



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 177

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

(621/000061)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 70
Núm. exp. 121/000070)

PROPUESTAS DE VETO

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan una propuesta de veto al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 3 de febrero de 2014.—**Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes.**

PROPUESTA DE VETO NÚM. 1

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente **propuesta de veto**.

Se presenta la siguiente propuesta de veto al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, fundamentado en cuestiones de forma y de fondo.

Por un lado, el procedimiento de elaboración que antecede la presentación de este Proyecto carece de estudios, informes, antecedentes, memoria de impacto económico y ambiental. Ni siquiera existen previsiones en la mejora de la movilidad y la seguridad vial de las modificaciones propuestas o referencias normativas de países europeos con los indicadores más positivos en la siniestralidad y victimización. Además, el Proyecto de Ley se presenta sin el más mínimo diálogo con los colectivos afectados y sin abordar de manera consensuada e integral los problemas de la movilidad, el tráfico y la seguridad vial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 178

La filosofía que impregna el proyecto es la del imperio del vehículo a motor y propiciar su dominio del tráfico. Por ello no se encuentran en el proyecto otros enfoques ni referencias a la movilidad sostenible como elemento de seguridad vial, mejora del tráfico y la salud de las personas.

Las modificaciones que se introducen en el Proyecto de Ley no responden ni a criterios de necesidad ni de oportunidad. Más bien parecen pensadas en el lobby del automóvil y en asociaciones de automovilistas que en la mayoría de los ciudadanos. Se trata de modificaciones con una nula sensibilidad en relación a los ciclistas y peatones, a la movilidad urbana y a la movilidad sostenible. Confronta así abiertamente con estrategias desarrolladas no sólo en el ámbito municipal, principalmente urbano, sino incluso con las políticas impulsadas en algunas Comunidades Autónomas.

En cuanto al procedimiento de elaboración, el Proyecto de Ley infringe lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, cuyo artículo 22.2 dispone «El procedimiento de elaboración de Proyectos de ley a que se refiere el apartado anterior, se iniciará en el ministerio o ministerios competentes mediante la elaboración del correspondiente Anteproyecto, que irá acompañado por la memoria, los estudios o informes sobre la necesidad y oportunidad del mismo, un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo, así como por una memoria económica que contenga la estimación del coste a que dará lugar».

En el escrito de remisión del Proyecto de Ley se afirma que se acompaña como documentación adjunta la Memoria del análisis de impacto normativo y el Informe del Consejo Superior de Seguridad Vial. Este Informe es preceptivo, pues, conforme al artículo 8. 3, e) del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dicho Consejo debe «informar o proponer, en su caso, los Proyectos de carácter general que afectan a la seguridad vial». Sin embargo, este informe no se ha enviado sencillamente porque no existe.

Tampoco se cumple el artículo 88 de la Constitución, que exige que «Los proyectos de ley serán aprobados en Consejo de Ministros, que los someterá al Congreso, acompañados de una exposición de motivos y de los antecedentes necesarios para pronunciarse sobre ellos.» Este requisito se frustra si en lugar de enviar dicho Informe, se remite una mera certificación de que se ha hecho ese envío, porque se hurta a esta Cámara el conocimiento de lo que ese Consejo Superior opina sobre el contenido del Anteproyecto.

Este incumplimiento constitucional y legal es suficiente como para que se devuelva el Proyecto de ley.

Además de este Informe, es necesario que el Gobierno justifique la necesidad y la oportunidad de medidas tan drásticas como la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas. Ni siquiera en la exposición de motivos aparece una mínima justificación de por qué se impone dicha obligatoriedad. Tampoco en la Memoria del análisis de impacto normativo. Para colmo, las recientes estadísticas ofrecidas por la DGT corroboran que, pese a que el casco ciclista es obligatorio en carretera, ha aumentado el número de muertos en estas vías.

Igualmente, no existe una justificación ni una memoria de impacto medioambiental en torno a la medida de elevar la velocidad máxima a 130 km/h, ni cuál es la estimación del coste de implantar este cambio de señalización.

