiente texto:

«En todo caso, en el expediente deberá consignarse la transferencia de recursos para la conservación y adecuación de las carreteras o tramos de carreteras transferidas.»

JUSTIFICACIÓN

En el sistema de financiación autonómico vigente sería injusto que la transferencia de carreteras se efectuase si n la correspondiente partida, puesto que el Estado se reserva el ingreso de los tributos, y las CCAA o las entidades locales no tienen capacidad de crear nuevo o modificar los existentes para atender el aumento de gasto que les supondría asumir una mayor red de carreteras.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 16.1

De supresión.

Texto que se propone:

En el segundo párrafo del artículo 16.1 se suprime el texto «En caso de disconformidad, ...(hasta el final del apartado)».

JUSTIFICACIÓN

La atribución al Ministerio de Fomento de imponer su criterio a los ayuntamientos en caso de conflicto con el trazado de determinadas vías, supone una clara invasión de su competencia sobre ordenación territorial, así como la reiteración de una visión centralista basada en un rancio autoritarismo en vez de estar fundamentada en el consenso.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 16.4

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime el apartado 4 del artículo 16.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 17

JUSTIFICACIÓN

Es excesivo imponer la planificación de un estudio informativo de carreteras aprobado inicialmente, pues aún pueden persistir diferencias de criterio con las entidades locales, o alegaciones de interesados legítimamente cuya pretensiones no hayan sido declaradas firmes en vía administrativa.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 17.2

De adición.

Texto que se propone:

Se añade en el apartado 2 del artículo 17, a continuación de «seis meses a partir de la solicitud del Ministerio de Fomento.» La expresión «Ese plazo iniciará su cómputo una vez se haya hecho efectivo el pago de la indemnización expropiatoria acordada o fijada por un Jurado de Expropiación.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar los derechos de las personas y entidades expropiadas, evitando que se hagan efectivos requerimientos abusivos por vía de urgencia sin que la administración hubiera abonado las indemnizaciones expropiatorias.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 19.3

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime el apartado 3 del artículo 19.

JUSTIFICACIÓN

Dado el fiasco de muchas infraestructuras viarias realizadas al amparo de la modalidad de concesión de obra pública y explotación, debe eliminarse la previsión de mantener ese modelo en la normativa de carreteras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 18

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 25

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime el artículo 25.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo 40 bis (nuevo)

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo a continuación del 40, con el siguiente contenido:

«Artículo 40 bis. Deber de conservación.

1. La administración titular tendrá la obligación de mantener en adecuado estado de conservación, en especial desde el punto de la seguridad vial, las infraestructuras de su titularidad.

2. Además, deberá actuar incorporando las mejoras tecnológicas disponibles para mejorar su estado de conservación de forma continuada.

3. La administración titular o entidad encargada de la explotación de las infraestructuras viarias estarán obligadas a realizar los trabajos de prevención ante incendios forestales en las zonas de dominio público de las carreteras, en los plazos y términos que fije la legislación sectorial de montes o las autoridades competentes en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario incorporar la obligación legal de conservación y mejora continuada del estado de las carreteras, así como la realización de trabajos de prevención de incendios, puesto que constituyen infraestructuras que contribuyen a crear cortafuegos si en época estival se realizan tareas de control de la vegetación en las mismas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 19

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional cuarta

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprime en el apartado 1 el inciso «El informe tendrá carácter vinculante ... (hasta el final del párrafo)».

JUSTIFICACIÓN

La supremacía de los intereses de Defensa a la hora de planificar infraestructuras debe desaparecer de la legislación, pasando en todo caso a una toma de decisiones conjunta y consensuada entre las administraciones implicadas de acuerdo con todos los intereses en juego presentes.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Disposición adicional séptima (nueva)

De adición.

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición adicional, con el siguiente tenor literal:

«Disposición adicional séptima (nueva). Marco financiero para la transferencia de carreteras.

Para las transferencias de titularidad de carreteras que se deriven de esta ley se creará una comisión bilateral entre las administraciones implicadas de cara a dotar la citada transferencia de un marco financiero estable y suficiente que garantice la conservación y mejora de la carretera.»

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al anexo II

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 20

Texto que se propone:

Se sustituyen las expresiones que se indican a continuación:

- En A-52 «Rías Bajas» por «Rías Baixas».
- En AC-12 «Pasaje» por «Pasaxe».
- En N-536 «Orense» por «Ourense».
- En N-540 «Orense» por «Ourense».
- En N-541 «Orense» por «Ourense».
- En N-542 «Orense» por «Ourense».
- En N-544 «Orense» por «Ourense».
- En N-550 «Tuy» por «Tui».
- En N-550A «Tuy» por «Tui».
- En N-551 «Tuy» por «Tui».
- En N-6 «La Coruña» por «A Coruña».
- En N-6A «La Coruña» por «A Coruña».
- En N-640 «Vilagarcía de Arosa» por «Vilagarcía de Arousa».
- En N-640R «Vilagarcía de Arosa» por «Vilagarcía de Arousa».
- En N-651 «El Ferrol» por «Ferrol».
- En N-655 «El Ferrol» por «Ferrol».

JUSTIFICACIÓN

Adecuación a la toponimia oficial.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al anexo II

De supresión.

Texto que se propone:

Se eliminan las siguientes carreteras del Anexo II, que formarán parte de las correspondientes redes autonómicas:

- AP-53: Autopista central de Galicia.
- AP-54: Autovía Lugo-Santiago.
- AP-55: Autovía Vigo-Tui.
- AP-56: Autovía Lugo-Ourense.
- AP-57: Autovía del Atlántico.
- A-59: Autovía Pontevedra Vigo
- A-74: Autovía de A Mariña (Barreiros-San Cibrao).
- AP-9/AP-9V: Autopista del Atlántico (Ferrol-Tui y entrada a Vigo).
- AC-10: Túnel de Eiris.
- AC-11: Alfonso Molina.
- AC 12: Pasaje.
- FE-11: Acceso Este a Ferrol.
- FE-12: Conexión con Puerto Exterior a Ferrol.
- FE-13: Acceso Norte a Ferrol.
- FE-14: Acceso sur a Ferrol.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 21

FE-15: Acceso Norte a Puerto de Ferrol.
N-540: Lugo a Portugal por Ourense.
N-541: Ourense a Pontevedra.
N-542: Acceso a Ourense.
N-544: Acceso a Ourense.
N-547: Lugo a Santiago.
N-550: A Coruña a Tui.
N-550A: A Coruña a Tui.
N-551: Acceso a Tui.
N-552: Acceso al Puerto de Vigo.
N-554: Acceso a Redondela.
N-555: Accesos al aeropuerto de Vigo.
N-556: Accesos al aeropuerto de Vigo.
N-640: Vegadeo a Puerto de Vilagarcía de Arousa.
N-640R: Vegadeo a Puerto de Vilagarcía de Arousa.
N-651: Acceso al Puerto de Ferrol.
N-655: Acceso al Puerto Exterior de Ferrol.
P0-10: Circunvalación de Pontevedra.
P0-11: Acceso al Puerto de Marín.
P0-12: Acceso Oeste a Pontevedra.
SC-11: Accesos A).9 y AP-53.
SC-20: Periférico de Santiago de Compostela.
SC-21: Acceso al Aeropuerto de Santiago de Compostela.
VG-11: Acceso al Aeropuerto de Vigo.
VG-20: Segundo cinturón de Vigo.

JUSTIFICACIÓN

La actualización de la Ley de Carreteras debe contribuir a una segunda fase de transferencia de carreteras que discurren íntegramente por territorios de las CCAA, como es el caso de las numerosas carreteras aún consideradas estatales en Galicia que conectan núcleos o villas de la propia CA que deben pasar a tener la consideración de carreteras de la red autonómica. Es especialmente significativo el caso de la AP-9, infraestructura viaria vertebradora de Galicia, cuyo traspaso es urgente dado además la falta de diligencia del Estado a la hora de supervisar la concesión de su explotación.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, a instancia de su Portavoz doña Rosa María Díez González, al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Rosa María Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia.

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

A lo largo de todo el texto

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 22

Texto que se suprime:

«autovía.»

JUSTIFICACIÓN:

No tiene sentido mantener la separación artificial entre autopistas y autovías. Hoy en día todas las nuevas vías de gran capacidad se construyen con estándares de autopistas e incluso las primeras autovías ya han elevado sus estándares con los llamados contratos de autovías de primera generación.

Por eso se propone eliminar el término autovía y dejar simplemente: autopistas, carreteras multicarril y carreteras convencionales.

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 7.3

De supresión.

Texto que se suprime:

«3. El Plan Estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, ~~previo informe del Consejo Asesor de Fomento~~, oídas las Administraciones Autonómicas y Locales y de los sectores que puedan resultar afectados, en la forma que reglamentariamente se determine. Asimismo se garantizará la participación de los Ministerios concernidos en lo que se refiere a las determinaciones contenidas en las letras f), kj, i) y l) del apartado 2.»

JUSTIFICACIÓN

No está justificada la creación de un nuevo órgano. Ya existen otros como el Consejo de Obras Públicas.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 9.3

De supresión.

Texto que se suprime:

«3. El Ministerio de Fomento someterá todos los programas, estudios y proyectos que desarrolle dentro de un mismo ámbito de actuación a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación. ~~El Consejo Asesor de Fomento informará todos los programas y los grandes estudios y proyectos de especial relevancia.»~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 23

JUSTIFICACIÓN

No está justificada la creación de un nuevo órgano. Ya existen otros como el Consejo de Obras Públicas.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 9.4

De supresión.

Texto que se suprime:

«4. El Ministerio de Fomento promoverá la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, construcción y explotación de carreteras y de sus elementos funcionales, para lo que someterá las propuestas a valoración del Consejo Asesor de Fomento.»

JUSTIFICACIÓN

No está justificada la creación de un nuevo órgano. Ya existen otros como el Consejo de Obras Públicas.

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 9.4

De supresión.

Texto que se suprime:

«4. El Ministerio de Fomento promoverá la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, construcción y explotación de carreteras y de sus elementos funcionales, para lo que someterá las propuestas a valoración del Consejo Asesor de Fomento.»

JUSTIFICACIÓN

La planificación, programación, construcción y explotación de carreteras debe estar planificada y programada por la Administración General del Estado, salvo casos muy excepcionales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 24

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 15

De modificación.

Texto que se propone:

«3. Cuando el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública mediante sistema de gestión indirecta, o colaboración público privada, deberá demostrarse objetivamente que dicho sistema es preferible a la gestión directa por el Ministerio de Fomento. Asimismo, ha de estudiarse la viabilidad de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.»

Texto que se modifica:

«3. Siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Nueva disposición adicional

De adición.

Texto que se propone:

«Nueva disposición adicional.

En el plazo de seis meses, el Gobierno remitirá al Congreso de los Diputados, un Proyecto de Ley que actualice y modifique la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 25

A la Mesa de la Comisión de Fomento

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al párrafo b) del apartado 2 del artículo 1

De modificación.

Se modifica el párrafo b) del apartado 2 del artículo 1, quedando como sigue:

«b) Ofrecer la infraestructura necesaria para el transporte de personas o bienes **y en condiciones óptimas de mantenimiento y conservación.**»

MOTIVACIÓN

El adecuado mantenimiento y conservación de todas las carreteras tiene una gran importancia para mejorar la seguridad y debe de ser un objetivo de la política de carreteras.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al párrafo c) del apartado 6 del artículo 2

De modificación.

«c) Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado, en los que no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento, si bien, en tanto dicho Viario Anexo sea de titularidad estatal, estará sujeto a las determinaciones de la presente ley, siendo su gestión competencia **del Ministerio de Fomento.**»

MOTIVACIÓN

Técnica. Debe evitarse la atribución de competencias «per saltum», bastando la referencia al Ministerio competente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 26

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al apartado 1 del artículo 4

De modificación.

«1. Son carreteras del Estado, a los efectos de esta Ley, aquellas cuya titularidad, independientemente de su sistema de gestión, corresponde a la Administración General del Estado. Las carreteras del Estado están constituidas por la Red de Carreteras del Estado y su Viario Anexo.»

MOTIVACIÓN

Técnica. La atribución de competencias a los distintos órganos dentro de la Administración General del Estado corresponde al ámbito reglamentario. Así, por ejemplo, en la normativa vigente, la atribución de competencias a la Dirección General de Carreteras se lleva a cabo por el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al segundo párrafo del apartado 2 del artículo 4

De supresión.

MOTIVACIÓN

Por tratarse de una extralimitación competencial del Estado.

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al párrafo d) del apartado 5 del artículo 4

De modificación.

«d) Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido, **o que, en la planificación estatal de carreteras sea incluible por su función en la articulación territorial.**»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 27

MOTIVACIÓN

Incorporar la articulación territorial entre las circunstancias para la consideración de itinerarios de interés general.

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al segundo párrafo del artículo 5

De modificación.

«Este viario podrá ser cedido a otras Administraciones Públicas, **previo acuerdo entre el Ministerio de Fomento y la otra Administración. La cesión requerirá convenio entre las diferentes Administraciones Públicas intervinientes en la cesión.**»

MOTIVACIÓN

Mantener el sistema de transferencia forzosa representaría una imposición abusiva en perjuicio de las Administraciones cesionarias y un claro atentado a los objetivos de estabilidad y equilibrio presupuestario para las mismas.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al tercer párrafo del artículo 5

De supresión.

MOTIVACIÓN

Por ser un contenido objeto de regulación en otras leyes.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Letra nueva en la enumeración que contiene el apartado 2 del artículo 7

De adición.

«Nueva) Los criterios y medidas generales para la mejora de la seguridad de la circulación vial.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 28

MOTIVACIÓN

Incorporar la seguridad vial en el contenido del Plan Estratégico de Carreteras.

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al apartado 3 del artículo 7

De modificación.

«3. El Plan Estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, **previo informe del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, oídas las Administraciones Autonómicas y Locales, **a través de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)**, y de los sectores que puedan resultar afectados, en la forma que reglamentariamente se determine. Asimismo se garantizará la participación de los Ministerios concernidos en lo que se refiere a las determinaciones contenidas en las letras f), k), i) y l) del apartado 2.»

MOTIVACIÓN

El «Consejo Asesor de Fomento» es un órgano inexistente en el organigrama del Ministerio de Fomento.

Por otro lado, se posibilita la representación de las EELL a través de la Femp, única asociación de ámbito nacional de la Administración Local en España.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo párrafo en el apartado 3 del artículo 7

De adición.

«Antes de su aprobación, el Ministro de Fomento comparecerá ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados para informar de las líneas generales de la propuesta que se prevé elevar al Consejo de Ministros.»

