



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

25 de junio de 2021

Núm. 50-2

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000050 Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

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 por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de junio de 2021.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Plural, a instancias de la Diputada de Junts per Catalunya, **Miriam Nogueras i Camero**, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de abril de 2021.—**Miriam Nogueras i Camero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Plural.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 1

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 2

c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación **para la movilidad segura y sostenible** en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario adaptarse al modelo educativo actual de la movilidad, con una terminología más ajustada que incorpora su finalidad (seguridad y sostenibilidad). Además, es la denominación que se utiliza de manera habitual y que enlaza con los objetivos globales del sistema educativo.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 2

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

[...]

r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de **seguridad vial para conductores principiantes y** de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.»

JUSTIFICACIÓN

Dado que hay que ampliar la formación de base para los preconductores y conductores principiantes y vista la dificultad de establecer una formación presencial obligatoria y unas horas mínimas de conducción para la obtención del permiso de conducir, la ley no se puede limitar a reconocer los cursos de conducción segura y eficiente, sino que ha de incentivar la realización de cursos de seguridad viaria regulados para conductores principiantes.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 6

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo 63. Asignación de puntos.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 3

5) La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo **(carretera o zona urbana) cada dos años.**

6) **La superación de cursos de seguridad vial para conductores principiantes a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se conserve el saldo inicial de puntos, compensará con 6 puntos adicionales, hasta un máximo de 15 puntos. Estos cursos se podrán realizar una única vez en los 24 primeros meses desde la obtención del permiso de conducir de la clase B.»**

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda presentada al artículo 5 r), se debe incentivar la formación de los conductores principiantes, la cual cosa se puede hacer incrementando su saldo de puntos por encima del que tendrían por el único hecho de no haber cometido infracciones graves o muy graves. Dado que el crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas, se limita, en este caso, al permiso de la clase B por el volumen más alto de población que dispone de él.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 7

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo 65. Recuperación de puntos.

1. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará **hasta 8 puntos, sin que pueda superar** la totalidad del crédito inicial de doce puntos.»

JUSTIFICACIÓN

Con la supresión del segundo párrafo del apartado primero, que diferenciaba la comisión de infracciones graves y muy graves, la ley aún restaría más valor a la conservación del crédito de puntos y discriminaría más a las personas que mantienen un saldo elevado de puntos. Es necesario limitar el número de puntos que se recuperan de manera pasiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 4

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 12

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición adicional segunda. Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial y los cursos de conducción segura y eficiente, **adaptando la metodología y contenidos** de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquellos que se determinen con carácter general.»

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda presentada al artículo 5 r), se incluyen los cursos de seguridad viaria para conductores principiantes. Así mismo, se propone incorporar de manera explícita que las Comunidades que tengan traspasadas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos de motor podrán hacer una adaptación de la metodología y contenidos de los cursos siguiendo los requerimientos de carácter general.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 14

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria cuarta. Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.

La superación de cursos **de seguridad vial y** de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.»

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda presentada al artículo 5 r), se incluyen los cursos de seguridad viaria para conductores principiantes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 5

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 17

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición final tercera. Habilitaciones al ministro del Interior.

«f) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de **seguridad vial y los cursos de conducción segura y eficiente**, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.»

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda presentada al artículo 5 r), se incluyen los cursos de seguridad viaria para conductores principiantes.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 19

De modificación.

Texto que se propone:

«Anexo VIII. Cursos de conducción segura y eficiente.

1. Objeto. Los cursos de **seguridad vial** tendrán como objeto **mejorar las competencias de los conductores principiantes, con menos de 2 años de antigüedad en el permiso de conducir de la clase B, a través de una formación que combine teórica y práctica.**

2. El contenido y los requisitos de los cursos de seguridad vial serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de **quince horas**, de las cuales al menos cinco se harán en el aula.

3. La formación en el aula se basará en dinámicas de grupo para la sensibilización en factores de riesgo y medidas de prevención. En la formación práctica se deberá circular por diversos tipos de vía (autopista, autovía, carretera con y sin separación de los sentidos de circulación y vía urbana de características diversas) en condiciones preestablecidas. Además, los cursos tendrán que garantizar el aprendizaje de las nuevas formas de propulsión y de los sistemas de ayuda a la conducción.

4. Los cursos se desarrollarán en autoescuelas, que deberán contar con profesores de formación vial para la práctica y formadores que dispongan del certificado de aptitud de psicólogo-formador o formador de los cursos de sensibilización y reeducación vial para la realización de dinámicas de grupo.

5. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 6

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda presentada al artículo 5 r), se incluyen los cursos de seguridad viaria para conductores principiantes, que tienen que mejorar la capacidad para conducir en diversos tipos de vías, y han de incluir una sensibilización en factores de riesgo similar a la que se imparte en los cursos de recuperación de puntos.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Al artículo único, punto 20

De modificación.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria única. Recuperación de puntos.

El titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de infracciones muy graves, recuperará **hasta 8 puntos sin que pueda superar** la totalidad del crédito inicial de doce puntos en la fecha de entrada en vigor de esta ley si han transcurrido dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos.»

JUSTIFICACIÓN

La ley restaría más valor a la conservación del crédito de puntos y discriminaría a las personas que mantienen un saldo elevado de puntos. Tal y como se justifica en referencia a los cambios propuestos al artículo 65, es necesario limitar el número de puntos que se recuperan de manera pasiva.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

Artículo nuevo

De adición.

Texto que se propone:

«Artículo nuevo.

En los casos de reincidencia en la comisión de infracciones, se requerirá la realización de una evaluación psicofísica que permita detectar las condiciones que hayan podido comportar la reiteración de infracciones administrativas que comporten la pérdida de puntos o la comisión de delitos de tráfico. Según el resultado de la evaluación se establecerá la necesidad de adoptar medidas complementarias a la realización de los cursos de sensibilización, como sería la participación en programas terapéuticos específicos.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 7

JUSTIFICACIÓN

Existe un volumen de personas que participan en los cursos de manera reiterada por haber cometido nuevas infracciones. En muchos casos hay problemas de fondo (agresividad, consumo de sustancias, falta de control interno...) que no se solucionan con formación y sensibilización. Además, la participación de estas personas sin un apoyo adicional puede distorsionar la dinámica en el aula. Con la finalidad de mantener los objetivos de los cursos, que es evitar que se produzcan conductas de riesgo, y con el objetivo de garantizar la motivación de las personas que participan en los cursos, se deben introducir cambios en el acceso a la formación de conductores reincidentes. Por este motivo, se requiere una evaluación psicofísica y la participación en programas terapéuticos en aquellos casos en los que sea necesario.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2021.—**Edmundo Bal Francés**, Portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado tres, renumerándose los restantes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Tres. Se modifica el apartado p) del artículo 5, que queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

[...]

p) **Conceder las autorizaciones a los centros de formación regulados en el artículo 62 de esta norma, para impartir** los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, la elaboración del contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.»

JUSTIFICACIÓN

El actual modelo de gestión comporta que la inmensa mayoría de los centros de formación que reúnen los requisitos para impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial no puedan hacerlo porque los mismos están restringidos a unos pocos centros. La Administración parece entender que este servicio es de su única competencia y, por tanto, los centros privados no pueden tener acceso al mismo salvo por la vía de ser adjudicatarios de un contrato para la gestión indirecta del servicio. No está justificado que los cursos no puedan ser impartidos por aquellos centros que reúnan los requisitos que se establezcan, ya que esto produce un efecto muy restrictivo sobre la libre competencia e incrementa el coste a los usuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 8

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado cuatro, renumerándose los restantes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Cuatro. Se añade un apartado 5 al artículo 11, que queda redactado como sigue:

Artículo 11. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.

[...]

5. El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, con el avanzado estado de la tecnología, resulta preciso adaptar la normativa en aspectos básicos tales como la equiparación del sistema de conducción automatizado al conductor humano en cuanto a la obligación del cumplimiento de las normas de circulación de vehículos y la responsabilidad y habilitación para circular de los mismos, teniendo este hecho su reflejo en el permiso de circulación. Estos avances técnicos tienen gran impacto en favor de la seguridad vial pero hacen necesaria una norma con rango de ley que regule el funcionamiento de los vehículos con funciones de conducción autónoma, el cumplimiento de las normas de circulación de dichos vehículos y las condiciones bajo las cuales podrán circular, así como los requisitos exigidos para los usuarios.

Con este fin, debe crearse un marco adecuado que complete el articulado de la Ley para que los vehículos a motor automatizados, puedan circular por las vías abiertas al tráfico en general garantizando, de manera conjunta, los siguientes aspectos:

— Que tanto los sistemas de conducción automatizada (funcionalidades) como el dominio de diseño operativo (condiciones específicas de funcionamiento de uso) de los vehículos matriculados en España hayan sido consignados en el registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Asimismo, teniendo en cuenta que los sistemas de conducción automatizada estarán sujetos a actualizaciones a lo largo de la vida de vehículo, estas deberán también consignarse, en el citado registro.

— Que los aspectos citados anteriormente se consignen pertinentemente en el permiso de circulación conforme al procedimiento reglamentario que se desarrolle al amparo de esta ley.

— Que el sistema de conducción automatizada opera dentro de sus condiciones de uso, cumpliendo con las normas de circulación, así como el comportamiento de los ocupantes o conductor exigidos por las condiciones de uso del sistema. Estos aspectos deberán definirse reglamentariamente sobre el marco definido en esta ley.