Tampoco hay una mínima referencia al impacto económico que tendrá la obligatoriedad del casco en las Administraciones locales que tienen implantado el alquiler de bicicletas públicas, ni al impacto social que puede ocasionar una medida tan trascendental en las zonas urbanas. Mas bien lo que hay es una afirmación, tan tajante como falta de justificación, de que la medida carece de impacto medioambiental y social, «toda vez que su contenido no afecta a estas cuestiones» (pág. 29 de la Memoria). A la vista de las comparecencias habidas en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y de las críticas en ella vertidas por colectivos diversos es absolutamente injustificable y rechazable que se incluya esta afirmación en una Memoria y enviarla a esta Cámara.

En definitiva, no se cumple con la exigencia constitucional establecida en el artículo 88 CE de que el Proyecto de ley sea sometido al Congreso, «acompañado de una exposición de motivos y de los antecedentes necesarios para pronunciarse sobre ellos», ni tampoco con las exigencias legales, establecidas en la Ley del Gobierno y en el texto articulado de la Ley de Tráfico, que disponen que este Proyecto de ley cuente con un previo informe del Consejo Superior de Seguridad Vial sobre el texto de su Anteproyecto. Por tanto, el Proyecto debe ser devuelto por razones de legalidad al Gobierno.

En la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se gestó el acuerdo, a propuesta de la Directora de la DGT, de que se abriría en su seno un debate sobre el uso del casco ciclista. Para ello se organizaron diversas comparecencias de expertos. Sin embargo, antes de iniciarse éstas ya se aprobó

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 179

durante el verano el Anteproyecto de reforma de la Ley de Tráfico, Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el que se incluye la polémica medida. Aún no han concluido dichas comparecencias y ya había entrado en el Congreso el Proyecto de Ley reproduciendo la misma exigencia de obligación general de usar casco los ciclistas. No cabe otra conclusión que afirmar que la presentación de este Proyecto es una grave e imperdonable desconsideración con dicha Comisión parlamentaria y con todos los comparecientes, sobre todo con los que aún restan por venir.

Con respecto al contenido del Proyecto de Ley, se presenta una reforma parcial, sesgada y constituye un parche más en una normativa cuyas bases datan de hace más veinte años y que no aborda de forma integral el fenómeno del tráfico. El propio título de la Ley así lo pone de manifiesto, al referirse en exclusiva a los vehículos a motor. Ahora se quiere aprovechar esta reforma para solicitar a las Cortes la autorización para realizar una refundición de textos legales (disposición final primera). Un pastiche más que quiere codificar en una sola norma un paradigma de movilidad equivocado y caduco. Por tanto, el Proyecto de Ley pierde una oportunidad para abordar los problemas de seguridad vial con un tratamiento integral.

No hay que hacer una refundición de textos legales, sino una Ley de Bases de nueva planta, que contemple fenómenos que han ido apareciendo durante estos años y que condicionan de manera sustancial la regulación que se debe de hacer. La proliferación del uso del automóvil privado en las ciudades ha provocado una congestión del tráfico que llega a ser insostenible, porque repercute no sólo en la movilidad urbana, sino también en el medio ambiente, gravemente deteriorado en sus niveles de contaminación aérea y acústica, y, por tanto, en la salud de los ciudadanos. Esta situación, junto a la irrupción con fuerza de la bicicleta como medio de desplazamiento urbano, obliga a que la legislación deje de concebirse en función de los vehículos a motor e integre a la bicicleta como un vehículo más en el tráfico y no como una intrusa en el asfalto. La actual legislación está plagada de contrasentidos por este hecho: unas veces se entiende por conductor el de vehículos a motor y otras no, igual que unas veces se menciona a los vehículos dando por sabido que son los de motor y, en cambio, en otras no. Tampoco hay una coherencia a la hora de la denominación de vehículos que no son a motor y cualquier novedad en este sistema de transporte se pone bajo sospecha o se prohíbe directamente. Por ejemplo, los triciclos de reparto, los remolques, las sillas de niños, el acceso de las bicicletas a los transportes colectivos, etc.