MOTIVACIÓN

Mejorar la transparencia y facilitar la participación y análisis de los grupos políticos en la elaboración del Plan Estratégico.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 29

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo, a continuación del artículo 8

De adición.

Se añade un nuevo artículo, a continuación del artículo 8, con el siguiente contenido:

«Artículo 8 bis. Coordinación con otras Administraciones públicas.

El Ministerio de Fomento, en las materias a que se refiere la presente ley, se coordinará con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales en lo referente a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.»

MOTIVACIÓN

Fomentar la coordinación con otras Administraciones públicas en las materias reguladas por esta ley.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 9, apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 9, quedando como sigue:

«3. El Ministerio de Fomento someterá todos los programas, estudios y proyectos que desarrolle dentro de un mismo ámbito de actuación a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.»

MOTIVACIÓN

El «Consejo Asesor de Fomento» es un órgano inexistente en el organigrama del Ministerio de Fomento.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 9, apartado 4

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 30

Se modifica el apartado 4 del artículo 9, quedando como sigue.

«4. El Ministerio de Fomento podrá contar con la participación y colaboración de la iniciativa privada en la construcción y explotación de carreteras y de sus elementos funcionales.»

MOTIVACIÓN

Evitar la mediatización de la política del Ministerio de Fomento en la planificación y programación de carreteras.

Se suprime la referencia al Consejo Asesor por ser un órgano inexistente en el organigrama del Ministerio de Fomento.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 10, apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 10, quedando como sigue:

«El contenido de los programas de carreteras deberá ser objeto de difusión general a través de medios accesibles telemáticamente y las determinaciones que sean vinculantes para los particulares deberán difundirse mediante publicación en el Boletín Oficial correspondiente.»

MOTIVACIÓN

Técnica. Mejora de la redacción.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 10, apartado 4

De adición.

Se añade un párrafo g) al apartado 4 del artículo 10, con el siguiente contenido:

«g) La definición de los criterios generales aplicables a la inclusión de la integración del uso ciclista en la programación, proyección, construcción, conservación y explotación de las carreteras y de sus elementos funcionales incluidas en el programa.»

MOTIVACIÓN

Incorporar a los programas de carreteras los criterios generales para la integración del uso ciclista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 31

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 14, apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 14, quedando como sigue:

«2. Los anteproyectos y proyectos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria **en las que realice un diagnóstico de seguridad y se propongan actuaciones y medidas encaminadas a la eliminación o reducción de accidentes**, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.»

MOTIVACIÓN

Mejora de la seguridad viaria.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 14, apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 14, quedando como sigue:

«3. Las obras de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria previamente a su puesta en servicio y en la fase inicial en servicio, **en las que se evalúe el diseño existente y se propongan correcciones en materia de seguridad viaria**, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.»

MOTIVACIÓN

Mejora de la seguridad viaria.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 15, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 15, quedando como sigue:

«1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto en materia de carreteras que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras del Estado o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio del mismo, en el que

quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de **alternativas más eficientes desde los puntos de vista social y económico**, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.»

MOTIVACIÓN

Atender a criterios sociales y no sólo a la pura rentabilidad económica.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 15, apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 15, quedando como sigue:

«3. Siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red **podrá valorarse la viabilidad o procedencia de su realización mediante el sistema de colaboración público-privada** o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.»

MOTIVACIÓN

No condicionar a priori la fuente de financiación.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 16, apartado 7

De modificación.

Se modifica el apartado 7 del artículo 16, quedando como sigue:

«7. Con la finalidad de garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos en presencia, y una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y las Administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio, el Ministerio de Fomento **solicitará** su participación en las reuniones que celebren los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que afecten a carreteras del Estado, con independencia de su sistema de gestión.»

MOTIVACIÓN

Para garantizar los intereses de las EE.LL. en la ordenación del territorio y ordenación urbanística, se suprime la situación de discrecionalidad en esta materia de la Administración Central por la exigencia de representación de las EE.LL. en los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 33

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 18, apartado 1

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 18, quedando como sigue:

«Las actuaciones indicadas en el **párrafo anterior** tampoco estarán obligadas a la obtención de licencias o autorizaciones por parte de otras Administraciones, Organismos o Entidades Públicas, excepto si los estudios de carreteras de los que dimanen las correspondientes actuaciones no hubieran sido sometidos a informe de aquellas, cuando dicho informe fuera preceptivo en virtud de una norma estatal, o cuando resulte exigible en virtud de la normativa sectorial estatal, todo ello sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico.»

MOTIVACIÓN

Técnica.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 19, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 19, quedando como sigue:

«1. La financiación de las actuaciones en las carreteras del Estado se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de organismos nacionales e internacionales y **excepcionalmente** de particulares así como mediante el establecimiento de peajes.»

MOTIVACIÓN

Mantener los recursos provenientes de particulares y los peajes como fuente de financiación excepcional.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 21, apartado 2

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 34

Se añade al final del apartado 2 del artículo 21 la siguiente frase:

«Anualmente se remitirá una memoria del resultado de dicho informe a la comisión competente del Congreso de los Diputados y del Senado.»

MOTIVACIÓN

Mejorar la información en una materia de suma importancia para incrementar la seguridad en las carreteras.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 22, apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 22, quedando como sigue:

«2. La utilización de la carretera por el usuario será gratuita o, **excepcionalmente**, podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.»

MOTIVACIÓN

Mantener la excepcionalidad del pago de peajes.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 26, apartado 4

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 4 del artículo 26, con el siguiente contenido:

«Dicho canon será destinado, en los términos y cuantías que reglamentariamente se establezcan, a la financiación de los programas de creación y mantenimiento de áreas de servicio y de descanso y aparcamientos seguros en las carreteras.»

MOTIVACIÓN

Destinar parte de la recaudación proveniente de la prestación económica a la mejora de las áreas de servicio y descanso y aparcamientos seguros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 35

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 26, nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 26, con el siguiente contenido:

«9. El estacionamiento en las áreas de servicio y las áreas de descanso no tendrá ningún coste para sus usuarios.»

MOTIVACIÓN

Mantenimiento de la gratuidad del estacionamiento en este tipo de instalaciones.

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

En el apartado 2 del artículo 32 se suprime desde «La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse...» hasta el final del párrafo.

MOTIVACIÓN

Técnica. Disposición de carácter procedimental que no es necesario recoger en la ley.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 37, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 37, quedando como sigue:

«1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar publicidad o colocar anuncios en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.»

MOTIVACIÓN

Técnica. Mejora de la redacción.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 36

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 48, apartado 1

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 48, quedando como sigue:

«1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos **el Ministerio de Fomento** fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.»

MOTIVACIÓN

Técnica. Debe evitarse la atribución de competencias «per saltum», bastando la referencia al Ministerio competente.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 48, apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 48, quedando como sigue:

«2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, **el Ministerio de Fomento** notificará al Ayuntamiento y Comunidad Autónoma afectados el Estudio de delimitación de tramos urbanos a fin de que en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.»

MOTIVACIÓN

Técnica. Debe evitarse la atribución de competencias «per saltum», bastando la referencia al Ministerio competente.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al apartado 3 del artículo 48

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 37

«3. En caso de conformidad, o si el Ayuntamiento o la Comunidad afectada no contestasen en el plazo mencionado, el citado estudio podrá ser aprobado por el Ministerio de Fomento. En el supuesto de disconformidad, **se iniciará el proceso de negociación de convenio entre las diferentes administraciones.**»

MOTIVACIÓN

Para garantizar los intereses de las EE.LL. en la aprobación de la Administración Central de los Estudios de delimitación de tramos urbanos, se sustituye la situación de dominio en esta materia de la Administración Central por un consenso de intereses con las EE.LL.

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo apartado al comienzo del artículo 49

De adición.

«1. La conservación y explotación de todo tramo de carretera estatal que discurra por suelo urbano corresponde al Ministerio de Fomento **salvo que un convenio al efecto, estipule lo contrario.**»

Como consecuencia de esta enmienda, los apartados 1 y 2 del proyecto, pasan a numerarse como 2 y 3 respectivamente.

MOTIVACIÓN

Especificar, como ocurre en la ley vigente, las obligaciones de conservación y explotación en tramos urbanos.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al apartado 1 del artículo 49

De modificación.

«1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas **y siempre que no sea necesario transferirla a otra Administración territorial para dar continuidad a la red viaria de su titularidad.** El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o del Ministerio de Fomento **y resultará de convenio firmado entre ambas Administraciones.**»

MOTIVACIÓN

Establecer una salvedad para la transferencia de estos tramos a los municipios cuando estén cumpliendo o puedan cumplir una función de conexión en la red autonómica de carreteras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 38

Por otro lado, se garantizan los intereses de las EE.LL en la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras, se sustituye la situación de dominio en esta materia de la Administración Central por un consenso de intereses con las EE.LL.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la disposición final tercera

De modificación.

«Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio.

Se modifica la disposición adicional séptima del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del suelo, que queda redactado de la siguiente forma:

“1. Para la capitalización de la renta anual real o potencial de la explotación a que se refiere el apartado 1 del artículo 23, se utilizará como tipo de capitalización el valor promedio de los datos anuales publicados por el Banco de España de la rentabilidad de las Obligaciones del Estado a 30 años, correspondientes a los tres años anteriores a la fecha a la que deba entenderse referida la valoración.

2. Este tipo de capitalización podrá ser corregido aplicando a la referencia indicada en el apartado anterior un coeficiente corrector en función del tipo de cultivo, explotación o aprovechamiento del suelo, cuando el resultado de las valoraciones se aleje de forma significativa respecto de los precios de mercado del suelo rural sin expectativas urbanísticas.

Los términos de dicha corrección se determinarán reglamentariamente.

3. Se habilita al Gobierno para adaptar a la nueva regulación legal el Reglamento de valoraciones aprobado por Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre y, en concreto, a la derogación expresa del apartado 1.b) de su artículo 12.”»

MOTIVACIÓN

La modificación del tipo de capitalización que se propone en el apartado 1 de la disposición adicional séptima del texto refundido de la Ley de Suelo 2/2008, comporta la adaptación a la misma del Reglamento de Valoraciones, aprobado por Real Decreto 1.492/2011.

Debe considerarse que ya no resulta necesaria la regulación establecida en el apartado 1.b) del artículo 12 del Reglamento, pues no solo el tipo de explotación agropecuaria o forestal ya se tiene en cuenta en la determinación de la renta real o potencial correspondiente, sino que para la eventualidad de que el resultado de aplicación del nuevo tipo de capitalización ocasionara un valor del suelo que se alejara significativamente del precio normal de la tierra, ya se dispone de la aplicabilidad de un coeficiente corrector en función del tipo de explotación, tal como se regula en el apartado 2 de la citada Disposición Adicional Séptima y que se mantiene en la modificación propuesta.

Por consiguiente, mantener el citado apartado 1.b) del artículo 12 comportaría una redundancia que conllevaría un doble cómputo de la consideración del tipo de explotación agropecuaria que resulta totalmente incorrecta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 39

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la disposición final cuarta

De modificación.

«Disposición final cuarta. Actualización de sanciones.

Se habilita al Gobierno, a propuesta del ministro de Fomento, para actualizar, mediante real decreto la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 43 de esta ley, **de acuerdo con las variaciones del índice de precios al consumo.**»

MOTIVACIÓN

Técnica. La concreción de la sanción, en cuanto consecuencia asociada a la conducta que se tipifica, ha de estar protegida por el principio de legalidad y en este sentido no son aconsejables habilitaciones al poder reglamentario como las establecidas en la disposición adicional cuarta sin establecerse, de forma precisa, los índices para dicha actualización.

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición final

De adición.

«Disposición final (nueva). Plan extraordinario de actuaciones en conservación.

El Gobierno, en un plazo de seis meses, aprobará un plan extraordinario de actuaciones de conservación en la Red de Carreteras del Estado, con especial incidencia en aquellas carreteras donde se produzca una mayor concentración de accidentes y un mayor tráfico de mercancías y viajeros.»

MOTIVACIÓN

Contribuir a paliar el deterioro en la Red de Carreteras originado por la escasa inversión en mantenimiento y conservación durante la presente legislatura, contribuyendo con ello a mejorar la seguridad.

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición final

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 40

«Disposición final (nueva). Dotación de aparcamientos seguros en la Red de Carreteras del Estado.

El Gobierno, en un plazo de seis meses, evaluará las necesidades de aparcamientos seguros en la Red de Carreteras del Estado y elaborará un plan de inversiones con el objeto de incrementar la dotación de este tipo de instalaciones en las carreteras de su competencia.»

MOTIVACIÓN

Incrementar los aparcamientos seguros en la Red de Carreteras del Estado, para equipararnos a los países europeos de nuestro entorno.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al primer párrafo del anexo II

De modificación.

«El presente catálogo recoge la relación de carreteras que forman la Red de Carreteras del Estado, a fecha 31/12/2014. Asimismo, recoge la nomenclatura propuesta para las carreteras que en la actualidad están planificadas por **el Ministerio de Fomento**, aunque todavía no estén en servicio. De esta manera, este catálogo actualiza la nomenclatura de la Red de Carreteras del Estado, y deroga las disposiciones previas sobre la materia en todo lo que se opongan a él.»

MOTIVACIÓN

Técnica.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al sexto párrafo del anexo II

De modificación.

«Asimismo, las antiguas nacionales que han sido sustituidas por nuevas carreteras, pero que siguen formando parte de la Red de Carreteras del Estado, se incluyen en este catálogo con el código que les corresponde según las bases de datos **del Ministerio de Fomento** (nombre de la carretera, terminado en una A, R...) en el campo «Carretera», con el mismo contenido que su carretera madre en el campo «Denominación» y sin contenido en el campo «Itinerario de referencia O/D», puesto que se entienden incluidas en las carreteras del mismo código.»

MOTIVACIÓN

Técnica.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda al articulado del Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Rafael Antonio Hernando Fraile**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 87**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado 4 del artículo 16

De modificación.

Se modifica el apartado 4 del artículo 16, que quedará con la siguiente redacción:

«4. La regla establecida en el apartado anterior será también de aplicación a los estudios informativos de carreteras aprobados inicialmente, cuando ya hubieran sido sometidos a información pública y siempre que el plazo de suspensión de la aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, no supere un año a contar desde la publicación del anuncio de la información al público de aquéllos, o un año y seis meses en los casos excepcionales en que así se determine de manera motivada por el Ministerio de Fomento. Durante dicho plazo, la Administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística no podrá otorgar nuevas clasificaciones y calificaciones a los suelos afectados por los trazados y actuaciones de carreteras objeto del correspondiente Estudio Informativo, ni autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas, salvo que se haya recabado y obtenido informe favorable del Ministerio de Fomento cuando las actuaciones pretendidas sean compatibles con las alternativas establecidas en aquel, o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Catalán de Convergència y de Unió, de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de junio de 2015.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió.