— Que el marco de responsabilidades cuando el sistema de conducción automatizado está activo queda perfectamente definido, recayendo en este caso, en el titular de sistema.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 9

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado cinco, renumerándose los demás en consecuencia, con el siguiente texto:

«Cinco. Se añade un nuevo apartado 7), 8), 9), 10) y 11) al artículo 13, con el siguiente texto:

Artículo 13. Normas generales de conducción.

[...]

7. En caso de vehículos dotados con un sistema de conducción automatizado debidamente registrados, a los efectos de cumplimiento de las normas establecidas en los Títulos II y III de esta ley, dicho sistema, mientras esté activo, será considerado el conductor.

8. Cuando se circule en un vehículo dotado con un sistema de conducción automatizado, los ocupantes o el conductor, si lo hubiera, deberán adaptar, en todo momento, su comportamiento adecuándose a las condiciones de uso de tal sistema.

9. El sistema de conducción automatizado solo podrá ser activado, y únicamente podrá funcionar, dentro de su entorno operacional de uso y conforme a sus condiciones de uso, debiendo cumplir las normas de circulación de vehículos previstas en esta ley y en su normativa de desarrollo.

10. Se exceptúan de la prohibición establecida en el apartado 3 del artículo 13 en los casos en que el vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado esté activo y sus condiciones de uso lo permitan.

11. Reglamentariamente se determinará el procedimiento para asegurar que los sistemas de conducción automatizados cumplan lo dispuesto en esta ley y normativa de desarrollo.»

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, con el avanzado estado de la tecnología, resulta preciso adaptar la normativa en aspectos básicos tales como la equiparación del sistema de conducción automatizado al conductor humano en cuanto a la obligación del cumplimiento de las normas de circulación de vehículos y la responsabilidad y habilitación para circular de los mismos, teniendo este hecho su reflejo en el permiso de circulación. Estos avances técnicos tienen gran impacto en favor de la seguridad vial pero hacen necesaria una norma con rango de ley que regule el funcionamiento de los vehículos con funciones de conducción autónoma, el cumplimiento de las normas de circulación de dichos vehículos y las condiciones bajo las cuales podrán circular, así como los requisitos exigidos para los usuarios.

Con este fin, debe crearse un marco adecuado que complete el articulado de la Ley para que los vehículos a motor automatizados, puedan circular por las vías abiertas al tráfico en general garantizando, de manera conjunta, los siguientes aspectos:

— Que tanto los sistemas de conducción automatizada (funcionalidades) como el dominio de diseño operativo (condiciones específicas de funcionamiento de uso) de los vehículos matriculados en España hayan sido consignados en el registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Asimismo, teniendo en cuenta que los sistemas de conducción automatizada estarán sujetos a actualizaciones a lo largo de la vida de vehículo, estas deberán también consignarse, en el citado registro.

— Que los aspectos citados anteriormente se consignen pertinentemente en el permiso de circulación conforme al procedimiento reglamentario que se desarrolle al amparo de esta ley.

— Que el sistema de conducción automatizada opera dentro de sus condiciones de uso, cumpliendo con las normas de circulación, así como el comportamiento de los ocupantes o conductor exigidos por las condiciones de uso del sistema. Estos aspectos deberán definirse reglamentariamente sobre el marco definido en esta ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 10

Que el marco de responsabilidades cuando el sistema de conducción automatizado está activo queda perfectamente definido, recayendo en este caso, en el titular de sistema.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De supresión.

Se suprime el apartado cinco.

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se propone el mantenimiento del precepto que permite rebasar en 20 km/hora las velocidades máximas señaladas en los adelantamientos de otros vehículos que circulen a velocidades inferiores a aquellas. Los modelos matemáticos demuestran que, de eliminar este margen de 20 km/hora en los adelantamientos, se incrementará tanto la distancia como el tiempo necesarios para efectuar un adelantamiento tipo, especialmente en aquellos sobre vehículos largos, como camiones. Además, la supresión de esta posibilidad resultaría contradictoria con lo dispuesto en el artículo 85 del Reglamento General de Circulación, que exige efectuar adelantamientos «a una velocidad notoriamente superior a la de aquel vehículo que pretende adelantar».

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado seis, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Seis. Se modifica el artículo 47, que queda redactado como sigue:

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determinen. **El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determinen.**

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se pretende extender la obligación de utilizar casco de protección, que hoy tienen los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores y conductor y ocupantes de bicicletas y ciclos, también a los conductores de vehículos de movilidad personal. La necesidad del uso del casco por

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 11

parte de los conductores de vehículos de movilidad personal queda justificada en aras de la mayor protección de los mismos y así recomendarlo recientes estudios sobre pruebas de choque de este tipo de vehículos e informes de instituciones médicas.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado seis, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, **sin que pueda exigirse más de un establecimiento físico o local dentro del referido territorio.»**

JUSTIFICACIÓN

La única finalidad de los locales de formación de conductores es disponer de un lugar físico en el que realizar trámites administrativos y, en su caso, relacionarse con los alumnos de manera presencial. Pero hoy en día en que la educación *online* es una realidad también en el ámbito de la formación teórica para la obtención del permiso de conducir, resulta innecesario exigir establecimientos físicos a los centros de formación y autoescuelas en cada sitio en el que deseen impartir los cursos correspondientes.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado seis, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

Toda la enseñanza relativa a los conocimientos, la técnica, la concienciación y la sensibilización podrá ofertarse a distancia, siempre que se garantice que el alumnado pueda

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 12

conseguir los resultados de aprendizaje necesarios para la superación de la correspondiente prueba de conocimientos. Se exceptúa la enseñanza práctica de la conducción que deberá ser impartida de forma presencial en el vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

La educación *online* es una realidad en nuestros días, tal y como la pandemia nos ha puesto de manifiesto, aún más si cabe. Esta formación no presencial es también una realidad en la obtención de la licencia de conducir en su plano teórico, por lo que su inclusión mediante ley sirve para dar seguridad jurídica a una realidad que ya lo es en la práctica desde hace tiempo.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado seis, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Seis. Se modifica el apartado 2 del artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

[...]

2. A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente.

Además de aquellos elementos materiales de los que dispongan los centros, por propiedad o por cualquier otro título válido en derecho, podrán quedar adscritos a los referidos centros medios titularidad de terceros, en los términos que reglamentariamente se determinen. En todo caso, se considerarán adscritos los vehículos de los profesores que impartan enseñanzas en el centro y que voluntariamente suscriban un acuerdo de adscripción del cual se dé cuenta a la Dirección General de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Para que el vehículo quede adscrito a la enseñanza, la DGT exige que sea necesariamente titularidad de la escuela. Aun cuando no existe prohibición expresa ni legal ni reglamentaria de que los vehículos adscritos a la enseñanza en una escuela no sean de su titularidad, el hecho de que la DGT venga exigiéndolo en la práctica, aconseja introducir esta enmienda para despejar cualquier duda acerca de la viabilidad de la adscripción sin titularidad. Ello posibilitara, entre otras cuestiones, que los propios profesores que así lo deseen puedan adscribir vehículos de su titularidad a la enseñanza en las diferentes escuelas. Esta adscripción por parte de los profesores no redundará en ningún caso en un menor control por parte de las autoridades de tráfico, dado que los propios profesores son sujetos sometidos a su potestad y vigilancia. Pero sí permitirá una mayor flexibilidad y autonomía a los referidos profesores en un sector que ha atravesado serias dificultades en los últimos tiempos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 13

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado ocho, que queda redactado como sigue:

«Ocho. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 66, con el siguiente texto:

Artículo 66. Permiso de circulación.

[...]

4. En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, con el avanzado estado de la tecnología, resulta preciso adaptar la normativa en aspectos básicos tales como la equiparación del sistema de conducción automatizado al conductor humano en cuanto a la obligación del cumplimiento de las normas de circulación de vehículos y la responsabilidad y habilitación para circular de los mismos, teniendo este hecho su reflejo en el permiso de circulación. Estos avances técnicos tienen gran impacto en favor de la seguridad vial pero hacen necesaria una norma con rango de ley que regule el funcionamiento de los vehículos con funciones de conducción autónoma, el cumplimiento de las normas de circulación de dichos vehículos y las condiciones bajo las cuales podrán circular, así como los requisitos exigidos para los usuarios.

Con este fin, debe crearse un marco adecuado que complete el articulado de la Ley para que los vehículos a motor automatizados, puedan circular por las vías abiertas al tráfico en general garantizando, de manera conjunta, los siguientes aspectos:

— Que tanto los sistemas de conducción automatizada (funcionalidades) como el dominio de diseño operativo (condiciones específicas de funcionamiento de uso) de los vehículos matriculados en España hayan sido consignados en el registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Asimismo, teniendo en cuenta que los sistemas de conducción automatizada estarán sujetos a actualizaciones a lo largo de la vida de vehículo, estas deberán también consignarse, en el citado registro.

— Que los aspectos citados anteriormente se consignen pertinentemente en el permiso de circulación conforme al procedimiento reglamentario que se desarrolle al amparo de esta ley.

— Que el sistema de conducción automatizada opera dentro de sus condiciones de uso, cumpliendo con las normas de circulación, así como el comportamiento de los ocupantes o conductor exigidos por las condiciones de uso del sistema. Estos aspectos deberán definirse reglamentariamente sobre el marco definido en esta ley.