La bicicleta sigue apareciendo en la Ley como un obstáculo y, por tanto, como un estorbo en la vía y generalmente sólo está contemplada como vehículo a los efectos de infracciones y sanciones. Siendo un vehículo de mucho menor potencial daño, se le aplica a su conductor, salvo dos excepciones, el mismo cuadro general de infracciones y sanciones que el previsto para un conductor de vehículo a motor. El Proyecto de ley no resuelve estas contradicciones, sino que las amplía, porque en pleno siglo XXI sigue con el paradigma trasnochado del siglo XX.

De hecho, da la espalda a una realidad que cada día cobra más fuerza. Muchas ciudades como Barcelona, Vitoria, Sevilla, etc., han incluido las bicicletas como parte de la red de transportes públicos y son ya más de cien los municipios que han instaurado este medio de transporte basado en el préstamo. Según informes recientes, casi tres millones de españoles utilizan casi a diario este transporte para sus desplazamientos y tres de cada cuatro personas tienen en su casa una bicicleta. Por otro lado, la crisis está también contribuyendo al aumento del uso de la bicicleta en vías urbanas.

La bicicleta es la punta del iceberg de algo más global en el tráfico: la movilidad sostenible. Una Ley de tráfico del siglo XXI exige acabar con el parcheado de los baches legales que deja el fenómeno de los vehículos a motor y más aún impedir codificarlos en un texto refundido. Una Ley de tráfico debe tener como brújula la movilidad sostenible y sólo así cobrará sentido la regulación del tráfico y la seguridad vial. El propio Congreso de los Diputados se ha adaptado a esta situación creando una Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, sin que aparezca en ella el vehículo a motor como centro al que han de acomodarse los demás usuarios de la vía. Pues bien, el Proyecto de ley no va en esta dirección. En su exposición de motivos justifica el cambio de denominación del Consejo Superior de Seguridad Vial por el de «Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial», por la necesidad de «volver a poner en el centro de las funciones de este órgano el tráfico de los vehículos y del resto de usuarios por las vías públicas» y, se añade, «toda vez que la movilidad es un aspecto esencial que no debe quedar relegado, sino todo lo contrario». Es la única vez que se habla de «movilidad» y sólo para identificarla con «tráfico», que a su vez, en la Memoria del análisis del impacto normativo, identifica, entre otras cosas, con «la utilización de medios técnicos y operativos en la ayuda al automovilista» (página 20 del Informe). En ningún momento se hace referencia en el Proyecto a una «movilidad sostenible», es decir, a una movilidad prescriptiva, orientada a un fin; sólo a una movilidad descriptiva de lo que depare la aleatoriedad del tráfico. Pero –hay

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 180

que decirlo claro- lo importante no es la movilidad, el tráfico, sino que ésta se organice para que sea sostenible.

Desde la movilidad sostenible es como se puede dar una solución coherente al tráfico, por ejemplo, potenciando el transporte público y facilitando el desplazamiento de vehículos no contaminantes, y una solución coherente a la seguridad vial, calmando el tráfico para que haya menos accidentes de peatones y ciclistas y un medioambiente más saludable. Por el contrario, desde el paradigma del tráfico de vehículos a motor, las medidas se tornan contraproducentes y contradictorias para la movilidad sostenible, como es, tal como se propone en este Proyecto, aumentar el límite de velocidad permitida y, a la vez, obligar al ciclista a llevar casco e ir orillado a la derecha del carril, además de compartir régimen sancionador con los conductores de vehículos a motor, cuándo lo razonable sería, como mínimo, la existencia de vía urbanas con el límite de velocidad en 30 kilómetros o que el carril de la derecha, cuando haya varios, tenga tal límite; que en las vías urbanas la obligatoriedad de llevar casco lo sea para los ciclistas y acompañantes deberá establecerse sólo para los menores de 12 años y que las infracciones cometidas por los usuarios de bicicletas sean siempre reputadas como leves salvo que hayan comportado un peligro claro e inmediato para la seguridad del tráfico.

Por todo ello, por razones de legalidad y por razones de oportunidad política, este Proyecto debe ser devuelto al Gobierno no sólo para que cumpla los trámites legalmente establecidos, sino para que presente un Proyecto de ley de nueva planta que tenga la movilidad sostenible como eje de la regulación del tráfico y de la seguridad y que, además, sea respetuoso con la autonomía local en materia de tráfico urbano.

cve: BOCG_D_10_302_2198