ENMIENDA NÚM. 88**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la exposición de motivos del Proyecto de Ley de Carreteras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 42

Redacción que se propone:

«(...)

Otra de las actuales prioridades sociales es la percepción de las infraestructuras viarias bajo el prisma de la movilidad sostenible. Esta sostenibilidad implica entre otras cosas el conseguir la mayor eficiencia en la gestión y uso de la infraestructura existente antes de ocupar más territorio con nuevas carreteras. También la sostenibilidad impone la consideración de la intermodalidad en el entorno de las aglomeraciones urbanas, y la compatibilidad de las carreteras con la mejor defensa y protección del medio ambiente, como aspectos esenciales a tener en cuenta al establecer la política de carreteras. La presente ley recoge estas prioridades y consideraciones y establece una serie de preceptos dirigidos a su implantación práctica en las actuaciones en la red viaria.

Por ello es necesario, según indica el PITVI4 (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024) del Ministerio de Fomento, en su desarrollo del punto 4.1.6.2 referente a la promoción de los modos no motorizados en general, incluir en la Ley algunas de las medidas que lo eleven a categoría normativa para garantizar la protección de la movilidad no motorizada en las redes de infraestructuras del Estado.

Así mismo es necesario atender el mandato de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, concretamente a lo establecido en su artículo 100, por lo que, dentro de las competencias que dependen del Ministerio de Fomento es necesario incluir las disposiciones que garanticen el cumplimiento de [os objetivos de la política de movilidad sostenible, ya que esta Ley de Economía Sostenible compele a las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, a perseguir estos objetivos que ha de desarrollarse en la presente Ley:

— Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

— Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.

— Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos a los vehículos privados motorizados.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario introducir en la exposición de motivos una referencia a normas vigentes en otras disposiciones programáticas que instan a la creación de los instrumentos jurídicos que fundamentan las disposiciones que se van a introducir en la presente Ley especialmente destinadas a la defensa del medio ambiente y movilidad sostenible mediante el uso de vehículos no motorizados y la adecuación de las vías a su uso en condiciones de seguridad.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 1 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«1. Es objeto de la presente ley la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de ~~dominio público~~ y protección, así como la de su servicio público viario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 43

Se entiende por ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado, la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de sus carreteras.

2. La ~~presente ley política de carreteras~~ tiene las siguientes finalidades:

a) Facilitar el ejercicio los derechos de libre circulación de las personas físicas y jurídicas.

(...)

f) Colaborar en la protección del medio ambiente, especialmente con la creación de diseños adecuados para uso de vehículos no motorizados en condiciones de seguridad, en particular de ciclos, tanto para nuevas vías como para las que precisen obras de conservación, mantenimiento o ampliación de las existentes.

g) Fomentar el desarrollo de servicios avanzados a la movilidad sostenible y el transporte por carretera.

h) Promover la coordinación con otras redes de infraestructuras, los diferentes modos de transporte y la intermodalidad entre ellos, especialmente los de mayor sostenibilidad, como lo es la adecuada intermodalidad entre bicicleta y los sistemas de ferrocarril nacional y regional.

(...)

3. El dominio público regulado en la presente ley está constituido por:

a) La Red de Carreteras del Estado, su viario anexo y los terrenos ocupados por ambos.

b) Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes.

c) La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en esta ley, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.»

JUSTIFICACIÓN

Apartado 1. El artículo 28 del mismo proyecto de ley considera las zonas de dominio público como un subtipo de zona de protección de la carretera.

De conformidad con el principio de seguridad jurídica 9.3 CE cabe determinar los conceptos de ordenación y gestión, de conformidad a su vez con el criterio interpretativo de las STC 65/1998, de 18 de marzo, STC 132/1998, de 18 de junio, y STC 245/2012, de 18 de diciembre.

Apartado 2. Clarificar que las finalidades que se enumeran en el apartado 2 del artículo 1 son las que persigue y establece el legislador, que no el poder ejecutivo a quien corresponde en todo caso aplicarlas mediante la adopción de sus políticas ejecutivas.

Concretar en el articulado la competencia que la ley determina para la creación de diseños aptos para otros usuarios de la vía no motorizados para una movilidad sostenible, la protección del medio ambiente y la necesaria intermodalidad que garantice la libre circulación.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 2 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Definiciones.

1. A los efectos de la aplicación de la presente ley se estará a los conceptos y clases de carreteras siguientes y a las definiciones que figuran en el anexo I.

2. Se considerarán carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas para la circulación de vehículos a motor y de otros modos no motorizados.

3. Por sus características, las carreteras del Estado se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.

a) Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, con las siguientes características:

- No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.

- Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación con al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con calzadas separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

b) Son autovías las carreteras que no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación, con al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, y limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel y que serán en todo caso de uso compartido con ciclos si en los distintos tramos de su recorrido no hubiera vía alternativa que cumplimente los requisitos para ser considerada carretera.

c) Son carreteras multicarril las que, sin ser autopistas o autovías, tiene a lo menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad.

d) Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril.

4. La Administración General del Estado, ~~con participación de las Comunidades Autónomas, Entes locales y sectores afectados en las carreteras de su titularidad~~, podrá establecer dentro la clasificación prevista en el apartado anterior, distintas categorías en función de normas de calidad, servicios incluidos o características del servicio viario que presten.

5. El cambio de clase y categoría de una carretera del Estado requiere:

a) El cumplimiento de las condiciones establecidas para cada clase y categoría de carretera, previa aprobación y realización en su caso de las obras correspondientes.

b) Su integración dentro de alguna de las redes de carreteras existentes en territorio español.

c) La expresa clasificación y categorización por el órgano competente, previa participación de las Administraciones afectadas por el cambio.

La competencia del cambio de categorización de las carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento.»

JUSTIFICACIÓN

Las propuestas de modificación del artículo 2 se pueden englobar en dos objetivos distintos:

Por una parte, con la modificación de los apartados 3, 4 y 5, se pretende clarificar que la clasificación y categorización de las carreteras que establece este artículo se circunscribe únicamente a las carreteras del Estado.

Las comunidades autónomas, de acuerdo con el artículo 148.1.5.^a de la Constitución, tienen competencia sobre las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 45

Por tanto, las comunidades autónomas han de poder definir la clasificación de las carreteras de las cuales sean titulares y establecer, dentro de esta clasificación, las categorías que consideren oportunas, siempre de acuerdo con la Ley de Tránsito y el Reglamento General de Circulación.

Por otra parte, la modificación de la definición de autopistas y autovías, en el sentido de incluir que las mismas han de tener, como mínimo, dos carriles destinados a la circulación para cada sentido responde a cuestiones de índole técnica.

El diseño de autopistas y autovías presupone que dichas vías de alta capacidad y prestaciones disponen de al menos dos carriles por sentido de circulación. De forma análoga, la separación de flujos mediante dos calzadas separadas entre sí se ha asociado tradicionalmente al diseño de una vía de alta capacidad.

Ambos factores han contribuido a obviar que tanto una autovía como una autopista deben contar con al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, esto es, para cada calzada.

La mejora continua en la reducción de accidentes y su severidad —especialmente en los choques frontales y fronto-laterales, que suelen ser los más severos— ha supuesto una oportunidad para el diseño de nuevas vías o carreteras, que sin contar con las características de confort y capacidad de una autopista o autovía, permiten estándares de seguridad más parecidos a una autovía que a una carretera convencional.

Con ello nos referimos a los diseños de carreteras 2+1 a distinto nivel y segregadas, con calzadas separadas pero con tramos donde una de las calzadas o ambas solo tiene un carril. A priori dichas carreteras solo encajarían con la definición de autopista o autovía; cuando su realidad física y de capacidad las hacen más próximas a una carretera multicarril.

Por ello, consideramos necesario exigir en autopistas y autovías, el requisito de dos calzadas por sentido, con al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido.

En caso contrario, las carreteras 2+1 con enlaces a distinto nivel quedarías absorbidas en la categoría de autovías y señalizadas como tal, con la problemática y dificultada de percepción para los usuarios que ello conllevaría.

En otro orden de cosas, por un concepto integral de movilidad sostenible y respeto al medio ambiente no puede discriminarse al uso no motorizado de las vías públicas. Todas las políticas (Ley de Economía sostenible) han de garantizar la integración efectiva de estos modos no contaminantes de transporte. Una Ley de Carreteras no puede volver la espalda a esta realidad, es más, debe ser el garante de su implantación.

Es necesario garantizar que los vehículos no motorizados tengan plena libertad de movimientos, por lo que a los efectos de posterior definición del concepto de vía alternativa que introducimos, es preciso ofrecer seguridad jurídica a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley de Seguridad Vial, de tal naturaleza que los titulares de las vías deberán tener en cuenta que es preciso que en todas las autovías o bien ofrezcan rutas alternativas según la definición que se detallará en el anexo I, o bien no se pueda prohibir la circulación a ciclos de modo taxativo o discrecional. No serán vías alternativas en ningún caso las que se identifican en el artículo 2.6 de este Proyecto.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 3 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 3. Elementos funcionales.

1. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma, o a la explotación del servicio público viario y a la propia gestión de la vía, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 46

de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobús, zonas de aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarias.

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquella, forman parte del dominio público y su gestión y explotación corresponden al Ministerio de Fomento.»

JUSTIFICACIÓN

La definición de elemento funcional de la carretera debe incorporar el concepto de gestión de la vía, que incluye la financiación de la carretera.

Esta inclusión determinará que se consideren elementos funcionales de la carretera todos aquellos elementos necesarios para permitir el pago de los usuarios de una vía (sería el caso de barreras de peaje o estaciones de aforo) o los elementos que en un futuro puedan ser necesarios para la implantación de los sistemas inteligentes de gestión de la seguridad, movilidad y tarificación por uso de las infraestructuras derivada del Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado (pórticos, sensores y cámaras).

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 4 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 4. Carreteras y Red de Carreteras del Estado.

1. Son carreteras del Estado, a los efectos de esta ley, aquellas cuya titularidad, independientemente de su sistema de gestión, corresponde a la Administración General del Estado, que ejerce sus competencias sobre las mismas a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Las carreteras del Estado están constituidas por la Red de Carreteras del Estado y su viario anexo.

2. Por el Ministerio de Fomento se establecerá la denominación de las carreteras del Estado, la cual se ajustará a criterios de racionalidad, funcionalidad, simplicidad y continuidad de itinerario. En casos excepcionales debidamente justificados la denominación de la carretera o elemento de ella podrá incorporar términos geográficos, históricos o nominativos.

~~La denominación de las carreteras dependientes de otras Administraciones Públicas deberá corresponderse con las clases y categorías que se definan para las carreteras del Estado, y en todo caso deberá ser sencilla e inequívoca respecto a la calidad y los servicios que se presten evitando la confusión de los usuarios.~~

~~La señalización que en las carreteras del Estado haga referencia a las vías de distinta titularidad se atenderá en todo caso a las especificaciones de nomenclatura e identificación que el Ministerio de Fomento considere adecuadas a los criterios indicados anteriormente y a la normativa vigente en materia de señalización.~~

3. Corresponde al Ministerio de Fomento la facultad de proponer a las entidades y organismos cuyos Tratados y Convenios internacionales aplique el Reino de España, la inclusión en las correspondientes redes supranacionales de aquellas carreteras o tramos de las mismas sitas en territorio nacional que cumplan los requisitos establecidos al efecto.

Cuando alguna de estas carreteras o tramos de carretera sean titularidad de otras Administraciones Públicas diferentes de la Administración General del Estado, éstas participarán,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 47

con carácter previo, en la formación de la posición del Estado sobre su inclusión en las correspondientes redes supranacionales.

(...)

5. Se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios.

b) Constituir acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística que sean declarados de interés general por el Ministerio de Fomento.

c) Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.

d) Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

Cuando se trate de carreteras titularidad de las Administraciones Autonómicas, la calificación de itinerario de interés general requiere informe previo del órgano de gobierno de la Comunidad Autónoma afectada.

(...)

8. La Red de Carreteras del Estado podrá modificarse, mediante Real Decreto, a propuesta del ministro de Fomento a) por el cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras Administraciones Públicas, por razón de:

1. Por Cesión, a otras Administraciones Públicas, respecto de aquellas carreteras del Estado, que perteneciendo a la Red de Carreteras del Estado, no forman parte de la Red Básica, cuando por sus características y funcionalidad no fuera necesaria su permanencia en dicha Red.

2. Por Incorporación, de carreteras cuya titularidad corresponda a otras Administraciones Públicas, siempre que cumplan las funciones propias de la Red de Carreteras del Estado.

Asimismo podrá ser modificada, por el Ministro de Fomento, como consecuencia de la construcción de nuevas carreteras o tramos de estas, integrados en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

La integración en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma, de una carretera de nueva construcción o tramos de esta requiere el informe previo del órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma afectada.

9. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme, las variantes y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.»

JUSTIFICACIÓN

Las Comunidades Autónomas, de acuerdo con la Constitución y sus estatutos, tienen competencia para configurar el régimen de las carreteras de su titularidad y para planificar su red viaria.

La atribución de una denominación e identificación de las carreteras, a través de una nomenclatura o código, está indisolublemente unida a la actividad de planificación de una red de carreteras y, por tanto, forma parte de las competencias autonómicas sobre vías de su titularidad.

Así lo establece la Sentencia del Tribunal Constitucional 132/1998, de 18 de junio de 1998.

Por ello, y por coherencia con esta Sentencia, la Ley de Carreteras del Estado no puede imponer a las Comunidades Autónomas la forma en que deben denominar sus carreteras ni que esta denominación dependa de las clases y categorías de carreteras que defina el Estado para sus carreteras.

Del mismo modo, la ley tampoco puede prever que sea el Ministerio de Fomento quien decida qué nomenclatura e identificación utilizará cuando señalice carreteras autonómicas en sus propias carreteras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 48

Por otra parte, y en relación a la nueva redacción del apartado 3, cualquier Administración Pública que sea titular de una carretera ha de poder participar en la toma de decisiones que afecten a su infraestructura.

No puede dejarse únicamente en manos del Ministerio de Fomento decidir si una carretera, de la cual no es titular, ha de ser incluida o no en una red supranacional de carreteras, con las consecuencias de toda índole que ello conlleva.

No se discute, en este caso, que corresponde a la Administración General del Estado el proponer esta inclusión en la red supranacional pero siempre que previamente haya habido una participación y valoración por parte de la Administración titular.