— Que el marco de responsabilidades cuando el sistema de conducción automatizado está activo queda perfectamente definido, recayendo en este caso, en el titular de sistema.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 14

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Se modifica el apartado ocho, que queda redactado como sigue:

«Ocho. Se modifican los apartados g), h) y j) del artículo 76 y se añaden los párrafos z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:

g) Utilizar, sujetando con la mano, **o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario**, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.»

(El resto permanece igual).

JUSTIFICACIÓN

Cada vez es más frecuente esta práctica entre los conductores de motos para hablar durante la conducción. Creemos que debe estipularse como infracción grave por los enormes peligros que entraña, tanto para el usuario por potencial distracción en caso de caída del dispositivo, como para el resto de usuarios de la vía.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado nueve, renumerándose los demás en consecuencia, con la siguiente redacción:

«Nueve. Se suprime el apartado t) del artículo 76.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con nuestra enmienda posterior que pretende pasar a considerar la infracción por conducir con un permiso de circulación suspendido, como infracción muy grave y no como infracción grave.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 15

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Se modifica el apartado nueve, que queda redactado como sigue:

«Nueve. Se modifica el párrafo q) del artículo 77 y se añaden los párrafos s), t), u) **y v)** que quedan redactados del siguiente modo:

Artículo 77. Infracciones muy graves.

[...]

v) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación esté suspendido.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con nuestra enmienda anterior. Se pretende pasar a considerar la infracción por conducir con un permiso de circulación suspendido, como infracción muy grave y no como infracción grave.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Se modifica el apartado diez, que queda redactado como sigue:

«Diez. Se modifica el párrafo d) del apartado 2 del artículo 80 y se incorpora el apartado 4:

Artículo 80. Tipos.

[...]

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta que:

[...]

d) Las infracciones recogidas en el artículo 77.n), ñ), o), p), q), r), s), t) **y v)** se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.»

(El resto permanece igual).

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con nuestras dos enmiendas anteriores, con esta enmienda se pretende pasar a considerar la infracción por conducir con un permiso de circulación suspendido, como infracción muy grave y no como infracción grave, con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 16

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado once, renumerándose los demás en consecuencia, con la siguiente redacción:

«Once. Se modifica el apartado 3 del artículo 80, que queda redactado como sigue:

Artículo 80. Tipos.

[...]

3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77. q) y s) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener la coherencia en cuanto a las infracciones y sanciones para centros de formación, sean autoescuelas o centros que imparten los cursos de conducción segura y eficiente.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado doce, renumerándose los demás en consecuencia, con la siguiente redacción:

«Doce. Se añade un nuevo apartado h) al artículo 82, con el siguiente texto:

Artículo 82. Responsables.

[...]

h) En caso de vehículos dotados con sistema de conducción automatizado en los que este se encuentre activo, la responsabilidad recaerá sobre el titular del sistema, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, con el avanzado estado de la tecnología, resulta preciso adaptar la normativa en aspectos básicos tales como la equiparación del sistema de conducción automatizado al conductor humano en cuanto a la obligación del cumplimiento de las normas de circulación de vehículos y la responsabilidad y habilitación para circular de los mismos, teniendo este hecho su reflejo en el permiso de circulación. Estos avances técnicos tienen gran impacto en favor de la seguridad vial pero hacen necesaria una norma con rango de ley que regule el funcionamiento de los vehículos con funciones de conducción autónoma, el cumplimiento de las normas de circulación de dichos vehículos y las condiciones bajo las cuales podrán circular, así como los requisitos exigidos para los usuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 17

Con este fin, debe crearse un marco adecuado que complete el articulado de la Ley para que los vehículos a motor automatizados, puedan circular por las vías abiertas al tráfico en general garantizando, de manera conjunta, los siguientes aspectos:

— Que tanto los sistemas de conducción automatizada (funcionalidades) como el dominio de diseño operativo (condiciones específicas de funcionamiento de uso) de los vehículos matriculados en España hayan sido consignados en el registro de vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Asimismo, teniendo en cuenta que los sistemas de conducción automatizada estarán sujetos a actualizaciones a lo largo de la vida de vehículo, estas deberán también consignarse, en el citado registro.

— Que los aspectos citados anteriormente se consignen pertinentemente en el permiso de circulación conforme al procedimiento reglamentario que se desarrolle al amparo de esta ley.

— Que el sistema de conducción automatizada opera dentro de sus condiciones de uso, cumpliendo con las normas de circulación, así como el comportamiento de los ocupantes o conductor exigidos por las condiciones de uso del sistema. Estos aspectos deberán definirse reglamentariamente sobre el marco definido en esta ley.

— Que el marco de responsabilidades cuando el sistema de conducción automatizado está activo queda perfectamente definido, recayendo en este caso, en el titular de sistema.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado doce, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Doce. Se modifica el subapartado d) del apartado 2 del artículo 87, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 87. Denuncias.

[...]

2. “En las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso:

[...]

d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad **o un empleado público que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado**, su número de identificación profesional”.

JUSTIFICACIÓN

Se introduce esta enmienda con el fin de evitar que los trabajadores del Servicio de Estacionamiento Regulado deban facilitar sus datos personales si un denunciado lo solicita, sustituyéndolo por un número de identificación profesional al estilo del que existe para los agentes de la autoridad, con el fin de dotar de la necesaria protección a este colectivo ante potenciales represalias y agresiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 18

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado catorce, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Catorce. Se incorpora una disposición adicional duodécima, con el siguiente contenido.

Disposición adicional duodécima. Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos dedicados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque.

Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo cada vez que se active el interruptor, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con prácticas similares llevadas a cabo en los principales países de nuestro entorno, donde esta práctica hace años que es obligatoria, y en aras de incrementar la seguridad en la circulación en el transporte de personas.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De adición.

Se añade un nuevo apartado catorce, renumerándose los siguientes en consecuencia, con el siguiente texto:

«Catorce. Se incorpora una disposición adicional duodécima, con el siguiente contenido.

Disposición adicional duodécima. Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.

Dentro de los doce meses siguientes a la publicación de este texto, se establecerá un procedimiento para la realización de controles para la detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas y sustancias psicoactivas, en conductores profesionales de empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera. En cualquier caso, este deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.»

JUSTIFICACIÓN

Se hace indispensable regular la posibilidad de establecer controles preventivos de drogas y alcohol a los conductores profesionales que permitan a las empresas adoptar las medidas necesarias que la normativa exige para la protección de la seguridad y de la salud de los trabajadores y usuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 19

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

De modificación.

Se modifica el apartado quince, que queda redactado como sigue:

«Quince. Se incorpora una disposición transitoria quinta con el siguiente contenido:

Disposición transitoria quinta. Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir, podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.

Los términos del acceso de estas empresas al citado sistema telemático deberán establecerse reglamentariamente en el plazo máximo de seis meses desde la aprobación de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer un plazo para agilizar el procedimiento de consulta.

A la Mesa de la Comisión de Interior

Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan las siguientes Enmiendas al Articulado al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2021.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y **Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Cuatro, artículo 13, apartado 3, párrafo segundo

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 20

Se propone la siguiente redacción:

«Cuatro. Los apartados 3 y 6 del artículo 13 quedan redactados del siguiente modo:

3. *.../.*

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la **comunicación tenga lugar sin emplear las manos, cascos, auriculares o instrumentos similares, con las excepciones que reglamentariamente se determinen.**

(Resto igual).»

MOTIVACIÓN

Posibilitar el uso, en las condiciones que reglamentariamente se determinen, de sistemas de comunicación y navegación homologados integrados en cascos de protección de motociclistas.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Cinco bis, artículo 35, apartado 4

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Cinco bis.** El apartado 4 del artículo 35 quedará redactado del modo siguiente:

4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. **Si la calzada cuenta con más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo de carril.** Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.»

MOTIVACIÓN

Reforzar la seguridad de los ciclistas y ciclomotoristas cuando son adelantados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 21

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Cinco ter, artículo 47

De adición.

Se propone la siguiente redacción:

«**Cinco ter.** El artículo 47 quedará redactado del modo siguiente:

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine. **El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.**

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

MOTIVACIÓN

Habilitar legalmente la posibilidad de obligar a los conductores de VMP a utilizar casco de protección.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Cinco ter, artículo 59, apartado 1

De adición-

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Cinco ter.** El apartado 1 del artículo 59 quedará redactado del modo siguiente:

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa.

Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 22

La tenencia de la autorización administrativa podrá acreditarse mediante su presentación física o digital.»

MOTIVACIÓN

Incorporar expresamente la posibilidad de que la autorización para conducir y para circular tenga formato físico o digital.

Ello permitiría dar cobertura legal a la aplicación «mi DGT», que proporciona entre otras funcionalidades la posibilidad de tener el permiso de conducir y el permiso de circulación en formato electrónico. Esta aplicación ha sido objeto de intentos de impugnación, y el establecimiento de cobertura legal expresa iría en línea con el objetivo de digitalización de la administración. A mayor abundamiento se encuentra en fase de tramitación una Directiva que prevé impulsar el formato digital de estas autorizaciones.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Siete bis, artículo 75, letra b) bis nueva

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«Siete bis. Se introduce una nueva letra b) bis en el artículo 75 que quedará redactada del modo siguiente:

b) bis. El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.»

MOTIVACIÓN

La modificación del artículo 75 se lleva a cabo para contemplar expresamente el impago de peaje, tasa o precio público, como infracción leve, entre las ya contenidas en el referido artículo. Todo ello, como parte imprescindible de la transposición del capítulo VIII de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Para ello, se incorpora una nueva letra b) bis en el que se incluye la infracción leve consistente en el impago de peaje, tasa o precio público.

Se considera procedente y necesaria la modificación del artículo 75 a fin de dotar de entidad expresa a la sanción consistente en el impago de peaje, toda vez que va a regularse conjuntamente con infracciones de naturaleza grave y muy grave y al mismo tiempo va a ser objeto y causa de intercambio transfronterizo de información. En consecuencia, se modifica el artículo 75, para si bien no darle una graduación de grave, en atención a su nulo impacto en la seguridad vial, sí al menos dotarle de entidad propia dentro del actual marco legal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 23

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Ocho, artículo 76, letras d), g) y x).

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«**Ocho.** Se modifican las letras **d), g), h), j), s) y x)** del artículo 76 y se añaden los párrafos z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:

d) Parar o estacionar en el carril bus, **en carriles o vías ciclistas**, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.

g) **Utilizar, sujetándolo con la mano o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.**

s) **Conducir un vehículo teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar o teniendo prohibido su uso.**

x) Circular por autopistas, autovías, **vías interurbanas, travesías o túneles urbanos** con vehículos que lo tienen prohibido.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica apartado g) y en coherencia a la enmienda al apartado 13.

Y respecto a las letras b) y x), permitirán calificar como grave la infracción consistente en estacionar en un carril bici o en una vía, así como circular con vehículos de movilidad personal por vías interurbanas, travesías y túneles urbanos.

Respecto de la letra s) es necesario tipificar expresamente como infracción grave la conducta consistente en conducir con un permiso de conducción que esté suspendido. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico y por esa razón el hecho de conducir teniendo suspendido el permiso de conducción se considera que debe estar previsto como infracción grave.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 24

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

Al Artículo único, Once bis, artículo 87, apartado 2, letra d)

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«**Once bis.** La letra d) del apartado 2 del artículo 87 quedará redactado del modo siguiente:

d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad **o un empleado público que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado**, su número de identificación profesional.»

MOTIVACIÓN

Ello permitirá dotar de cierta protección a los empleados públicos que formulan denuncias frente a posibles amenazas y actos de venganza, ya que en la actualidad tienen que hacer constar en las denuncias su nombre y domicilio.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

Al Artículo único, Once bis, artículo 93, apartado 2

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once bis.** El apartado 2 del artículo 93 quedará redactado de la forma siguiente:

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 77.h), j), n), ñ), o), p), q), r), **s)** y **t).**»

MOTIVACIÓN

Se añaden dos nuevas infracciones muy graves a las que no se aplicará el procedimiento sancionador abreviado: las relativas al incumplimiento de determinados aspectos de las normas sobre cursos de conducción segura y normas de actuación por parte de los operadores cuya actividad esté vinculada con las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico [artículo 77.s) y t) del proyecto].

Se considera procedente y necesaria la inclusión de la modificación propuesta al artículo 93.2, debido a que en estas dos nuevas infracciones muy graves concurren las mismas circunstancias que en el resto de las infracciones ya previstas en el citado artículo 93.2, a las que no se puede aplicar el procedimiento

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 25

sancionador abreviado: sanción especialmente elevada, que en este caso conlleva una multa de entre 3.000 y 20.000 euros [artículo 80.2 d) del proyecto], tipo de actividad de la entidad infractora y tipo de conducta infractora, que no está directamente relacionada con el incumplimiento de las normas de circulación.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once ter, artículo 95, apartado 4

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once ter.** El apartado 4 del artículo 95 quedará redactado de la forma siguiente:

4. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador en los siguientes casos:

- a) Infracciones leves en todos los casos.**
- b) Infracciones graves que no supongan la detracción de puntos cuya notificación no se haya podido efectuar en el acto de la denuncia.**
- c) Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, supongan o no la detracción de puntos.**

En estos supuestos, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.»

MOTIVACIÓN

Se modifica el apartado 4 para añadir aclaración sobre la aplicación de lo previsto en este apartado a las infracciones graves y muy graves notificadas en el acto de la denuncia con independencia de que supongan o no detracción de puntos.

Se considera procedente y necesaria la inclusión de la modificación propuesta al artículo 95.4, debido a que es necesario esclarecer en la redacción de este apartado que dentro del supuesto de infracciones graves y muy graves notificadas en el acto de la denuncia quedan incluidas todas las infracciones graves y muy graves, que suponiendo o no la detracción de puntos, hayan sido notificadas al denunciado en el acto de la denuncia.

En estos casos, si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, esta surtirá efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 26

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

Al Artículo único, Once quater, artículo 98, letra i) nueva

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once quater.** Se introduce una nueva letra i) al artículo 95 que quedará redactada de la forma siguiente:

l) El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.»

MOTIVACIÓN

La adición consistente en incorporar al proyecto la modificación de la redacción del artículo 98, un nuevo apartado i) para contemplar expresamente el impago de peaje, tasa o precio público, como infracción objeto de intercambio transfronterizo de información, entre las ya contenidas en el referido precepto, una de las infracciones de potencial búsqueda en Eucaris.

Se considera procedente y necesaria la modificación del artículo 98 para posibilitar que el impago de peaje, tasa o precio público pueda ser objeto de intercambio transfronterizo de información y, en consecuencia,

Trasposición del apartado 1 del artículo 23 de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

Al Artículo único, Once quinquies, artículo 99, apartados 3, letras e) y f) y 4.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once quinquies.** Las letras e) y f) del apartado 3 y el apartado 4 del artículo 99 que quedarán redactados de la forma siguiente:

3. *.../.*

e) Elaborar los informes completos que deben remitirse a la Comisión cada dos años **desde el 6 de mayo de 2016, respecto de las infracciones relacionadas en los apartados a), b), c),**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

d), e), f), g) y h) del artículo 98. Y desde el 19 de abril de 2023, y cada tres años desde esa fecha, respecto de la infracción recogida en el párrafo i) del artículo 98.

f) Informar, en colaboración con otros órganos con competencias en materia de tráfico, así como con las organizaciones y asociaciones vinculadas a la seguridad vial y al automóvil, a los usuarios de las vías públicas de lo previsto en este título a través de la página web www.dgt.es.

En los informes completos a los que se refiere el párrafo e) se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción, destinadas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Incluirán asimismo una descripción de la situación respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial o, en su caso, de impago de peajes, tasas o precios públicos, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a cartas de información o notificaciones.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico pondrá a disposición de los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros los datos disponibles relativos a los vehículos matriculados en España, así como los relativos a sus titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo que se indican en el anexo VI.»

MOTIVACIÓN

Trasposición del artículo 26 de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Enmienda de adición para adaptar su contenido a las exigencias de informes periódicos que contempla la referida Directiva.

Además, por coherencia, se modifica el párrafo f) para hacer referencia en plural a los informes que se deben remitir a la Comisión, al incluir el informe relativo a la infracción consistente en el impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

Por último, se ha aprovechado para corregir el error que se había cometido al publicar el texto refundido, ya que se había numerado el vigente apartado 4 como apartado 3.

Además, se considera procedente y necesaria la modificación del artículo 99 a fin de incluir no solo la obligación de redacción y remisión a la Comisión de los informes relativos a las Infracciones incluidas del apartado a) al h) del artículo 98, sino la nueva infracción contemplada en el apartado E) del mismo artículo, en los términos y plazos contenidos en la directiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 28

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

Al Artículo único, Once sexies, artículo 100 bis

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once sexies.** Se adiciona un nuevo artículo 100 bis que tendrá la redacción siguiente:

Artículo 100 bis. Cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos.

1. En relación a la infracción prevista en el párrafo i) del artículo 98, y a los efectos de posibilitar la reclamación de los importes de peajes, tasas o precios públicos no abonados, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, podrá facilitar a las entidades responsables de recaudar el peaje, tasa o precio público, los datos sobre los posibles responsables de los impagos producidos en territorio nacional, obtenidos mediante el procedimiento de búsqueda contemplado en el anexo V.

Los datos trasferidos se limitarán a los estrictamente necesarios para la reclamación del importe de peaje, tasa o precio público adeudado. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá a tal fin el oportuno sistema de colaboración con las entidades responsables de la recaudación, para canalizar el suministro de los datos.

2. Los datos facilitados a la entidad cesionaria, solo podrán ser utilizados en el procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público adeudado, cualquiera que sea la vía de reclamación, debiendo ser suprimidos una vez haya sido recuperado el importe de peaje, tasa o precio público adeudado y, en todo caso, transcurrido un plazo de tres años desde que dichos datos fueran facilitados, salvo que existiera en curso un procedimiento judicial.

En este caso, el procedimiento para la obtención del importe de peaje, tasa o precio público, se ajustará a lo previsto en el artículo 101, siendo la entidad cesionaria la responsable de la ejecución del mismo.

3. El cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad cesionaria, pondrá fin al procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público impagado.

4. Las comunicaciones de estos datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.»

MOTIVACIÓN

Adición consistente en incorporar un artículo 100 bis, para la regulación del sistema de comunicación o cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación para posibilitar la reclamación de los importes de los peajes impagados.