Cuando el Estado asume compromisos con otras «entidades y organismos cuyos Tratados y Convenios Internacionales aplique el Reino de España» debe contar con el máximo consenso posible, especialmente con las comunidades autónomas que tienen la competencia exclusiva sobre las carreteras de su titularidad. Es el caso, por ejemplo, de la Unión Europea y la Red Transeuropea de Carreteras (TNT).

La TNT viene definida en la Decisión 1692/96/CE, del Parlamento y del Consejo, de 23 de julio de 1996, así como en sus posteriores actualizaciones.

Corresponde, por tanto, a las instituciones de la Unión Europea definir las carreteras que forman parte de esta red supranacional pero a propuesta de los Estados miembros.

El hecho de incorporar o no una carretera o tramo de la misma en la Red Transeuropea de Carreteras tiene importantes consecuencias a nivel de explotación y conservación.

En este sentido, las Directivas comunitarias pueden imponer la realización de determinadas actuaciones limitando su ámbito de aplicación material a las carreteras que forman parte de la Red Transeuropea de Carreteras.

Es el caso de la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo el 19 de noviembre de 2008, que establece la obligación de los Estados miembros de establecer una serie de procedimientos para mejorar la seguridad en las infraestructuras viarias pero estableciendo su ámbito de aplicación a las carreteras de la Red Transeuropea.

O, en el mismo sentido, la Directiva 2004/54/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad aplicable a los túneles de la Red Transeuropea de Carreteras.

Por otra parte, la exigencia de informe del órgano de gobierno de la Comunidad Autónoma afectada previo a la calificación de un itinerario de interés general es lógica si tenemos en cuenta que, precisamente, el hecho de que un itinerario sea calificado de interés general es lo que va a determinar que forme parte de la Red de Carreteras del Estado.

Finalmente, y en relación a las modificaciones propuestas en relación al apartado 8 del artículo 4, hay que señalar que, la cesión a otras Administraciones de carreteras que, perteneciendo a la Red de Carreteras del Estado no formen parte de la Red básica, o la incorporación de carreteras que pertenecen a otras Administraciones Públicas a la Red de Carreteras del Estado, siempre que cumplan las funciones propias de la Red de Carreteras del Estado, debe ser de mutuo acuerdo entre las dos Administraciones implicadas.

No se puede imponer a una Administración titular de una carretera la obligación de cederla al Estado sin un previo consenso entre ambas Administraciones.

Del mismo modo, tampoco se puede exigir a otra Administración que asuma la titularidad de una carretera del Estado sin que esté de acuerdo con ello, máxime cuando esta asunción conlleva obligaciones de gestión, conservación y explotación y, por ende, un nuevo e importante gasto económico.

Por lo que respecta al apartado 8 del artículo, la imprescindible necesidad de agilizar el procedimiento para posibilitar los intercambios de titularidad entre distintas redes por razón de interés general que se apunta en la exposición de motivos del proyecto de ley, no puede obviar ni contravenir el necesario acuerdo entre las Administraciones titulares de las respectivas carreteras (STC 65/1998, de 18 de marzo). Asimismo, por razón de técnica legislativa, dicho precepto debe mantener su concordancia con lo establecido en la disposición adicional tercera del mismo proyecto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 49

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 5 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 5. Carreteras del Estado no integradas en la Red de Carreteras del Estado.

Aquellas carreteras que, siendo competencia del Ministerio de Fomento, no formen parte de la Red de Carreteras del Estado, así como los viales y caminos de su competencia, constituyen el viario anexo a la Red de Carreteras del Estado, en el cual no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento.

Este viario podrá ser cedido a otras Administraciones Públicas mediante acuerdo. El expediente se promoverá a instancia de estas o del propio Ministerio de Fomento y será resuelto por este. ~~Cuando no existiere acuerdo entre el cedente y el cesionario, el expediente será resuelto por el Consejo de Ministros.»~~

Asimismo, este viario podrá ser objeto de acuerdo de transmisión ~~transmitido~~ a otras personas físicas o jurídicas, a propuesta del Ministerio de Fomento, previa desafectación del mismo al servicio público. También podrán ser objeto de transmisión las carreteras o tramos de las mismas que dejen de utilizarse como tales y no se incluyan como elementos funcionales de otras, previa desafectación de las mismas al servicio público, ~~iniciándose el expediente por el Ministerio de Fomento.»~~

JUSTIFICACIÓN

Debe existir acuerdo entre la Administración del Estado y la Administración o persona física o jurídica a la cual se pretenda ceder el viario anexo.

Del mismo modo, también se prevé que la desafectación de una carretera o tramo de la misma pueda ser solicitada por una persona física o jurídica y no solo a instancia del Ministerio de Fomento.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 6 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 6. Deber de información.

1. Corresponde al Ministerio de Fomento la recopilación de información, elaboración y comunicación a otros países u organizaciones internacionales de los que sea parte España, y en su caso la aprobación y ejecución de las actuaciones y procedimiento que en cumplimiento de Convenios o Tratados internacionales vigentes o de la normativa europea afecten a las carreteras ~~del Estado~~ o a sus elementos funcionales, en los términos previstos en esta ley y sin perjuicio de las competencias de otros Departamentos ministeriales.

Esta competencia se ejercerá respetando las competencias generales de representación en la Unión Europea y en otras organizaciones internacionales que corresponden al Gobierno y al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 50

Por el Ministerio de Fomento se facilitará información actualizada sobre vialidad, actuaciones en ejecución, mapas de carreteras, estadísticas y datos sobre aforos, tarifas de peajes, áreas de servicio, de descanso y aparcamientos seguros y, en general, toda aquella información de interés para los usuarios de carreteras.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, el Ministerio de Fomento solicitará de las demás Administraciones así como las personas físicas y jurídicas directamente afectadas en la ejecución de esta ley deberán facilitar la información que le sea requerida para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, así como la necesaria para una correcta ejecución de la presente ley, de acuerdo con la normativa aplicable en cada caso. Por su parte las personas físicas y jurídicas directamente afectadas en la ejecución de esta ley deberán facilitar la información requerida a la que se refiere el párrafo anterior.»

JUSTIFICACIÓN

Tal como define el artículo 1, constituye el objeto del Proyecto de Ley de Carreteras la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado.

El Estado no puede incluir en el artículo 6 («Deber de información») que corresponde al Ministerio de Fomento la recopilación, elaboración y comunicación de información a otros países u organizaciones internacionales de los que sea parte España o la aprobación y ejecución de las actuaciones y procedimientos que, en cumplimiento de Convenios o Tratados internacionales vigentes o de la normativa europea, afecten a las carreteras españolas.

El término «carreteras españolas» engloba no únicamente a las de titularidad del Estado sino también a las de otras Administraciones Públicas como las Comunidades Autónomas.

No se puede pretender alterar, vía ley de carreteras, la distribución de competencias Estado-Comunidades Autónomas que configuran la Constitución y los Estatutos de Autonomía y que ha venido a delimitar la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en el sentido que el desarrollo del derecho de la Unión Europea no puede afectar esta distribución competencial.

Un ejemplo de ello es la Sentencia del Tribunal Constitucional 236/1991, de 12 de diciembre de 1991, que establece:

«La traslación de la normativa comunitaria derivada al derecho interno ha de seguir necesariamente los criterios constitucionales y estatutarios de reparto de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, criterios que, de no procederse a su revisión por los cauces correspondientes (artículo 95.1 de la Constitución), no resultan alterados ni por el ingreso de España en la CEE ni por la promulgación de normas comunitarias; la cesión del ejercicio de competencias en favor de organismos comunitarios no implica que las autoridades nacionales dejen de estar sometidas, en cuanto poderes públicos, a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico, como establece el artículo 9.1 de la Norma fundamental [...] En suma, la ejecución del derecho comunitario corresponde a quien materialmente ostente la competencia, según las reglas de derecho interno, puesto que no existe una competencia específica para la ejecución del derecho comunitario; de este modo, en materias de pesas y medidas la ejecución del derecho comunitario se efectuará por las mismas Administraciones que tienen la competencia para realizar análogas o similares actuaciones en el ordenamiento interno, la cual corresponde, si se trata de control metrológico, a las CC.AA. de Cataluña y País Vasco en el ámbito de sus respectivos territorios.»

No se puede, por tanto, omitir cualquier referencia a la participación de las comunidades autónomas en la elaboración del Derecho de la Unión Europea, que es el momento en que se definen los objetivos y los resultados que deben alcanzar los estados miembros, o en el desarrollo normativo del Derecho Europeo en España ni tampoco intentar centralizar esta faceta únicamente en el Estado ya que lo contrario sería un vaciamiento competencial.

Por ello, las comunidades autónomas han de tener la capacidad de poder participar en la elaboración de la normativa comunitaria que afecte carreteras de su titularidad y la capacidad de poder transponer, a su derecho interno, la normativa, actuaciones y procedimientos que regulen las normas comunitarias.

El pluralismo territorial ha de ser inalterable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 51

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 7 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«2. El Plan Estratégico de las Carreteras del Estado contendrá las siguientes determinaciones:

a) Descripción y diagnóstico del conjunto de carreteras y elementos funcionales en ellas incluidos con indicación, en su caso, de las altas o bajas que se produzcan en el mismo.

b) Período de tiempo que abarca.

c) Objetivos del Plan para dicho período de tiempo.

d) Criterios de coordinación con otras redes de carreteras, así como con otros sistemas de comunicación y transporte, como puedan ser las redes ciclistas actuales y futuras, a fin de promover los modos no motorizados en general, para garantizar la movilidad en las redes de infraestructuras del Estado.

A estos efectos se considerará la complementariedad y sustitución entre modos de transporte, así como la accesibilidad de los modos no motorizados a ellas, para una mejor asignación de los recursos asignados a la política de transportes e infraestructuras.

(...)

n) Se desarrollará dentro del Plan Estratégico de las carreteras del Estado un plan específico de infraestructuras ciclistas, ciclocarriles e intersecciones ciclistas que incluyan planes de conservación de la red vial en buenas condiciones, con especial mención a los arcones y a su adecuación para el tránsito de bicicletas y programas de creación de rutas paralelas a las autovías y autopistas para su uso por bicicletas con la creación de vías ciclistas, especialmente en aquellos lugares que no cuenten con vías alternativas a las autovías.

ñ) Se establecerá un calendario para implantar en todas las vías objeto de esta ley pintura de señalización antideslizante, la sustitución de elementos reflectantes que no pongan en peligro la seguridad del ciclista, la modificación de las vías ciclistas existentes para adaptar su anchura, su tipo de firme, amplitud de las curvas, la adecuada distancia/separación del resto de carriles del tráfico para cada tipología de vía, así como las modificaciones en el diseño y colocación de las vallas metálicas de protección, todo ello conforme a la normativa técnica específica de vías ciclistas y de diseño de las vallas metálicas.

o) Se establecerán criterios de vigilancia en el cumplimiento de las actuaciones en lo referente a los trabajos de limpieza, mantenimiento y conservación de los arcones así como un plan calendarizado de dotación, en todas las vías objeto de esta ley, de arcones con un mínimo de anchura y la corrección de los escalones en los mismos, ya existentes, para que la plataforma de toda la vía quede al mismo nivel.»

JUSTIFICACIÓN

Desarrollar en el Plan Estratégico de las Carreteras del Estado la inclusión de la creación de un plan nacional de intermodalidad y accesibilidad al transporte público que garantice la promoción específica de los modos no motorizados, a los que se pondrán a su servicio dichos planes de intermodalidad programados.

Es necesario que para garantizar la creación de infraestructuras adecuadas al uso ciclista, se coordinen los trabajos de integración del tránsito ciclista en la Red de Carreteras del Estado, o bien con la creación de una red de vías ciclistas principalmente en aquellos tramos donde no exista rutas alternativas a las autovías que pudieran suponer un riesgo para la circulación ciclista.

Se establece un calendario para aplicar la normativa técnica de obligado cumplimiento sobre las vías ciclistas en base a criterios técnicos que garanticen la seguridad y la comodidad de las mismas, así como de implantación de los nuevos «quitamiedos» en todas las vías, que tantas lesiones y fallecidos han causado en los modelos anteriores entre ciclistas y motoristas.

Es el arcén el lugar normalmente destinado a la circulación de ciclistas y que garantiza su seguridad. Dotar a las vías de la Red de Carreteras del Estado de las necesarias obras para ampliar arcenes allá donde no existan es una medida que beneficia la seguridad de los ciclistas y por ende de todos los usuarios de la carretera.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 7 del Proyecto de Ley de Carreteras, modificando el apartado 1, añadiendo un nuevo apartado 3 y modificando los actuales apartados 3 y 4 que pasan a ser los apartados 4 y 5

Redacción que se propone:

«Artículo 7. Plan Estratégico de las Carreteras del Estado.

1. El Plan Estratégico de las carreteras del Estado es el instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, y debe contener las previsiones y objetivos a cumplir y las prioridades de actuación en relación con carreteras estatales y sus elementos funcionales con sujeción, ~~en su caso~~, a la planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico o intermodal.»

«3. Con la finalidad de garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos y una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y las Administraciones Autonómicas, los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas afectadas participarán, en los términos establecidos por la legislación vigente, en el proceso de elaboración y en el de revisión del Plan Estratégico de las carreteras del Estado.

Asimismo, la determinación del emplazamiento de las infraestructuras y equipamientos de titularidad estatal en el territorio de las diferentes Comunidades Autónomas requiere el informe previo de la correspondiente Comisión Bilateral con el Estado.

~~3- 4.~~ El Plan Estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, previos los informes del Consejo Asesor de Fomento, los de las Administraciones Autonómicas y Locales afectadas, los de la correspondiente Comisión Bilateral entre el Estado y la Comunidad Autónoma afectada, y oídos los sectores que puedan resultar afectados, en la forma que reglamentariamente se determine. Asimismo se garantizará la participación de los Ministerios concernidos en lo que se refiere a las determinaciones contenidas en las letras f), k), i) y l) del apartado 2.

~~4- 5.~~ El Plan Estratégico de las Carreteras del Estado tendrá carácter vinculante para las actuaciones previstas en la Red de Carreteras del Estado. No obstante el Ministerio de Fomento podrá excepcionalmente acordar la ejecución de actuaciones o de obras no previstas en el Plan Estratégico de Carreteras en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados, siempre que los mismos no supongan modificaciones sustanciales de las características de sus tramos.