A través de este nuevo precepto se transpone el artículo 25 de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión, en el que se establece el procedimiento para facilitar a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos determinados datos con el único fin de reclamar los importes no abonados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 29

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once octies, artículo 101

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once octies.** El artículo 101 tendrá la redacción siguiente:

Artículo 101. Notificaciones

1. A partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico podrán dirigir al presunto autor de la infracción **una notificación en relación a las infracciones previstas en el artículo 98**. A tal efecto, podrán utilizar los modelos previstos en el anexo VII.

2. **Las notificaciones** se enviarán al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado de matriculación en otro caso.

3. Las notificaciones deberán efectuarse personalmente al presunto infractor.»

MOTIVACIÓN

Trasposición del artículo 24 de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

La enmienda de adición consistente en incorporar al proyecto, la modificación de la redacción del artículo 101, del texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al objeto de regular la notificación que a partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, podrán remitir los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico al presunto autor de la infracción consistente en el impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

Para realizar dicha notificación se podrá utilizar el modelo que se incorpora en el anexo VII.

Además, se sustituye el término «carta de información» que carece de connotaciones jurídicas por el de «notificación», término consolidado en el Derecho español, que sí las tiene.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 30

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once nonies, artículo 112, apartado 4

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once nonies.** El apartado 4 del artículo 112 tendrá la redacción siguiente:

4. El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa será de cuatro años y el de la suspensión prevista en el artículo 80 será de un año, computados desde el día siguiente a aquel en que adquiriera firmeza la sanción en vía administrativa.

Asimismo, prescribirá por el transcurso de un año el plazo para la detracción de puntos, a contar desde la firmeza de la sanción administrativa que lleve aparejada esta medida.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones en vía de apremio consistentes en multa se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.»

MOTIVACIÓN

Enmienda de adición, consistente en incorporar específicamente el plazo de prescripción de la medida de detracción de puntos.

Se considera procedente y necesaria la inclusión de la modificación propuesta al artículo 112.4, debido a que es necesario contar con un plazo específico de prescripción para la medida de detracción de puntos que con la nueva redacción de este apartado en la Ley 18/2009, se había dejado sin regulación específica, pues no podía entenderse incluida en el plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa ni en el plazo de la suspensión del artículo 80. El plazo de prescripción para la medida de detracción de puntos ha de entenderse de un año, por tratarse de una medida de naturaleza sancionadora no pecuniaria.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once decies, Disposición adicional duodécima (nueva)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once decies.** Se añade una nueva disposición adicional duodécima que tendrá la siguiente redacción:

Disposición adicional duodécima. Protección de datos de carácter personal.

El tratamiento de los datos de carácter personal resultado de la aplicación de esta ley, estarán protegidos de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 31

MOTIVACIÓN

La enmienda consiste en incorporar al texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, una disposición adicional duodécima, para contemplar expresamente y con carácter general, el régimen de protección del tratamiento de todos los datos personales resultado de la aplicación de dicha ley, entre los que se entienden incluidos los datos obtenidos o cedidos como consecuencia de los procedimientos habilitados en la presente modificación para la identificación y notificación de los responsables de los impagos de peajes. Todo ello, como parte imprescindible de la transposición de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Se considera procedente y necesaria la inclusión de dicha disposición, toda vez que los procedimientos habilitados implican la obtención, gestión y en su caso, cesión de datos de carácter personal. Adicionalmente, la propia directiva objeto de transposición exige el sometimiento expreso a la legislación sobre protección de datos de todos aquellos que sean objeto de tránsito como consecuencia de la aplicación de los términos de la directiva.

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once undecies, Disposición adicional decimotercera (nueva)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«Once undecies. Se añade una nueva disposición adicional decimotercera que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimotercera. Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.

Cuando con ocasión de la tramitación por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, el órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducción de vehículos a motor, lo pondrá en conocimiento de la Dirección Provincial para que dé aviso de la situación del trabajador al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de la autorización para conducir por desaparición de los requisitos para su otorgamiento. En dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

MOTIVACIÓN

El artículo 63 del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante Ley de Seguridad

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 32

Vial), establece que la vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir está subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento, entre las cuales están determinadas aptitudes psicofísicas.

El Real Decreto Ley 2/2021, de 26 de enero, de refuerzo y consolidación de medidas sociales en defensa del empleo, prevé en el apartado Tres de su disposición final cuarta, entre otras medidas, la modificación del artículo 77.1.j) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, con la siguiente redacción:

«j) La colaboración con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento en aquellos supuestos en que el Instituto Nacional de la Seguridad Social declare en situación de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción como consecuencia de presentar una limitación orgánica y/o funcional que disminuya o anule su capacidad de conducción de vehículos a motor.

La colaboración se realizará mediante un aviso, en el que no se harán constar otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

Se estima necesario que la Ley de Seguridad Vial contenga una previsión necesaria para articular expresamente esta colaboración con el Instituto Nacional de la Seguridad Social, en el ámbito de las competencias de la Dirección General de Tráfico.

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Diecisiete, Disposición final tercera, letra f) (nueva)

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«**Diecisiete.** Se incorpora una nueva letra f) a la disposición final tercera con el siguiente contenido:

f) Los requisitos para el registro y expedición de los permisos de circulación de los vehículos dotados de sistemas de conducción automatizada, y su régimen de operación y uso.»

MOTIVACIÓN

Adelantarse a un hecho que será una realidad con mucha proximidad y poder dar respuesta a la puesta en funcionamiento de vehículos automatizados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 33

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once duodecimos, Anexo V, apartado 2

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«Once duodecimos. Se incorpora en el Anexo V, apartado 2, el código 51 que tendrá la siguiente redacción:

Anexo V

2 “Datos relativo de la infracción”

/.../.

(Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles):

Código 51 Impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

MOTIVACIÓN

Trasposición del Anexo I de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión, fin de incorporar el código de la infracción correspondiente al Impago de peaje, tasa o precio público cuando estos fueran exigibles, entre los datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles, por coherencias con las enmiendas presentadas a efectos de incorporar la citada Directiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 34

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Al Artículo único, Once terdecies, Anexo VI, apartado 1

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«**Once terdecies.** El apartado 1 del Anexo VI tendrá la siguiente redacción:

ANEXO VI

Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

1. Datos de los vehículos:

En todo caso, se facilitarán:

- Número de matrícula.
- Número de bastidor.
- Estado miembro de matriculación.
- Marca.
- Modelo.
- Código de categoría UE.
- Clase de emisiones EURO [este dato se facilitará únicamente con respecto a la infracción contemplada en el párrafo i) del artículo 98].»

MOTIVACIÓN

Trasposición parcial del anexo I de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Incorporar al proyecto la modificación del apartado 1 del anexo VI, para la inclusión del nuevo dato «emisiones Euro» que deberán proporcionar adicionalmente los estados miembros en relación al vehículo involucrado y, exclusivamente en el ámbito de la infracción de impago del peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

Al Artículo único, Once quaterdecies, Anexo VII

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado con el contenido siguiente:

«Once quaterdecies. El anexo VII quedará redactado como sigue:

ANEXO VII

Notificaciones

A. Notificación relativa a las infracciones cometidas en materia de seguridad vial

[Portada]

.....
[Nombre, dirección y teléfono del remitente]

.....
[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

[Relativa a una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en

.....
[Nombre del Estado miembro en el que se cometió la infracción]

[Página 2]

El
[Fecha] [Nombre del organismo responsable]

detectó una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida con el vehículo con matrícula
....., marca, modelo

[Opción n.º 1] (1) Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1) El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de EUR/[moneda nacional].

El plazo de pago vence el

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

La presente carta se tramitará con arreglo al Derecho nacional de.....
[Nombre del Estado miembro de la infracción].

(1) Táchese lo que no proceda.

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con la infracción

a) Datos sobre el vehículo con el que se cometió la infracción:

Número de matrícula:

Estado miembro de matriculación:

Marca y modelo:

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió:

Carácter y calificación legal de la infracción:

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop», conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, conducción con presencia de drogas en el organismo, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido: (1)

Descripción detallada de la infracción:

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

Descripción o referencia de las pruebas de la infracción:

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción: (2)

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de <>, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Especificaciones del dispositivo:

Número de identificación del dispositivo:

Fecha de vencimiento de la última calibración:

d) Resultado de la aplicación del dispositivo:

[Ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones:]

Velocidad máxima:

Velocidad medida:

Velocidad medida corregida en función del margen de error, si procede:

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):

Lugar y fecha de nacimiento:

Número del permiso de conducción expedido el (fecha): en (lugar):

Dirección:

B. Cuestionario:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marcay matrícula..... ?
sí/no (1)

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce haber cometido la infracción? sí/no (1)

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

(1) Táchese lo que no proceda.

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente carta de información a la siguiente autoridad: a la siguiente dirección:

Información

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de

[Nombre del Estado miembro de la infracción]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

[Indicación por el Estado miembro de la infracción del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso].

La presente carta de información en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

B. Notificaciones relativas a las infracciones por impago de peaje, tasa o precio público

[Página de cubierta]

.....
[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente]

.....
[Nombre y dirección del destinatario]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

NOTIFICACIÓN

relativa a la infracción por impago de un peaje, tasa o precio público, registrado en
[nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera].

Página 2

El
[fecha y nombre del organismo responsable]

Detectó el impago del peaje, tasa o precio público de carretera con el vehículo con [fecha] número de matrícula..... marca modelo

fue detectado por [nombre del organismo responsable]

[Opción n.º 1] (1)

Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1)

El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión del impago del peaje, tasa o precio público de carretera.