En este último supuesto excepcional, el Ministerio de Fomento deberá dar traslado de la propuesta de acuerdo a las Administraciones Autonómicas y Locales que puedan resultar afectadas, a fin que puedan emitir su informe con carácter previo al acuerdo de ejecución. Para las carreteras no incluidas en la Red de Carreteras del Estado tendrá carácter indicativo aunque deberá ser igualmente objeto de evaluación.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 7 define la naturaleza del Plan Estratégico de las Carreteras del Estado, sus contenidos, procedimiento de aprobación y ámbito y excepciones de aplicación. Con las modificaciones propuestas en este artículo se pretenden encajar de forma coherente las competencias autonómicas

exclusivas en materia de ordenación del territorio, que en cualquier caso y de acuerdo con la Constitución y sus estatutos, comprenden la planificación de su red viaria y el informe relativo a la determinación del emplazamiento de las infraestructuras de titularidad estatal en su territorio mediante las comisiones bilaterales con el Estado.

El Plan Estratégico de las Carreteras del Estado, por su definición y contenidos, es un instrumento con un impacto determinante en la ordenación del territorio, por lo que se trata de garantizar no solo una participación autonómica en su fase final de tramitación sino una correcta coordinación en la planificación de la Red de Carreteras del Estado con las redes de carreteras autonómicas. Este aspecto se considera de caudal importancia para la correcta integración de ambos niveles de red complementarios garantizando así una accesibilidad territorial óptima desde la red de distribución del tráfico de largo recorrido.

Para conseguir este objetivo se considera necesaria la participación de las administraciones autonómicas en el proceso de elaboración, aprobación y modificación excepcional del Plan Estratégico de las Carreteras del Estado, así como la participación formal de las Administraciones Locales en el trámite de aprobación, responsables últimas de la accesibilidad territorial del tráfico de larga distancia.

Asimismo el Plan Estratégico de las Carreteras del Estado, en cuanto concreción de la planificación general de la actividad económica en este sector, requiere su sujeción a dicha planificación económica ex artículo 131 CE.

ENMIENDA NÚM. 97**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 8 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 8. Coordinación con otros Departamentos ministeriales y otras administraciones públicas.

1. El Ministerio de Fomento someterá los estudios de carreteras del Estado que afecten a las actividades, bienes o derechos gestionados por otros Departamentos Ministeriales u otras administraciones públicas, a informe de éstos, de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

2. Los Ministerios de Fomento y de Defensa arbitrarán conjuntamente las medidas necesarias para asegurar la debida coordinación en las materias a las que se refiere la presente ley cuando así convenga a las necesidades y previsiones de la Defensa Nacional.»

JUSTIFICACIÓN

La elaboración y ejecución de un estudio de una carretera del Estado puede tener, en numerosas ocasiones, una incidencia directa en actividades, bienes o derechos gestionados por otras administraciones públicas.

Es impensable que, en este caso, la Administración afectada no deba informar sobre esta incidencia y su posible repercusión limitándose el texto del Proyecto de Ley a circunscribir este informe a otros Departamentos Ministeriales afectados.

Ello vulneraría los principios de las relaciones entre las administraciones públicas que recoge el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común y, de forma especial, la necesidad de ponderar, en el ejercicio de sus competencias, la totalidad de los intereses públicos implicados y, en concreto, aquellos cuya gestión esté encomendada a otras administraciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 54

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 9 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 9. Principios generales.

1. La elaboración y aprobación de programas, estudios y proyectos de carreteras del Estado deberá perseguir las finalidades generales de esta ley, así como el cumplimiento de las previsiones establecidas en la planificación estratégica que le fuera aplicable en cada momento.

2. En todo caso, la elaboración, aprobación y modificación de programas, de estudios o de proyectos de carreteras del Estado requerirán:

a) Identificación de las necesidades, desde una perspectiva intermodal y atendiendo a la complementariedad y sustitución entre modos de transporte.

b) Justificación de las finalidades, objetivos, criterios y prioridades previstas en la presente ley o sus instrumentos de desarrollo y ejecución que se atienden en el mismo.

c) Análisis de alternativas y coste-beneficio de la actuación con indicación de los sectores y organizaciones que puedan verse favorecidas por la actuación.

d) Análisis de alternativas de ejecución, financiación y explotación de los elementos comprendidos en dicho instrumento.

e) Análisis de impacto ambiental, de sostenibilidad económica y territorial de la actuación. Esta evaluación deberá cumplir las condiciones que en su caso estuvieran previstas en su legislación específica.

f) Identificar y analizar la viabilidad medioambiental de todas aquellas infraestructuras que induzcan al incremento del tráfico motorizado privado y la dispersión urbanística.

g) Garantizar la adecuada accesibilidad de las bicicletas entre los núcleos urbanos y las vías interurbanas.

3. El Ministerio de Fomento someterá todos los programas, estudios y proyectos que desarrolle dentro de un mismo ámbito de actuación a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.

El Consejo Asesor de Fomento informará todos los programas y los grandes estudios y proyectos de especial relevancia.

4. El Ministerio de Fomento promoverá la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, construcción y explotación de carreteras del Estado y de sus elementos funcionales, para lo que someterá las propuestas a valoración del Consejo Asesor de Fomento.»

JUSTIFICACIÓN

Para mayor clarificación del ámbito de aplicación de este artículo únicamente a las carreteras del Estado y a los efectos de esta ley. Las Comunidades Autónomas tienen competencia en la planificación de sus carreteras.

En relación a la introducción de dos nuevas letras en el apartado 2, se hace porque las infraestructuras han de colaborar hacia la tendencia de la ciudad compacta, próxima y accesible, no han de aumentar los problemas medioambientales que conllevan la congestión y la contaminación creando vías que induzcan a planeamientos urbanísticos insostenibles que llevan a un aumento del tráfico.

Las salidas y entradas de las ciudades hacia las vías interurbanas son actualmente auténticas barreras para las bicicletas, al haberse hecho pensando en la mayor parte de los casos en el tráfico a motor, dejando aislados a los ciclistas, algo inaceptable en nuestro contexto europeo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 55

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir dos nuevos apartados, 5 y 6, al artículo 9 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«5. En todo caso, en los pliegos de condiciones de las obras a ejecutar por el Ministerio de Fomento, se incluirá en el diseño de las obras nuevas o de reforma de las ya existentes, la utilización de las carreteras para la circulación segura de los ciclistas.»

6. Se elaborará una normativa de obligado cumplimiento sobre requisitos técnicos de las vías ciclistas, ciclocarriles, aceras bici e intersecciones ciclistas que establezca anchos mínimos, radios de curvatura, porcentajes máximos de rampas y escalones, el diseño de vías, la distancia/separación desde las aceras y resto de carriles del tráfico, la señalización y calmado de tráfico así como normativa técnica sobre pintura de señalización antideslizante y demás elementos reflectantes situados en el pavimento que no pongan en peligro la seguridad del ciclista, así como la creación de diseños de rejillas que hayan de situarse en el pavimento que impidan la introducción en los mismos de las ruedas de ciclos y motocicletas y las especificaciones precisas para garantizar su adherencia.»

JUSTIFICACIÓN

Se añade este criterio para los pliegos de condiciones, garantizando así en los diseños de las obras la integración segura de los ciclistas como requisito de concesión de la obra.

Además, es necesario que en este apartado de programas, estudios y proyectos de carreteras, se incluya en los principios generales la obligación de seguir unas normas técnicas de obligado cumplimiento que desarrolle lo que actualmente no existe, y es la creación de normativa técnica específica para construir carreteras en las que puedan circular ciclistas en condiciones de seguridad con las soluciones adecuadas en su diseño y en las condiciones del pavimento.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 1 y 6 del artículo 10 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«1. A los efectos de la presente Ley, los programas de carreteras son el instrumento técnico y jurídico de la política viaria en parte de una red de carreteras y deben contener las previsiones, objetivos y prioridades en relación con aquellos tramos de carreteras y sus elementos funcionales a los que se refieran.»

Corresponde al Ministerio de Fomento promover y aprobar los programas de carreteras que afecten a las carreteras y elementos funcionales de las mismas de su titularidad, de acuerdo con la programación presupuestaria general del Estado.»

«6. El procedimiento de elaboración, aprobación y revisión se realizará de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente. En todo caso dicho procedimiento deberá contemplar la audiencia de los Organismos y de las Administraciones Territoriales afectadas durante un plazo mínimo de ~~un mes~~ dos meses, transcurrido el cual sin que se hayan formulado observaciones, se entenderá cumplimentado el trámite y podrán proseguir las actuaciones.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 56

JUSTIFICACIÓN

Para mayor clarificación del ámbito de aplicación de este artículo y en coherencia a la competencia de las comunidades autónomas en materia de planificación de sus carreteras, así como de conformidad con los plazos que establece en materia de deberes de recíproca información y de colaboración y cooperación mutuas en el ejercicio de sus actuaciones de planificación y construcción de obras públicas, la vigente disposición adicional segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 4 del artículo 10 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«4. Los programas de carreteras del Estado contendrán:

- a) La determinación de las necesidades, fines y objetivos a alcanzar, de acuerdo con los principios generales establecidos en el artículo 9 y la prevalencia para la consecución de estos objetivos.
- b) La determinación de la parte de la red estatal a la que afectan los programas.

(...)

f) La definición de los criterios para la revisión del programa.

g) La definición de los criterios generales aplicables a la inclusión de la integración del uso ciclista en la programación, proyección, construcción, conservación y explotación de las carreteras y de sus elementos funcionales incluidas en el programa.»

JUSTIFICACIÓN

Como instrumento de desarrollo de los principios generales al caso concreto.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 11 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 11. Estudios de carreteras.

1. A los efectos de la presente ley, los estudios de carreteras son los documentos técnicos, jurídicos y económicos mediante los que se establecen el diseño y características de una carretera o conjunto de carreteras con sus correspondientes elementos funcionales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 57

2. Por su finalidad y contenido de sus determinaciones los Estudios de carreteras pueden ser:

(...)

g) Estudios de delimitación de tramos urbanos, en los que se definen aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluye la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como su necesaria ciclabilidad y la línea límite de edificación.

h) Evaluaciones ex post, que consisten en evaluar el impacto socioeconómico y ambiental real de una infraestructura posteriormente a su entrada en servicio, con el objetivo de valorar en qué medida las previsiones y expectativas iniciales se han materializado, poner en valor sus efectos positivos, dar transparencia al retorno de las inversiones y mejorar la predictibilidad en futuras actuaciones.

(...))»

JUSTIFICACIÓN

Modificación del apartado 1:

Para mayor clarificación del ámbito de aplicación de este artículo y en coherencia a la competencia de las comunidades autónomas en materia de planificación de sus carreteras.

La modificación de la letra g) se debe a que al ser tramos urbanos deberá establecerse por ley su carácter ciclable y el acometimiento de las reformas precisas caso de que no se permitiera el uso ciclista.

Adición de una nueva letra h) al apartado 2:

El propio redactado de esta nueva letra que se propone incorporar contiene la justificación de la necesidad de realizar dichas evaluaciones *ex post*: «valorar en qué medida las previsiones y expectativas iniciales se han materializado, poner en valor sus efectos positivos, dar transparencia al retorno de las inversiones y mejorar la predictibilidad en futuras actuaciones».

Distintas administraciones como la británica, la francesa o la Comisión Europea desarrollan de forma sistemática evaluaciones *ex post* en proyectos de gran infraestructura, como una parte clave para evaluar en qué medida las previsiones y expectativas iniciales de una actuación de mejora general se han materializado, una vez ésta ha entrado en servicio, de manera que pueda servir para ayudar a la toma de decisiones futuras.

En el caso francés, el Bilan ex post o Bilan LOTI consta de tres balances o evaluaciones: una primera de tipo financiera (que contrasta los costes y tiempo inicialmente previstos con el resultado final), un segundo balance de seguridad (que contrasta el número de accidentes previstos con los observados) y finalmente una evaluación socioeconómica y medioambiental (de 3 a 5 años de la puesta en servicio de la infraestructura). En el caso británico, los POPE (*Post Opening Project Evaluation*) consta de un gran balance socioeconómico.

Este tipo de evaluaciones permiten dar transparencia al contribuyente y a los usuarios de una infraestructura de la importancia y el acierto —si se comprueba que lo hay— en las inversiones realizadas.

La evaluación *ex post* de infraestructuras ya puestas en servicio permite analizar cuantitativamente y cualitativamente las desviaciones económicas y en el tiempo, las desviaciones entre el tráfico real y el esperado, la accidentalidad y congestión de la nueva infraestructura, la utilidad de las medidas de impacto ambiental y, en definitiva, el grado de cumplimiento de los objetivos iniciales que motivaron el proyecto de infraestructura. Todo ello, permite adquirir un excelente retorno de experiencia para evaluar con mayor precisión futuras actuaciones.

Los costes de redacción de este tipo de evaluaciones quedan sobradamente compensados con la experiencia acumulada en previsiones y la mejora en la calidad y en la predictibilidad en futuras actuaciones. En cualquier caso, se recomiendan las evaluaciones *ex post* para proyectos de mejora general o de gran infraestructura, esto es, desdoblamientos de carreteras, acondicionamientos, variantes y nuevas carreteras o proyectos que superen un determinado umbral de inversión (83 MEUR en el caso francés o 10 millones de libras en el Reino Unido).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 58

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 2 y 4 del artículo 12 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«2. La aprobación definitiva de los proyectos de carreteras del Estado implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.»

~~«4. La aprobación del proyecto de construcción no requerirá la realización previa del trámite de información pública previsto en los artículos 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, salvo cuando aquella llevara consigo la necesidad de modificar el proyecto de trazado que con carácter previo hubiera sido sometido a información pública y aprobado definitivamente.~~

~~Cuando no existiere proyecto de trazado, será el proyecto de construcción el que haya de ser sometido a información pública.~~

En cualquiera de los casos, la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto, reposición de servicios afectados y a las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.»

JUSTIFICACIÓN

La modificación en el apartado 2 se realiza por coherencia con lo establecido en el tercer párrafo del apartado 4.

La supresión del trámite de información pública en los párrafos primero y segundo del artículo 4 con carácter general atenta contra el derecho fundamental del artículo 24 de la CE cuando no permite el examen del supuesto para determinar que la omisión del trámite es meramente formal y no genera una indefensión material expresamente prohibida por la CE.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un nuevo artículo 15 del Proyecto de Ley de Carreteras y renumerar los artículos siguientes

Redacción que se propone:

«Artículo 15. Evaluación y memorias en materia de accesibilidad universal para personas con discapacidad.»

Con arreglo a lo establecido en la disposición adicional quinta del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, los estudios informativos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán incluir una memoria de las necesidades de la infraestructura en materia de accesibilidad universal, que examine las alternativas y determine las soluciones técnicas necesarias para garantizar la accesibilidad universal y no discriminación a todos los ciudadanos con discapacidad.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 59

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se pretende subsanar una omisión relevante del Proyecto de Ley, que no recoge ningún mandato en relación con los estudios previos en materia de accesibilidad a personas con discapacidad de este tipo de infraestructuras. Con esta propuesta, se corrige este olvido y se obliga a que en la planificación de estas obras se tenga en cuenta con carácter previo las necesidades de accesibilidad.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 1, 3, 4 y 5 del artículo 16 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 16. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo aprobado inicialmente a las Comunidades Autónomas y Entidades Locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de ~~un mes~~ dos meses el trazado o actuación propuestos.