Los detalles pertinentes del impago del peaje de carretera se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por el impago del peaje de carretera es de EUR moneda nacional. (1)

El plazo de pago vence el

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria (1) / peaje de carretera (1).

La presente notificación se tramitará con arreglo al Derecho nacional de
[nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera].

Página 3

Datos pertinentes en relación con el impago del peaje de carretera

a) Datos relativos al vehículo con el que se produjo el impago del peaje de carretera:

Número de matrícula:

Estado miembro de matriculación:

Marca y modelo:

b) Datos relativos al impago del peaje de carretera:

Lugar, fecha y hora en que se produjo el impago del peaje de carretera:

Naturaleza y tipificación legal del impago del peaje de carretera:

Descripción detallada del impago del peaje de carretera:

.....
.....

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

.....

Descripción o referencia de las pruebas relativas al impago del peaje de carretera:

.....
.....

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 39

c) Datos relativos al dispositivo utilizado para detectar el impago del peaje de carretera

(2) [(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno]:

Especificaciones del dispositivo:

Número de identificación del dispositivo:

Fecha de vencimiento de la última calibración:

(1) Táchese si no procede.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno

[Página 4]

Formulario de respuesta (rellénesse con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):

Fecha y lugar de nacimiento:

Número del permiso de conducción: expedido el (fecha): en (lugar):

Dirección:

B. Cuestionario:

1. ¿El vehículo , marca ,
número de matrícula está registrado a su nombre?

sí/no (1)

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

.....
[apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce no haber pagado el peaje de carretera? sí/no (1)

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

.....
.....

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación a la siguiente autoridad o entidad: a la siguiente dirección:

INFORMACIÓN

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de
[nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera].

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago. (1)

(1) Táchese si no procede.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

.....

[Indicación por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 40

el nombre y la dirección de la autoridad o entidad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso].

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

Exención de responsabilidad en materia de protección de datos

De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679, y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, tiene derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. También tiene derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, (dirección de la autoridad de control correspondiente).

MOTIVACIÓN

Trasposición del anexo II de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Enmienda de adición consistente en la inclusión del modelo específico de notificación de infracciones cometidas por impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

Además, se sustituye el término «carta de información» que carece de connotaciones jurídicas, por el de «notificación», término consolidado en el derecho español que sí las tiene.

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Disposición final (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición Final que será la primera con el contenido siguiente:

«Disposición final primera.

Se modifica el artículo 77.1. j) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

«j) La colaboración con el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento cuando, con ocasión de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción en el dictamen-propuesta emitido por el órgano competente se proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de presentar limitaciones orgánicas y/o funcionales que disminuyan o anulen su capacidad de conducción de vehículos a motor.

La colaboración se realizará mediante un aviso al citado organismo emitido por la correspondiente Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social a propuesta del órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta, en el que no se harán constar otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 41

MOTIVACIÓN

Se propone incorporar al proyecto una nueva disposición adicional decimotercera del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a través de la que se regula la colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico, a efectos de la iniciación del procedimiento de la declaración de pérdida de vigencia de la autorización para conducir por pérdida de facultades psicofísicas.

Esta enmienda propone incluir una disposición final por la que modifique la redacción de la letra j) del apartado 1 del artículo 77 del texto refundido de la Ley general de la Seguridad Social, aprobado por Real decreto legislativo 8/2015, de 30 de octubre, sobre «reserva de datos», mediante el que se regulan los supuestos en los que los datos, informes o antecedentes obtenidos por la administración de la Seguridad Social pueden ser cedidos o comunicados a terceros. El apartado 1.j) del citado artículo 77, que se modifica, regula la colaboración con la Jefatura Central de Tráfico.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común

A la Disposición final primera

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Disposición final primera. Incorporación de derecho de la Unión Europea.

Mediante esta ley se incorpora al derecho español el capítulo VIII de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.»

MOTIVACIÓN

Contemplar expresamente que la citada ley transpone el capítulo VIII de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Se considera procedente y necesaria la inclusión de dicha disposición, toda vez que las Directrices de Técnica Normativa, exigen la inclusión expresa de este extremo a través de disposición final, cuando la modificación que se opera supone un ejercicio de la obligada trasposición de una directiva europea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 42

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Confederal
de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

Disposición final segunda (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final con la siguiente redacción:

«Disposición final segunda. Entrada en vigor.

La presente ley entrara en vigor a los tres meses de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, excepto las modificaciones relativas a los artículos 75, 98, 99, 100, 101 y anexos V, VI y VII, que entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.»

MOTIVACIÓN

Enmienda de modificación consistente en incluir una excepción a la fecha de entrada en vigor de la ley, para aquellos artículos modificados como instrumento de trasposición del capítulo VIII de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

La excepción a la entrada en vigor permitiría cumplir el plazo previsto de trasposición contenido en la Directiva que fija el límite temporal en el 19 de octubre de 2021.

Se considera procedente y necesaria la inclusión de dicha disposición, habida cuenta del plazo breve y perentorio que resta para la trasposición de la directiva de referencia.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Plural, por iniciativa del Diputado del Bloque Nacionalista Galego, Néstor Rego Candamil, al amparo de lo establecido en los artículos 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2021.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado.—**Miriam Nogueras i Camero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Plural.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 43

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

De modificación.

Al Artículo único. Apartado dos. Que quedaría redactado como sigue:

Dos. Se añaden los párrafos r), s) y t) al artículo 5, con el siguiente contenido:

«r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.»

«s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo, **que se llevará a cabo directamente por empleados públicos formados para estas funciones.**»

«t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquellos, ~~que se llevará a cabo directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.~~»

JUSTIFICACIÓN

Las actividades de inspección de los centros de formación y demás operadores se venían realizando por los y las funcionarias encargados de las funciones examinadoras, en el tiempo disponible que deja libre la realización de las pruebas y exámenes. Debido precisamente a la reducción del número de examinadores y a la ampliación de la demanda han quedado muy mermadas las posibilidades de inspección, motivo por el cual la DGT está recurriendo en los últimos meses a la externalización del servicio. No compartimos esta forma de abordar el problema. Entendemos que la función de inspección y comprobación del cumplimiento de la normativa en los centros homologados, acreditándolo, debe ser, en todo caso, una función ejercida por empleados públicos, al igual que ocurre con la función examinadora que concluye con la autorización administrativa el permiso de conducción. Por lo tanto, si resulta insuficiente el personal disponible para realizar de forma ágil y adecuada las funciones que le competen, es deber de la DGT garantizar la cobertura de todas las plazas actuales y la convocatoria de las que sean necesarias para dar un servicio de calidad a la ciudadanía. No debe posibilitarse en cambio la externalización de estos servicios, que deben seguir manteniéndose como un servicio público.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

De modificación.

Al artículo único. Apartado cuatro, que quedaría redactado como sigue:

Cuatro. Los apartados 3 y 6 del artículo 13 quedan redactados del siguiente modo:

«3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 44

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, ~~así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en conveoy:~~

Quedan así mismo excluidos de la prohibición, la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.»

JUSTIFICACIÓN

Por un lado la norma debe aplicarse a todos y todas por igual, con la única excepción del cumplimiento de sus obligaciones por las autoridades.

Por otro, debe atenderse a la seguridad de los motoristas y permitir utilizar dispositivos homologados sin que eso se considere una infracción de la norma.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

De supresión.

Al artículo único. Apartado cinco por el que se suprime el apartado 4 del artículo 21.

JUSTIFICACIÓN

Debe mantenerse la previsión ahora contenida en el apartado 4 del artículo 21 y que permite rebasar las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas. Al no poder superar la velocidad máxima de la vía se incrementaría tanto la distancia como el tiempo necesario para efectuar un adelantamiento tipo, especialmente en aquellos más peligrosos, como son los que se realizan a vehículos largos (camiones, autobuses...). Además, en el caso de Galiza, donde las condiciones de los trazados y la orografía dificulta las condiciones de los adelantamientos, para que estos sean seguros, debe poder efectuarse de forma ágil.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 45

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Plural

De adición.

Por la que se incorpora una nueva Disposición Final con la numeración que corresponda y que quedaría redactada como sigue:

«Disposición final. Incremento de la plantilla de personal examinador de la DGT.

Con el objetivo de poder dar cobertura suficiente, atender la demanda creciente y evitar retrasos innecesarios en el acceso al examen para la obtención del permiso de conducir, la DGT realizará las gestiones necesarias para lograr el incremento de la plantilla de forma inmediata.

Este incremento deberá ser repartido territorialmente para lograr un número suficiente de examinadores en todos los centros.

Se creará además una bolsa de empleo que se utilizará para cubrir las vacantes por ausencia, enfermedad o vacaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario solucionar la actual situación de atasco en el acceso a los exámenes de conducción; para ello es imprescindible que se incremente la plantilla actual de examinadores para que pueda darse una atención adecuada.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2021.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado seis del artículo único

De supresión.