(...)

3. No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística que contravengan lo establecido en un Estudio informativo o Proyecto de carreteras aprobado definitivamente. ~~El incumplimiento de la anterior prohibición comportará la nulidad de pleno derecho del instrumento de ordenación.~~

~~4. La regla establecida en el apartado anterior será también de aplicación a los estudios informativos de carreteras aprobados inicialmente, cuando ya hubieran sido sometidos a información pública y siempre que el plazo de suspensión de la aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística no supere un año a contar desde la publicación del anuncio de la información al público de aquéllos, o un año y seis meses en los casos excepcionales en que así se determine de manera motivada por el Ministerio de Fomento. Durante dicho plazo, la Administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística no podrá otorgar nuevas clasificaciones y calificaciones a los suelos afectados por los trazados y actuaciones de carreteras objeto del correspondiente Estudio Informativo, ni autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas, salvo que las actuaciones pretendidas sean compatibles con las alternativas establecidas en aquél, o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, en cuyo caso precisarán del informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Fomento.~~

~~Se excluye de lo anterior aquellas actuaciones administrativas de carácter territorial, urbanístico o edificatorio que sí fuesen compatibles con la futura actuación de carreteras o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento.~~

~~4. Tampoco podrán aprobarse instrumentos de ordenación territorial y urbanística que otorguen nuevas clasificaciones y calificaciones incompatibles con lo establecido en los Estudios informativos de carreteras aprobados inicialmente y sometidos a información pública. La determinación de dicha incompatibilidad se establecerá mediante informe previo y preceptivo del Ministerio de Fomento. Esta regla se restringe a las franjas de suelo que corresponderían a la zona de afectación de las alternativas definidas en el Estudio Informativo.~~

~~En estas franjas de suelo, y previo informe vinculante del Ministerio de Fomento, la Administración competente en materia urbanística únicamente podrá aprobar proyectos de ejecución urbanística u~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 60

otorgar autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas compatibles con la futura actuación de carreteras, que incluyen en cualquier caso la conservación y mantenimiento de lo existente.

Transcurrido un año desde la publicación del anuncio de la información pública, o un año y seis meses en los casos excepcionales en que así se determine de manera motivada por el Ministerio de Fomento, esta regla dejará de tener efecto.

(...)

6. Acordada la aprobación inicial de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, ~~y con independencia a su distancia a las mismas~~, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente deberá solicitar informe del Ministerio de Fomento, para que éste establezca las consideraciones que estime convenientes para la protección de las carreteras del Estado dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados.

La zona de influencia de las carreteras del Estado se definirá reglamentariamente en base a criterios de distancia y movilidad.

El Ministerio de Fomento dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, al efecto de poder continuar con su tramitación. ~~Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de un instrumento urbanístico que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya emitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho Departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado.»~~

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, la conformidad con los plazos que establece en materia de deberes de recíproca información y de colaboración y cooperación mutuas en el ejercicio de sus actuaciones de planificación y construcción de obras públicas, la vigente disposición adicional segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

En segundo lugar, mediante la modificación del apartado tercero, se propone restringir las limitaciones en la aprobación de instrumentos urbanísticos a aquellos estudios de carreteras que se someten a trámites de información pública y aprobación definitiva, como son los estudios informativos y los proyectos de carreteras.

Entendemos que el objetivo de este artículo es la protección del bien común por encima de los intereses particulares, entendiendo como bien común la construcción de una nueva infraestructura viaria que dé respuesta a necesidades territoriales. Aun así, es necesario limitar esta protección en el tiempo y en el espacio. Por este motivo, y con el objetivo de dar seguridad jurídica a las administraciones afectadas por esta medida, se propone la modificación del punto cuarto clarificando los conceptos que en él se introducen y estableciendo geoméricamente las franjas afectadas por la limitación en la aprobación de instrumentos urbanísticos.

Por lo que se refiere a la modificación por completo del apartado cuarto, la misma encuentra su justificación en el hecho de que en los estudios informativos de carreteras no aprobados definitivamente permiten diferentes alternativas que afectan a un ámbito territorial de gran amplitud. La suspensión de licencias en dichos supuestos conlleva importantes efectos económicos y su previsión en una norma del Estado conculca el régimen competencial autonómico y local en materia de ordenación del territorio.

El principal objetivo de la modificación del punto 6 del artículo 16 es adaptar la legalidad sectorial estatal al procedimiento habitual en la práctica urbanística. Tal y como recoge por ejemplo la Ley de Urbanismo de Cataluña, la solicitud de los informes sectoriales se produce después de la aprobación inicial de los instrumentos urbanísticos, pues antes de esta aprobación los documentos no disponen de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 61

validez oficial. A la vez el objetivo de los informes del Ministerio de Fomento no debe ser la protección del dominio público en general sino el de las carreteras del Estado.

En el proyecto de Ley presentado, se utiliza el punto 6 del artículo 16 para la introducción de un nuevo concepto llamado zona de influencia, que no se define y del que se deja su definición para un posterior despliegue reglamentario. Este proceder puede causar indefensión en el administrado y es por ello que se propone establecer los criterios que permitirán definir esta zona entendiendo que sólo es justificable en función de distancias y generación de movilidad que pueda repercutir en la fluidez del tráfico de la carretera.

Finalmente se propone eliminar el concepto de nulidad de pleno derecho de este artículo por considerarse excesivo y abusivo y por entender que su determinación corresponde, en todo caso, a criterio del tribunal competente.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 7 del artículo 16 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«7. Con la finalidad de garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos en presencia, y una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y las Administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ~~podrá solicitar~~ solicitará su participación en las reuniones que celebren los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que afecten a carreteras del Estado, con independencia de su sistema de gestión.»

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar los intereses de las EELL en la ordenación del territorio y ordenación urbanística, se suprime la situación de discrecionalidad en esta materia de la Administración Central por la exigencia de representación de las EELL en los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 18 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 18. Exención de controles previos.

1. Las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, no están sometidas, por constituir obras públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 62

Régimen Local, ni por consiguiente al abono de ningún tipo de tasas por licencia de obras, actividades o similares.

~~Las actuaciones indicadas en el punto 1 tampoco estarán obligadas a la obtención de licencias o autorizaciones por parte de otras Administraciones, Organismos o Entidades Públicas, excepto si los estudios de carreteras de los que dimanen las correspondientes actuaciones no hubieran sido sometidos a informe de aquellas, cuando dicho informe fuera preceptivo en virtud de una norma estatal, o cuando resulte exigible en virtud de la normativa sectorial estatal, todo ello sin perjuicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico.~~

~~2.— La ejecución de obras o actuaciones de carreteras promovidas por el Ministerio de Fomento no podrá ser suspendida cautelarmente por ninguna otra Administración Pública en el ejercicio de las competencias que les puedan corresponder, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes.»~~

JUSTIFICACIÓN

El párrafo segundo del apartado 1 y el apartado 2 vulneran de forma flagrante la competencia de otras Administraciones Públicas sobre la gestión, explotación y defensa de las carreteras de las cuales son titulares.

El Estado no puede imponer de forma unilateral y arbitraria que una actuación que lleve a cabo sobre una carretera de otra Administración no requiera la obtención de la autorización correspondiente.

En el caso concreto de Cataluña, el Texto Refundido de la Ley de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras establecen de forma pormenorizada las zonas de protección de la carretera y los usos permitidos así como el procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones necesarias, que, en ningún caso, excepciona de su obtención a la Administración General del Estado.

Por otro lado, la parte final de este párrafo establece que únicamente la Administración General del Estado deberá obtener la correspondiente licencia o autorización si el estudio de carreteras no hubiera sido sometido a informe de la Administración, Organismo o Entidad Pública, cuando dicho informe sea preceptivo en virtud de una norma estatal o cuando resulte exigible en virtud de la normativa sectorial estatal.

Resulta cuanto menos peculiar este redactado ya que, por un lado, resulta incongruente que una ley reconozca la posibilidad de ejecutar un estudio sin someterlo a informe cuando éste sea preceptivo; y, por otra parte, la obligatoriedad o no de someter un estudio a informe de una Administración no se recoge únicamente en una norma o normativa sectorial del Estado.

En este mismo sentido, las Administraciones Públicas han de poder suspender de manera cautelar la ejecución de una obra o una actuación de carreteras promovida por el Ministerio de Fomento si ello vulnera la normativa propia al respecto.

Es el caso, por ejemplo, de la posible paralización de una obra —sea del Ministerio de Fomento o no— que carezca de la autorización preceptiva o no se ajuste a las condiciones de la autorización otorgada.

Aparte de lo mencionado anteriormente, no tiene sentido que se mencione «todo ello sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico» y no se haga la misma restricción para las competencias de las comunidades autónomas con competencias en gestión del tránsito.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un tercer párrafo al artículo 23 del Proyecto de Ley de Carreteras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 63

Redacción que se propone:

«Gozarán también de exención total de peajes los vehículos cuya titularidad corresponda a personas con movilidad reducida reconocida oficialmente, cuando ellas mismas los conduzcan o los usen para su transporte.»

JUSTIFICACIÓN

La exención de peaje para personas con movilidad reducida es una medida social que ya se aplica en varios países europeos —como Alemania y Austria—, y que compensaría en parte el sobrecoste en que incurren estas personas y sus familias a la hora de afrontar sus desplazamientos, toda vez que dependen en gran medida del transporte particular, ante la falta de accesibilidad del general.

Eximir del pago de peaje por este motivo social no supondría coste directo para las arcas públicas, pues esta singularidad podría preverse en las condiciones de los contratos de concesión de las autopistas, que negocian las empresas concesionarias y el Estado.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir un tercer párrafo al artículo 23 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«No estarán obligados a su abono los vehículos eléctricos que dispongan de la acreditación emitida por el organismo ambiental competente siempre que circulen por zonas declaradas de alta contaminación urbana, en el marco de los planes de calidad del aire.»

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de favorecer la calidad del aire de las grandes ciudades se presenta esta medida para incentivar el uso de los vehículos eléctricos y disminuir las emisiones de NO_x y de partículas causadas por los motores de gasolina y especialmente diésel.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 3 y 7 del artículo 26 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«3. El Ministerio de Fomento establecerá, en las carreteras del Estado, la localización de las áreas de servicio y sus características funcionales, de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales, considerando la seguridad viaria y comodidad de los usuarios, la protección del medio natural y demás elementos del entorno.»

«7. En los estudios informativos de carreteras del Estado se estudiará la necesidad de establecer áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros. Cuando sean necesarias

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 64

se determinará su ubicación a efectos de que queden incluidos en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. No obstante lo anterior, aunque se hayan aprobado los estudios informativos, el Ministerio de Fomento podrá promover áreas de servicio, áreas de descanso o aparcamientos seguros no incluidos en aquellos siguiendo los procedimientos legales oportunos, y previo el informe favorable de la Administración competente en cuyo territorio radique la nueva localización.»

JUSTIFICACIÓN

Para una mayor clarificación respecto al ámbito de aplicación de este artículo.

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 27 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 27. Adjudicación de áreas de servicio.

1. La adjudicación de las concesiones de áreas de servicio de las carreteras del Estado se realizará en el marco del contrato administrativo correspondiente a la oferta económicamente más ventajosa. El otorgamiento de la concesión comprenderá las siguientes actuaciones:

a) Determinación de la ubicación del área de servicio, así como de las instalaciones y servicios que incluirá y de los requisitos y condiciones de cada uno de ellos, todo lo cual corresponderá al Ministerio de Fomento, con base en los requisitos técnicos y de seguridad.

b) Información pública por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en el “Boletín Oficial del Estado” y en un diario de amplia circulación en la zona afectada, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular las alegaciones o sugerencias que estime convenientes.

c) Aprobación por el Ministro de Fomento del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para la ejecución de las obras y la explotación del servicio, con señalamiento expreso de los plazos de iniciación y terminación de las obras y de los efectos de su incumplimiento, así como del plazo de la concesión, canon mínimo a satisfacer y garantías técnicas y económicas que deberán presentar los concursantes.

d) Resolución por el Ministerio de Fomento del expediente de contratación, de conformidad con lo establecido en la legislación de Contratos del Sector Público.

2. La adjudicación de las concesiones de áreas de servicio de carreteras del Estado en la que, de acuerdo con la normativa vigente en materia de carreteras, se contemple la concesión de instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, no podrá realizarse en favor del mismo operador al por mayor o de un operador del mismo grupo empresarial que el que suministre en exclusiva a las estaciones de servicio inmediatamente anterior y posterior, en el mismo sentido de circulación, a la que es objeto de licitación. Del mismo modo, tampoco podrán adjudicarse en bloque todas las concesiones de áreas de servicio que cuenten con instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos a un mismo operador al por mayor o a operadores de un mismo grupo empresarial.

3. Independientemente de las áreas de servicio promovidas por el Ministerio de Fomento, cualquier interesado podrá solicitar la concesión de la explotación o de la construcción y explotación de un área de servicio de carreteras del Estado o de cualquiera de sus elementos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 65

integrantes, presentando ante el Ministerio de Fomento la correspondiente solicitud, a la que se acompañará:

a) documentación acreditativa de la personalidad del interesado y, en su caso, acreditación de la representación del mismo por cualquier medio válido en derecho que deje constancia fidedigna o mediante declaración en comparecencia personal del representado; b) una memoria en la que se indicará la situación y características del área o de la instalación cuya concesión se interesa acompañada del pertinente estudio de carreteras, que incluirá su localización, accesos, instalaciones y viabilidad.

El Ministerio de Fomento, en el plazo máximo de un mes desde la presentación de la solicitud, acordará que se lleve a cabo el trámite de información pública de la misma, así como las actuaciones previstas en el apartado 1, excepto en el supuesto de que el área de servicio no cumpliera los correspondientes requisitos técnicos, funcionales y de seguridad establecidos reglamentariamente, en cuyo caso se pondrá fin al procedimiento mediante resolución motivada. La falta de respuesta expresa en el plazo de un mes conllevará la necesidad de realizar, en todo caso, los trámites indicados anteriormente.

4. Cuando se trate de la concesión de la explotación de áreas de servicio de carreteras del Estado ya construidas, el importe del canon anual, que será fijado en las bases del correspondiente procedimiento de adjudicación del contrato concesional, no podrá ser inferior al 4 por 100 de la valoración de las mismas.

5. Corresponde al Ministerio de Fomento verificar el cumplimiento de los requisitos que habrán de cumplir las zonas de aparcamiento de las carreteras del Estado que presten servicio con los requisitos de seguridad, de información al usuario y otros similares, establecidos en la normativa nacional o internacional que resulte de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

Para mayor clarificación respecto al ámbito de aplicación de este artículo.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 28 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«2. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera.

La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, salvo en suelo urbano en los que la autorización será competencia de los Ayuntamientos de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV de esta Ley, sin perjuicio de las competencias de fomento en las zonas de dominio público.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una puntualización que pretende recoger el espíritu de la Ley y evitar interpretaciones no deseadas que pueden confundir en el ámbito competencial de las autorizaciones, considerando que los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 66

tramos urbanos y las travesías (capítulo IV) tienen un régimen jurídico distinto del general en el redactado del Proyecto. Además de evitar invadir competencias cedidas a las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos en materia de urbanismo.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 5 del artículo 28 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«5. Las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta ley.

~~Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la presente ley.»~~

JUSTIFICACIÓN

Corresponderá en todo caso a los tribunales, apreciar las causas de nulidad del otorgamiento, en su caso, de autorizaciones contra legem.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 30 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«1. El deslinde del dominio público viario de las carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento según el procedimiento que reglamentariamente se determine.»

JUSTIFICACIÓN

Para mayor clarificación respecto el ámbito de aplicación de este artículo.

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar los apartados 2 y 4 del artículo 37 del Proyecto de Ley de Carreteras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 67

Redacción que se propone:

«1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad o colocar anuncios en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización salvo en aquellos supuestos en que la instalación del anuncio en cualquier estructura hubiese sido debidamente autorizada por la Administración competente.

4. No obstante lo dispuesto en este artículo y en el artículo 35, el Ministerio de Fomento podrá ordenar en el dominio público, incluso en las travesías, la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía, sin que ello dé lugar a derecho a indemnización.

En el caso de que estuvieran ubicados en el dominio público de la carretera o en el equipamiento de la misma, el Ministerio de Fomento podrá proceder a su retirada o supresión con cargo a los responsables de la infracción, según se determine reglamentariamente, y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones a que pudiera haber lugar.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la determinación «estatales» acorde con el objeto del Proyecto de Ley (art. 1).

Se intenta igualmente realizar una redacción más clarificadora.

Se propone también la razonable posibilidad de indemnización para aquellos supuestos en los que las instalaciones de los anuncios que estaban debidamente autorizadas puedan pasar a ser ilegales por aplicación de la nueva legislación.

El artículo 35 del Proyecto de Ley ya contempla la posibilidad de paralización y demolición de obras mediante un procedimiento regulado, de aplicación general a todas las zonas de protección de las carreteras. En el caso del artículo 37.4 que nos ocupa se pretenden actuaciones excepcionales sin derecho a indemnización y con cargo a los administrados, además de extenderse a zonas propiamente de competencia municipal.

Por ello parece también debería ser excepcional su aplicación y circunscribirse a las zonas de dominio público con real peligro en la explotación de la vía y con competencias más propias del Ministerio de Fomento y no de forma indiscriminada a cualquier zona.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 38 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«1. El Ministerio de Fomento, en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros Departamentos ministeriales o administraciones competentes, podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria o la adecuada explotación de las carreteras del Estado lo requieran, limitaciones temporales, o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras, así como establecerse reducción de los límites genéricos de la velocidad en determinados horarios fijos como medida de protección de ciclistas en las horas y días de mayor tránsito de usuarios de la bicicleta.»

JUSTIFICACIÓN

Es una práctica muy difundida que debe tener específica cobertura jurídica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 68

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 40 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 40. Daños a o de la carretera.

El Ministerio de Fomento podrá exigir a los causantes de daños a las carreteras o sus elementos el resarcimiento del coste de la reparación, con independencia de las sanciones que en su caso puedan corresponderles o, incluso cuando no procedan estas.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá exigir al causante de daños el resarcimiento del coste que conlleve su intervención para el auxilio público mediante personal, ya sea a través de medios propios o contratados, medios de señalización o balizamiento, la custodia de vehículos o cargas y la retirada de restos en caso de accidente o avería.

Así mismo se podrá imponer sanciones y exigir responsabilidades a quienes tengan la obligación legal de mantener las vías en adecuadas condiciones de seguridad y no acometa las obras de reparación o mantenimiento necesarias por causa de deterioro o destrucción de la vía o sus elementos.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer criterio de responsabilidad de quienes legalmente deben de vigilar por el adecuado estado de la vía.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar las letras a), b), c) d) i h) del apartado 2 del artículo 41 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«2. Son infracciones muy graves:

a) Realizar, sin las autorizaciones o licencias correspondientes, construcciones, actuaciones o actos de transformación y uso de la zona de dominio público viario. Asimismo cualquier otro tipo de actuación que puedan afectar a la seguridad viaria, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización y no se hubiesen restituido dichas zonas a su estado anterior a la infracción cometida, siempre que se hayan causado daños a la vía o a la seguridad vial.

b) Destruir, deteriorar, alterar, o modificar cualquier construcción, instalación, elemento o equipamiento cuando las actuaciones afecten a la plataforma, o puedan afectar a la seguridad viaria, o las infracciones recogidas en los epígrafes 41.3.c) y 41.3.e) si se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la misma, siempre que se hayan causado daños a la vía o a la seguridad vial.

c) Realizar instalaciones u obras de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, que estén prohibidas en la zona de limitación a la edificabilidad,

a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las ya existentes, siempre que se hayan causado daños a la vía o a la seguridad vial.

d) Realizar actos que supongan o puedan suponer aumento del volumen de las edificaciones existentes cuando éstas se encuentren situadas en la zona de limitación a la edificabilidad, siempre que se hayan causado daños a la vía o a la seguridad vial.

(...).

h) Establecer cualquier tipo de publicidad prohibida, incluido realizar las obras para ello, en el caso de que no se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida, o no retirar los carteles informativos o elementos publicitarios cuando los titulares fueran requeridos para ello y tras resolución del expediente correspondiente, siempre que se hayan causado daños a la vía o a la seguridad vial y no pudieran ser objeto de legalización posterior.

(...).»

JUSTIFICACIÓN

Los apartados a) b), c) y d) que se incluyen, si bien no se refieren directamente a publicidad, sí que pueden afectar directamente atendido que se refieren a autorizaciones, licencias, instalaciones, obras y actos en general que pueden derivar de la instalación de las vallas en las que se exhibe la publicidad.

Recordemos que las sanciones muy graves pueden suponer sanciones entre 15.000 y 300.000 mil euros [artículo 43.1.c)], lo que requeriría un esfuerzo de detalle sobre la gravedad de cada caso.

En todos los casos de los artículos que se citan son tan generales los conceptos por los que se puede sancionar, que la inseguridad jurídica es desbordante:

En el apartado a) realizar una instalación inocua sin licencia tiene la misma sanción muy grave que una que afecte a la seguridad vial.

En el apartado b) modificar una construcción otro tanto.

En el c), el solo hecho de realizar una construcción en zona de limitación de edificabilidad, igual.

Y en el d) otro tanto cuando el anterior supone aumento de volumen, con independencia del daño que se produzca.

Considerando el amplio espectro sancionador, se propone que en todos los casos se tenga que delimitar la posibilidad de sancionar, al menos en base a la existencia de un daño real causado a la vía o a la seguridad vial como se hace por ejemplo en el apartado i), pues para el resto ya existen las graves y leves.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 41 del Proyecto de Ley de Carreteras añadiendo una nueva letra l)

Redacción que se propone:

«2. Son infracciones muy graves:

(...).

l) La omisión por quien esté obligado legalmente de la acometida de las obras imprescindibles para el mantenimiento o reparación de la vía cuando se comprometa gravemente la seguridad de los usuarios por el estado de la misma.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 70

JUSTIFICACIÓN

Sancionar comportamientos muy graves por omisión de quienes tienen el deber de conservación o reparación de la vía cuando su omisión comprometa gravemente la seguridad de la vía.

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 41 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«3. Son infracciones graves:

(...).

i) Establecer cualquier tipo de publicidad prohibida, incluido realizar las obras para ello sin las autorizaciones correspondientes, en el caso de que no se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida y no pudieran ser objeto de legalización posterior.

(...).»

JUSTIFICACIÓN

Completar los supuestos y considerando la gravedad de las sanciones previstas para las infracciones graves de entre 3.000 a 15.000 euros y que la finalidad principal de la sanción no es recaudatoria, la restitución de las zonas a su estado anterior debería ser un aliciente para conseguir rebajar la sanción a leve (en este sentido se propone un apartado específico para sanciones leves en caso de restitución).

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 41 del Proyecto de Ley de Carreteras añadiendo una nueva letra m)

Redacción que se propone:

«3. Son infracciones graves:

(...).

m) La omisión, por quien esté obligado legalmente, de la acometida de las obras necesarias para el mantenimiento o reparación de la vía cuando se comprometa la seguridad de los usuarios por el estado de la misma, especialmente por la prolongada deficiencia en la adecuada conservación del pavimento de la misma.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 71

JUSTIFICACIÓN

Gran parte de la seguridad de la vía, especialmente para ciclistas, es que la plataforma esté lo más uniforme posible mediante la regular eliminación de baches y grietas, causante de gran número de accidentes.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 4 del artículo 41 del Proyecto de Ley de Carreteras añadiendo una nueva letra c)

Redacción que se propone:

«4. Son infracciones leves:

(...).

c) Establecer cualquier tipo de publicidad prohibida, incluido realizar las obras para ello sin las autorizaciones correspondientes, en el caso de que se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida o pudieran ser objeto de legalización.»

JUSTIFICACIÓN

La cuantía de las sanciones previstas y la finalidad no recaudatoria de la Ley, con la deseable posibilidad de rectificación completa por parte de quien ha incumplido, debería permitir que la restitución de las zonas al estado anterior a la infracción cometida sea un aliciente para conseguir una sanción leve por parte del infractor cuando no haya causado un daño a la vía o a la seguridad viaria.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 43 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«2. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, para conseguir la ejecución material de las órdenes de paralización, derribo o transformación que haya ordenado la Administración conforme a esta Ley.

La cuantía de cada una de dichas multas no podrá superar el 20 % de la que se fije para el supuesto de que la no atención de los requerimientos suponga una infracción administrativa y el total de las mismas no podrá superar el presupuesto de ejecución material de las órdenes.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 72

JUSTIFICACIÓN

La finalidad de las multas coercitivas no es volver a sancionar a quien ya ha sido sancionado, sino obligar al infractor a realizar una orden que no puede o quiere realizar la Administración a su cargo.

Por tanto este tipo de multas debería tener un límite en la posibilidad de que la Administración, una vez ha ingresado el equivalente al presupuesto que cuesta realizar la ejecución subsidiaria, no pudiera continuar con las mismas, pasando a realizar dicha ejecución.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 46 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público, y a los Ayuntamientos en el resto de zonas de protección. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.

Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación.

Donde haya aceras, isletas o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.»

JUSTIFICACIÓN

Aclaración de la competencia municipal y autonómica en las travesías, de acuerdo con la finalidad de la Ley.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el artículo 47 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Artículo 47. Tramos urbanos.

1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico ~~y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado.~~

2. En los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.

Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2.

El silencio administrativo tendrá siempre carácter negativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas.»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la supresión del artículo 48.

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de supresión el artículo 48 del Proyecto de Ley de Carreteras

JUSTIFICACIÓN

La evolución del planeamiento urbanístico no puede verse afectada por la rigidez de la previsión que congela el supuesto a la situación concreta del planeamiento urbanístico a la entrada en vigor de la ley.

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 49 del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o del Ministerio de Fomento y será resuelto mediante acuerdo.

En dicho acuerdo se establecerá la dotación suficiente, a cargo de los presupuestos generales del Estado, para integrar estos tramos de carreteras a la malla urbana.»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación propuesta por el artículo 5.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 74

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la disposición adicional primera del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Disposición adicional primera. Catálogo de carreteras estatales.

1. Como anexo II a la presente ley figura el Catálogo con la relación y denominación de las carreteras estatales.

2. El Ministerio de Fomento realizará y actualizará, con el nivel de detalle suficiente, el inventario de las carreteras estatales, incluyendo sus características geométricas, estructurales y rotacionales, ~~así como el resultado de los Estudios de delimitación de tramos urbanos aprobados.~~»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la propuesta de supresión del artículo 48 (Estudios de delimitación de tramos urbanos).

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de modificar la disposición adicional segunda del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Disposición adicional segunda. Normativa técnica básica y señalización.

1. Se habilita al Ministerio de Fomento para que determine la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la seguridad viaria, señalización, balizamiento y sistemas de contención ~~de las carreteras~~, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España, de la Red de Carreteras del Estado que aplique el Estado Español.

Dicha normativa será de aplicación a la Red de Carreteras del Estado y, de forma supletoria, cuando no exista normativa propia, para el resto de carreteras españolas.

2. El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia.

3. La identificación de todas las carreteras de la Red de Carreteras del Estado en las placas de ruta y sus señales del balizamiento se ajustarán, en todo caso, a los criterios que al efecto determine la legislación del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Son muchas las comunidades autónomas que vienen desarrollando normativa propia en ámbitos como el de firmes, seguridad vial, hidrología, señalización, o sistemas de contención, entre otros muchos. Las diferencias entre la Red de Carreteras del Estado y las redes autonómicas y provinciales justifican la elaboración de normativa técnica propia, adaptada a las necesidades y particularidades de dichas redes.

Si bien dicha disposición coincide parcialmente con el redactado de la ley y reglamentos estatales vigentes a día de hoy, la realidad es que la normativa técnica redactada en las últimas décadas por el Ministerio de Fomento y, en particular, por la Dirección General de Carreteras (DGC) tiene en su ámbito de aplicación exclusivamente la red del Estado.

Tanto es así que una práctica habitual en la normativa técnica redactada por la DGC es establecer en el preámbulo o en el ámbito de aplicación que es normativa exclusiva para la Red de Carreteras del Estado. A modo de ejemplo no exhaustivo, así ocurre en la norma 8.1-I.C «Señalización vertical; en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado; o en la O.C 35/2014 Sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de Vehículos, entre muchas otras.

A todo ello, cabe añadir que la práctica totalidad de la normativa técnica aprobada por la Dirección General de Carreteras se desarrolla a través de órdenes circulares de la propia Dirección General, lo que evita cualquier mecanismo de participación o concertación pública con otras administraciones.

Así las cosas, la definición de una normativa técnica básica de interés general no solo invade las competencias exclusivas que tienen las comunidades autónomas sobre su propia red, sino que es un mecanismo inadecuado que puede generar disfunciones importantes ante la dificultad de aplicar unos criterios, pensados por una red de vías de largo recorrido, con características sustancialmente diferentes de las redes autonómicas, provinciales y locales.