Se propone la supresión del apartado seis del artículo único del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 46

JUSTIFICACIÓN

Se plantea mantener como única fórmula para la recuperación de los puntos la contemplada en el artículo 65 (recuperación de puntos) del vigente Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A la vista del objeto descrito en el Anexo VIII, que no tiene pretensión alguna de reeducación, con la recuperación de puntos mediante los cursos de conducción segura y eficiente se desvirtúa el sistema del carné por puntos, puesto que los puntos se otorgan como premio por realizar el curso y pierde su carácter punitivo y sancionador.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado dos del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación de la letra r) del apartado 2 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente ~~cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos~~, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos ~~a tal efecto.~~»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste técnico del texto del proyecto, de conformidad con la enmienda de supresión del apartado seis del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado dos del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación de la letra t) del apartado 2 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y calidad de aquellos, que se llevará a cabo **con arreglo a las normas legales que les sean de aplicación**, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste técnico.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 47

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado cuatro del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación del punto 3 del apartado 4 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera:

«3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

No se considerará dentro de la prohibición, la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

(...»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado cinco del artículo único

De supresión.

Se propone la supresión del apartado cinco del artículo único.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 48

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo apartado cinco.bis al artículo único

De adición.

Se propone la adición de un apartado cinco.bis al artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«Artículo 47.

«El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado ocho del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación de la letra h) del apartado 8 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«Artículo 76.

(...)

h) No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección **obligatorios.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 49

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado ocho del artículo único

De modificación.

Se propone incluir la modificación de la letra x) en el apartado 8 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«Artículo 76.

(...)

x) Circular por autopistas, autovías, **vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado ocho del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación de la letra z.1) del apartado 8 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«z.1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente ~~cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos~~, salvo que puedan calificarse como muy graves.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste técnico del texto del proyecto, de conformidad con la enmienda de supresión del apartado seis del proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 50

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado nueve del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación de la letra s) del apartado 9 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente ~~cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos~~, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste técnico del texto del proyecto, de conformidad con la enmienda de supresión del apartado seis del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo apartado trece bis al artículo único

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 13.bis al artículo único, que añade una nueva Disposición Adicional, que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición Adicional Nueva.

El Gobierno elaborará un Reglamento General de la Movilidad Conectada que establezca las obligaciones y los derechos de los diferentes actores participantes en el tráfico y la circulación de vehículos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 51

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo apartado trece ter al artículo único

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 13.ter al artículo único, que añade una nueva Disposición Adicional, que queda redactada de la siguiente manera.

«Disposición adicional nueva. Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de nueva matriculación dedicados al transporte de viajeros de categoría M2 y M3 deberán disponer de alcoholímetros antiarranque.

Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo apartado trece quater al artículo único

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 13 quater al artículo único, que añade una nueva Disposición Adicional, que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición Adicional Nueva. Reconocimientos médicos obligatorios iniciales y anuales periódicos para conductores profesionales.

Las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera podrán someter al personal móvil a reconocimientos médicos obligatorios iniciales y anuales periódicos, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente o por remisión. En los doce meses posteriores a la publicación de esta Ley, se desarrollará el sistema para regular los reconocimientos médicos iniciales y anuales establecidos con carácter obligatorio en el seno de las empresas de transporte de viajeros por carretera a aquellos trabajadores que ostenten el puesto de conductor de vehículo de transporte. Esos reconocimientos deberán contener protocolos de test de drogas y alcohol así como test psicológicos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 52

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo apartado trece quinquies al artículo único

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 13 quinquies al artículo único, que añade una nueva Disposición Adicional, que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición Adicional Nueva. Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.

Dentro de los doce meses siguientes a la publicación de este texto, se establecerá un procedimiento para la realización de controles para la detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas en conductores profesionales de empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera.

En cualquier caso, este deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado catorce del artículo único

De supresión.

Se propone la supresión del apartado 14 del Proyecto de Ley.

JUSTIFICACIÓN

Ajuste técnico del texto del proyecto, de conformidad con la enmienda de supresión del apartado seis del proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 53

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado quince del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 15 del artículo único, que queda redactado de la siguiente manera.

«Disposición Transitoria Quinta. Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales **tienen vigente su habilitación legal para conducir**, podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.»

JUSTIFICACIÓN

El dato a comunicar de los conductores profesionales deberá referirse únicamente a la vigencia de su habilitación legal para conducir, y no a la disposición de tal habilitación, extremo necesariamente requerido para inicio de la relación laboral como conductor profesional, ajustándose así de modo más correcto está redacción propuesta a los principios de la protección de datos personales.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Republicano a instancia de la Diputada Inés Granollers Cunillera, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2021.—**Inés Granollers Cunillera**, Diputada.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Republicano.

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Título de la Ley

De modificación.

Se propone la modificación del título de la Ley, en los siguientes términos:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 54

Título actual:

«Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial»

Título que se propone:

«**Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial**»

JUSTIFICACIÓN

La aparición de nuevos vehículos y por tanto de nuevos conductores, hace necesario replantearse ciertas normas y actualizar el título de la Ley.

Si todos los conductores, independientemente del tipo de vehículo que conducimos, compartimos la vía pública, debemos también compartir normas. Las normas son las «reglas del juego» y su cumplimiento por parte de todos es requisito indispensable si aspiramos a una movilidad segura.

Para que la circulación sea segura, todos los conductores deben respetar las normas, además de conocerlas y entenderlas. Así pues, el tipo de vehículo que conducen, sin motor, a motor o de motor, no es relevante.

Suprimir el término «a motor», ayudará a entender a todos los conductores que lo que verdaderamente importa es, entre otros factores, su actitud y aptitud ante la conducción de cualquier vehículo. Sería de gran ayuda para impulsar desde la Dirección General de Tráfico y con la ayuda de los Profesores de Formación Vial, el concepto de que la seguridad vial es cosa de todos.

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Uno.

De modificación.

Se propone la modificación del punto uno del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Uno. El párrafo c) del artículo 4 queda redactado del siguiente modo:

“c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista **y en vehículos de movilidad personal.**”»

JUSTIFICACIÓN

En los últimos años está proliferando por las calles de la mayoría de las ciudades en el Estado español el uso de VMP y de bicicletas, y se prevé que su uso se multiplique exponencialmente en los próximos años, lo cual plantea importantes retos, específicamente sobre su coexistencia con el resto de usuarios de las vías públicas y en especial con los peatones.

Durante los 11 primeros meses del año 2018, en un total de 44 ciudades, se contabilizaron 273 accidentes, de los cuales en 203 habría algún tipo de responsabilidad del usuario de VMP. Hay que advertir que estas cifras eran provisionales, y seguramente fueran mayores, ya que hubo ciudades como Sevilla, en las que no había datos segregados, y otras como Madrid y Málaga, que únicamente contabilizaron datos desde 23 de octubre de 2018 (véase la Circular del 13 de diciembre de 2018 que remitió el Fiscal Coordinador de la Unidad de Seguridad Vial, de la Fiscalía General del Estado, a todas las Policías Locales en el Estado).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 55

La propia Fiscalía reconoce en esta circular que tanto a los ciclistas como a los usuarios de VMP les son de aplicación las normas de circulación recogidas en la Ley de Seguridad Vial y Reglamento General de Circulación, pero que tanto unos como otros o bien no interiorizan el cumplimiento de las normas viales, o bien las desconocen, lo que da lugar a incumplimientos similares y reiterados por parte de estos conductores, razón por la que alude a la formación como una de las medidas que podrían revertir esta situación y fomentar así un uso respetuoso de estos vehículos.

Ello reafirma la idea de la necesidad de una formación obligatoria previa para el uso de VMP y bicicletas, haciendo especial hincapié en las normas de circulación que puedan afectar a cada tipo de vehículo y en la sensibilización sobre la coexistencia de otros usuarios de las vías.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Dos.

De modificación.

Se propone la modificación del punto dos del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Dos. Se añaden los párrafos r), s) y t) al artículo 5, con el siguiente contenido:

“r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, **impartidos por profesores de formación vial**, cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.”

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario especificar quiénes van a impartir los cursos de conducción segura y eficiente para evitar intrusismo laboral en detrimento de los profesores de formación vial.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Tres.

De modificación.

Se propone la modificación del punto tres del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Tres. Los apartados 1 y 2 del artículo 10 quedan redactados del siguiente modo:

[...]

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, **estando terminantemente prohibido el acoso a otros conductores, especialmente si son ciclistas.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 56

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario incluir expresamente el supuesto de acoso a otros usuarios de la vía, especialmente a ciclistas, por el peligro que tal acción negligente entraña.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Cuatro.

De modificación.

Se propone la modificación del punto cuatro del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Cuatro. Los apartados 3 y 6 del artículo 13 quedan redactados del siguiente modo:

3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

No se considerará dentro de la prohibición, la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, el uso de intercomunicadores es generalizado entre el colectivo de motoristas por sus contrastados beneficios para la seguridad vial (aviso de incidencias en la conducción, presencia de baches, obstáculos, etc.) y para el uso de dispositivos de navegación.