En lo que respecta al ámbito competencial, la exigencia de una normativa básica aplicable para todas las carreteras españolas desvirtuaría el artículo 148.5 de la Constitución española que prevé que las Comunidades Autónomas puedan asumir plenas competencias en materia de carreteras cuando su itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

Por otro lado, el artículo 140.5 de la Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que establece que «corresponde a la Generalitat, la competencia exclusiva sobre su red viaria en todo el ámbito territorial de Cataluña, así como la participación en la gestión de la del Estado en Cataluña de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal. Esta competencia incluye en todo caso: a) la ordenación, planificación y gestión integrada de la red viaria de Cataluña; b) el régimen jurídico y financiero de todos los elementos de la red viaria de los que es titular la Generalitat; c) la conectividad de los elementos que integran la red viaria de Cataluña entre ellos o con otras infraestructuras del transporte u otras redes.

También cabe destacar que el artículo 4.1 u) del Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento establece que «corresponde a la Dirección General de Carreteras (...) en el ámbito de la Red de Carreteras del Estado (...) la elaboración y propuesta de la normativa técnica de aplicación en la Red de Carreteras del Estado, así como la elaboración de estudios e informes de carácter técnico». Por ello, la habilitación al Ministerio de Fomento para que determine la normativa técnica básica de interés general excede las competencias previstas en el Real Decreto 452/2012.

Por último, la disposición adicional segunda contraviene el propio objeto de la Ley de Carreteras, que no es otro que «la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección», es decir, solo la Red de Carreteras del Estado y no la totalidad de carreteras de España.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional séptima al Proyecto de Ley de Carreteras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 76

Redacción que se propone:

«Disposición adicional séptima. Normativa técnica específica de adaptación del uso de la bicicleta a las vías públicas.»

Se determina el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley para que el Ministerio de Fomento elabore una normativa técnica específica para adaptar el uso de la bicicleta a las vías públicas en condiciones de seguridad así como de construcción de vías ciclistas conforme a los requisitos establecidos en el artículo 6.9 de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Resolver una laguna legal que garantizará la uniformidad en las soluciones necesarias para la efectiva integración de los vehículos no motorizados en las vías objeto de esta Ley, así como un diseño adecuado de las vías ciclistas.

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional octava al Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Disposición adicional octava. Creación del fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes.»

Se determina el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de esta Ley para la creación de un fondo para la homogeneización, el rescate selectivo y la subvención de peajes con el objeto de dotar a los programas de homogeneización de peajes, de rescate selectivo y de subvención de los usuarios habituales.

Este fondo estará financiado por los presupuestos generales del estado que anualmente consignarán la cantidad total a transferir a las comunidades autónomas en concepto del Fondo. El reparto del Fondo del Estado entre las diversas comunidades autónomas se realizará de modo proporcional al peso de la recaudación de los peajes situados en el territorio de cada comunidad respecto al conjunto del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Es del todo necesario un reparto más equilibrado hacia los ciudadanos que deben pagar el peaje de las autopistas al no disponer de autovías.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional novena al Proyecto de Ley de Carreteras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 77

Redacción que se propone:

«Disposición adicional novena. Aumentar el peso máximo de los vehículos de transporte de mercancías hasta los 44 TM.»

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, el peso máximo de los vehículos de transporte de mercancías aumentará hasta los 44 TM.»

JUSTIFICACIÓN

El aumento de la masa máxima autorizada hasta las 44 TM en vehículos articulados (tractores más semirremolques) presenta significativos beneficios tanto económicos, sociales como medioambientales. Así se consigue un mayor ahorro energético, un ahorro de las emisiones contaminantes, una reducción de la congestión, un mejor aprovechamiento de la flota así como un incremento de la competitividad del sistema.

En países como Italia o Francia ya se han realizado avances en este sentido, y en otros países no tan cercanos, de la propia Unión Europea, también. Además hay que tener en cuenta que la directiva europea aplicable no limita la masa máxima autorizada en el transporte interior.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional décima al Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Disposición adicional décima. Erradicación de los puntos negros en las carreteras del estado.»

Los presupuestos generales del Estado contemplarán una partida para financiar las mejoras necesarias para eliminar los diez puntos de las carreteras del Estado donde ha habido más accidentes en el año anterior a su aprobación.»

JUSTIFICACIÓN

Se hace del todo necesario establecer una dotación presupuestaria para eliminar los puntos negros de las carreteras.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional undécima al Proyecto de Ley de Carreteras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 78

Redacción que se propone:

«Disposición adicional undécima. Prohibición de circulación de los camiones en los tramos de las carreteras nacionales paralelas a las autopistas.»

En los tramos de las carreteras nacionales paralelas a las autopistas, a propuesta de la comunidad autónoma, se obligará a los camiones a circular por las autopistas. Dicha medida comportará la subvención estatal de parte del peaje que tengan que abonar los camiones.»

JUSTIFICACIÓN

Se hace del todo necesario establecer esta medida para beneficiar la seguridad de las carreteras nacionales y para que los habitantes por las que atraviesan estos tramos de las carreteras nacionales, que tienen que sufrir un elevado índice de tránsito diario, tengan una mejor calidad de vida.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de añadir una nueva disposición adicional duodécima al Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«Disposición adicional duodécima. Tránsito local y de los camiones en los tramos de las carreteras nacionales paralelas a las autopistas y en las que está previsto construir una autovía.»

En los tramos de las carreteras nacionales paralelas a las autopistas y en las que está previsto construir una autovía, a propuesta de la comunidad autónoma, el tránsito de recorrido local podrá circular sin pagar peaje y se obligará a los camiones a circular por la autopista subvencionando el Estado parte del peaje.»

JUSTIFICACIÓN

Esta medida es mucho más beneficiosa que la construcción de una nueva vía de alta capacidad donde hay otra que discurre de forma paralela, tanto para las arcas del Estado, como para el impacto general que supone la construcción de una autovía.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió**

A los efectos de supresión de la disposición transitoria primera del Proyecto de Ley de Carreteras

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la propuesta de supresión del artículo 48 (Estudios de delimitación de tramos urbanos)

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 79

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
de Convergència i de Unió

A los efectos de modificar el anexo I del Proyecto de Ley de Carreteras

Redacción que se propone:

«ANEXO I

Definiciones

Acceso directo:

Acceso en que la incorporación de los vehículos a, o desde, la calzada se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.

(...)

Vía alternativa para ciclistas:

Vía descrita en el artículo 2 de esta ley que, sin ser autopista o autovía, discurre como alternativa al recorrido existente entre los distintos tramos de entrada a ellas, o que una las localidades por la que discurre dicha autopista o autovía sin que el recorrido supere más del 15 % de la distancia que se recorrería por dicha autopista o autovía. Tampoco será considerada vía alternativa cuando su trazado discorra en tramo montañoso que acumule un desnivel notable que la autovía o autopista evite.

(...))»

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar las exigencias del RD 1428/2003: Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del texto articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

De este modo evitamos que se pueda prohibir la circulación de ciclos y se establezca un criterio lógico definitorio de ruta alternativa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 80

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

A la generalidad del Proyecto

— Enmienda núm. 41, del G.P. Unión Progreso y Democracia.

Exposición de motivos

— Enmienda núm. 88, del G.P. Catalán (CiU).

Capítulo I

Artículo 1

- Enmienda núm. 89, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 48, del G.P. Socialista, apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 1, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra f).
- Enmienda núm. 2, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra h).

Artículo 2

- Enmienda núm. 90, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 3, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 4, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3, letra b).
- Enmienda núm. 49, del G.P. Socialista, apartado 6, letra c).

Artículo 3

- Enmienda núm. 91, del G.P. Catalán (CiU).

Artículo 4

- Enmienda núm. 92, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 50, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 51, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 27, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 28, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 5.
- Enmienda núm. 52, del G.P. Socialista, apartado 5, letra d).
- Enmienda núm. 29, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 6.

Artículo 5

- Enmienda núm. 93, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 5, del G.P. La Izquierda Plural, segundo párrafo.
- Enmienda núm. 30, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), segundo párrafo.
- Enmienda núm. 53, del G.P. Socialista, segundo párrafo.
- Enmienda núm. 54, del G.P. Socialista, tercer párrafo.

Artículo 6

- Enmienda núm. 94, del G.P. Catalán (CiU).

Capítulo II

Sección 1.^a

Artículo 7

- Enmienda núm. 95, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 6, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra d).
- Enmienda núm. 55, del G.P. Socialista, apartado 2, letra nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 81

- Enmienda núm. 10, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 42, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 3.
- Enmienda núm. 56, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 57, del G.P. Socialista, apartado 3, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 96, del G.P. Catalán (CiU), apartados 3 y 4, y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 7, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 8, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 9, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.

Artículo 8

- Enmienda núm. 97, del G.P. Catalán (CiU).

Sección 2.ª

Artículo 9

- Enmienda núm. 98, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 11, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 12, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 43, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 3.
- Enmienda núm. 59, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 44, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 4.
- Enmienda núm. 45, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 4.
- Enmienda núm. 60, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 13, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 14, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 99, del G.P. Catalán (CiU), apartados nuevos.

Artículo 10

- Enmienda núm. 61, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 101, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.
- Enmienda núm. 15, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4, letra nueva.
- Enmienda núm. 62, del G.P. Socialista, apartado 4, letra nueva.
- Enmienda núm. 100, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 6.

Artículo 11

- Enmienda núm. 102, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 16, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra g).

Artículo 12

- Enmienda núm. 103, del G.P. Catalán (CiU), apartados 2 y 4.

Artículo 13

- Sin enmiendas.

Artículo 14

- Enmienda núm. 63, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 64, del G.P. Socialista, apartado 3.

Artículo 15

- Enmienda núm. 65, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 46, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 3.
- Enmienda núm. 66, del G.P. Socialista, apartado 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 82

Artículo 16

- Enmienda núm. 31, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 32, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 87, del G.P. Popular, apartado 4.
- Enmienda núm. 105, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1, 3, 4 y 5.
- Enmienda núm. 18, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 7.
- Enmienda núm. 67, del G.P. Socialista, apartado 7.
- Enmienda núm. 106, del G.P. Catalán (CiU), apartado 7.

Sección 3.^a

Artículo 17

- Enmienda núm. 33, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 2.

Artículo 18

- Enmienda núm. 107, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 68, del G.P. Socialista, apartado 1.

Sección 4.^a

Artículo 19

- Enmienda núm. 69, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 34, de la Sra. Pérez Fernández (GMx), apartado 3.

Artículo 20

- Sin enmiendas.

Sección 5.^a

Artículo 21

- Enmienda núm. 70, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 22

- Enmienda núm. 71, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 23

- Enmienda núm. 108, del G.P. Catalán (CiU), tercer párrafo.
- Enmienda núm. 109, del G.P. Catalán (CiU), tercer párrafo.

Artículo 24

- Sin enmiendas.

Artículo 25

- Enmienda núm. 35, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

Artículo 26

- Enmienda núm. 72, del G.P. Socialista, apartado 4.
- Enmienda núm. 110, del G.P. Catalán (CiU), apartados 3 y 7.
- Enmienda núm. 73, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 83

Artículo 27

- Enmienda núm. 111, del G.P. Catalán (CiU).

Capítulo III

Sección 1.ª

Artículo 28

- Enmienda núm. 112, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 113, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5.

Artículo 29

- Sin enmiendas.

Artículo 30

- Enmienda núm. 114, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.

Artículo 31

- Sin enmiendas.

Artículo 32

- Enmienda núm. 74, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 33

- Sin enmiendas.

Artículo 34

- Sin enmiendas.

Artículo 35

- Sin enmiendas.

Artículo 36

- Sin enmiendas.

Artículo 37

- Enmienda núm. 75, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 115, del G.P. Catalán (CiU), apartados 1 y 4.

Artículo 38

- Enmienda núm. 19, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 116, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.

Artículo 39

- Sin enmiendas.

Artículo 40

- Enmienda núm. 20, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 117, del G.P. Catalán (CiU).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 84

Sección 2.^a

Artículo 41

- Enmienda núm. 118, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, letras a), b), c), d) y h).
- Enmienda núm. 21, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 119, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 120, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3, letra i).
- Enmienda núm. 121, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3, letra nueva.
- Enmienda núm. 122, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4, letra nueva.

Artículo 42

- Sin enmiendas.

Artículo 43

- Enmienda núm. 123, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Artículo 44

- Sin enmiendas.

Artículo 45

- Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 46

- Enmienda núm. 124, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Artículo 47

- Enmienda núm. 125, del G.P. Catalán (CiU).

Artículo 48

- Enmienda núm. 126, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 76, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 77, del G.P. Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 22, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 78, del G.P. Socialista, apartado 3.

Artículo 49

- Enmienda núm. 23, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 80, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 127, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 79, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

Artículos nuevos

- Enmienda núm. 58, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 17, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 104, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 36, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

Disposición adicional primera

- Enmienda núm. 128, del G.P. Catalán (CiU).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 85

Disposición adicional segunda

— Enmienda núm. 129, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición adicional tercera

— Sin enmiendas.

Disposición adicional cuarta

— Enmienda núm. 37, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

Disposición adicional quinta

— Sin enmiendas.

Disposición adicional sexta

— Sin enmiendas.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 26, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 38, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).
- Enmienda núm. 47, del G.P. Unión Progreso y Democracia.
- Enmienda núm. 130, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 131, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 132, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 133, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 134, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 135, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición transitoria primera

— Enmienda núm. 136, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición transitoria segunda

— Sin enmiendas.

Disposición transitoria nueva

— Enmienda núm. 24, del G.P. La Izquierda Plural.

Disposición derogatoria única

— Sin enmiendas.

Disposición final primera

— Sin enmiendas.

Disposición final segunda

— Sin enmiendas.

Disposición final tercera

— Enmienda núm. 81, del G.P. Socialista.

Disposición final cuarta

— Enmienda núm. 82, del G.P. Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 153-2

7 de julio de 2015

Pág. 86

Disposición final quinta

— Sin enmiendas.

Disposición final sexta

— Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas

— Enmienda núm. 83, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 84, del G.P. Socialista.

Anexo I

— Enmienda núm. 25, del G.P. La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 137, del G.P. Catalán (CiU).

Anexo II

— Enmienda núm. 85, del G.P. Socialista, primer párrafo.

— Enmienda núm. 86, del G.P. Socialista, sexto párrafo.

— Enmienda núm. 39, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

— Enmienda núm. 40, de la Sra. Pérez Fernández (GMx).

cve: BOCG-10-A-153-2