Sin embargo, es frecuente la denuncia a usuarios que utilizan estos dispositivos por considerar que utilizan «cascos de sonido o auriculares» y que, en consecuencia, entran dentro de la prohibición recogida en el apartado 3 del artículo. Estas denuncias se traducen en sanciones que son contrarias a la doctrina que los Juzgados de lo Contencioso están emitiendo, en el sentido de que «los intercomunicadores de moto no utilizan auriculares ni cascos de sonido, sino altavoces instalados en el casco» en el lugar habilitado para ello, y que en consecuencia, no se pueden considerar dentro de los dispositivos prohibidos por la norma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 57

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica el apartado 2 y se añade un apartado 3 al artículo 17, en los siguientes términos:

2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela **salvo los ciclomotores de dos ruedas. Los conductores de bicicletas podrán circular en posición paralela también por la calzada de no existir arcén o no ser transitable o suficiente, en todo tipo de vías y en columna de a dos. En vías interurbanas deberán situarse lo más próximo posible al extremo derecho de la misma.**

3. **Cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, los conductores mencionados en el primer párrafo del apartado 1, podrán seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada y teniendo preferencia de paso.»**

JUSTIFICACIÓN

Artículo 17.2: La circulación de ciclistas en paralelo no es una medida de comodidad para estos, sino de seguridad, ya que les hace más visibles en una maniobra como es la de su adelantamiento por vehículos a motor, que se verán obligados a extremar la precaución y calcular con más garantías dicha maniobra.

Artículo 17.3: Evidentemente es imposible que el ciclista y los demás conductores de vehículos del párrafo primero puedan circular por un arcén, sobre todo de autovía, cuando este desaparece en los tramos de incorporación o salida, debiendo en esos casos continuar su trayectoria cruzando el tramo de carril de incorporación o de salida. Es necesario suplir esa peligrosa laguna normativa para garantizar la seguridad de los ciclistas.

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Cinco.

De supresión.

Se propone la supresión del punto cinco del artículo único.

JUSTIFICACIÓN

Los modelos matemáticos demuestran que, de eliminar el margen de 20 km/h en los adelantamientos, se incrementaría tanto la distancia como el tiempo necesario para efectuar un adelantamiento tipo, especialmente en aquellos más peligrosos, como son los que se realizan a vehículos largos (camiones, autobuses...).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 58

Teniendo en cuenta que el adelantamiento por definición es una maniobra peligrosa, incrementar este tiempo y espacio de forma tan desproporcionada, aumenta innecesariamente el riesgo de sufrir un siniestro grave.

Esta reforma, además, es contradictoria con la redacción del actual artículo 85 del Reglamento General de Circulación, relativo a las obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra, redacción que refleja la necesidad de realizar la maniobra de adelantamiento en el menor tiempo y espacio posible, precisamente para reducir el riesgo para la seguridad vial que dicha maniobra entraña.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica el apartado 2 del artículo 22, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo **sin mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial** atención a fin de evitar alcances entre ellos.”»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario sustituir la expresión «extremando la atención» por «poniendo especial atención», ya que la jurisprudencia viene interpretando el verbo «extremar» de manera que solo un ciclista con una capacidad de reacción particularmente rápida podría cumplir con tal exigencia legal. La consecuencia es que frecuentemente la culpa de un accidente acaba recayendo en el ciclista, aunque la causa primaria de la caída sea un obstáculo inesperado en la calzada o un grave deterioro de su pavimento.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 25, que queda redactada en los siguientes términos:

“a) En los pasos para peatones, **en las aceras y en las zonas de prioridad peatonal.**”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 59

JUSTIFICACIÓN

Hay que incluir las aceras, porque, aunque son de uso exclusivo peatonal, ello no impide que las crucen los vehículos a motor para entrar y salir de garajes de los inmuebles. Además, hay que incluir las «zonas de prioridad peatonal» ya que debido a la extensión, sobre todo en las ciudades, de zonas peatonalizadas, estas son de un uso compartido y no exclusivo de los peatones, de manera que se permite el acceso a ellas a determinados vehículos (ciclos, taxis, acceso a garajes, carga y descarga en determinadas horas, etc.). Por ello ha de dejarse claro que en estas vías y zonas la preferencia es siempre del peatón.

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica el apartado 4 del artículo 35, que queda redactada en los siguientes términos:

“4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. **Si la calzada cuenta con más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo de carril.** Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.”»

JUSTIFICACIÓN

Ello permitiría reforzar la seguridad de los ciclistas y de los conductores y ocupantes de ciclomotores al ser adelantados por otros vehículos, en línea con el refuerzo de la protección de los usuarios más vulnerables de la vía que motiva la modificación del Reglamento General de Circulación, actualmente en tramitación, obligando a los vehículos que adelantan a estos usuarios vulnerables a ocupar completamente el carril contiguo cuando sea del mismo sentido del carril por el que se circula.

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica el artículo 56, que queda redactado en los siguientes términos:

“Las indicaciones escritas de las señales se expresarán, al menos, en la lengua española oficial del Estado **o en alguna de las lenguas oficiales distintas al castellano, en sus respectivos territorios.**”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 60

JUSTIFICACIÓN

Respeto al bloque de la constitucionalidad conforme al cual no solo el castellano es la lengua oficial, al menos en las seis Comunidades Autónomas con lengua propia distinta a esta (Illes Balears, País Valencià, Catalunya, Navarra, País Vasco y Galicia).

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica el apartado 2 del artículo 61, que queda redactado en los siguientes términos:

“2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo, cuyos plazos **y requisitos de validez** podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente se determine.

Reglamentariamente, se podrá determinar las personas que necesitan superar una determinada formación para mantener los requisitos de validez del permiso de conducción obtenido.”»

JUSTIFICACIÓN

Posibilitar el desarrollo reglamentario para requerir una actualización de conocimientos y habilidades esenciales a la hora de renovar el permiso de conducir, haciendo especial hincapié en aquellos que se hayan podido perder por el paso del tiempo o que provengan de una actualización normativa y los referidos al funcionamiento y uso de las nuevas tecnologías (ADAS). No hay que perder de vista la gran implantación de nuevas tecnologías en los automóviles en los últimos años y la enorme aceleración de la llegada de nuevos dispositivos, así como los nuevos sistemas de propulsión (por ejemplo, vehículos eléctricos, híbridos o híbridos enchufables) que provocan una gran brecha digital en los conductores provocando la obsolescencia tecnológica de muchos de ellos. No debemos olvidar Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019, sobre la implantación de los nuevos ADAS de serie en vehículos, más de 15 nuevos componentes tecnológicos de asistencia a la conducción, totalmente desconocidos por la población conductora que vaya a adquirir un vehículo con estas tecnologías.

Generalmente, las personas que obtienen el permiso de conducir no vuelven a recibir ningún otro tipo de formación al respecto a lo largo de su vida, salvo que tenga que someterse a los cursos de sensibilización y reeducación vial. Basta con superar una mera revisión médica para seguir conduciendo. Sin duda la normativa que les afecta para ejercer la actividad de la conducción está viva y es cambiante. Una prueba de ello es esta modificación de la Ley de Seguridad Vial.

Esta realidad aconseja una actualización y puesta al día periódica de la población conductora que sirva para refrescar normativa y señalización, sensibilizar sobre factores de riesgo que están provocando la accidentalidad y mortalidad y actualizar conocimientos sobre el funcionamiento y uso de los nuevos equipos de asistencia a la conducción que se incorporan en los vehículos nuevos, con especial hincapié a la población mayor. Tales cursos podrían realizarse con ocasión de la renovación del permiso de conducir, de modo que, junto con la revisión médica, el conductor deba actualizar sus conocimientos sobre las materias apuntadas, haciendo especial hincapié en poblaciones de riesgo como mayores conductores. Esta acción también ayudaría a prevenir la reincidencia vial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 61

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 62, que quedan redactados en los siguientes términos:

“1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, **sin que en ningún caso pueda exigirse más de un establecimiento físico o local dentro del referido territorio.**

2. A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente **la necesidad de superar unos módulos formativos obligatorios presenciales para la obtención de los distintos permisos de conducción, tras las pruebas de control de conocimiento y previas a la formación práctica, con el objetivo concienciar y sensibilizar sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de usuarios de las vías, así como los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.**

Además de aquellos elementos materiales de los que dispongan los centros, por propiedad o cualquier otro título válido en derecho, podrán quedar adscritos medios de titularidad de terceros a la formación en los referidos centros, en los términos que reglamentariamente se determinen. En todo caso, se considerarán adscritos los vehículos de los profesores que impartían enseñanzas en el centro y que voluntariamente suscriban un acuerdo de adscripción del cual se dará cuenta a la Dirección General de Tráfico.

En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente.”»

JUSTIFICACIÓN

(Sobre los módulos formativos) La evidencia científica muestra que en la accidentalidad intervienen más las actitudes, la propia percepción de riesgo que tiene el individuo sobre la conducción y los valores sociales como tolerancia, respeto, solidaridad que el propio desconocimiento de la norma. La intervención en sensibilización y concienciación vial (actitudes, percepción de riesgos y valores) es determinante para la seguridad en la vía pública.

Así, para garantizar la seguridad vial es imprescindible incluir unos módulos obligatorios y presenciales de concienciación y sensibilización para que los aspirantes a la obtención de los distintos permisos de conducir tengan las actitudes, valores y respeto a las normas necesarios para no asumir riesgos por falta de conocimiento sobre sus posibles consecuencias.

El carácter presencial de esta formación está recomendado por el «Study on driver training, testing and medical fitness (2017)», encargado por la Unión Europea a un grupo de expertos para implementar la Directiva 2006/126/CU y se aplica en el cien por cien de los países de Europa que tienen formación obligatoria para la obtención del permiso de conducir (aproximadamente el 80% del total). Además, este tipo de formación presencial es la más recomendada para trabajar de manera sensibilizadora y actitudinal las habilidades superiores y la percepción o la detección de riesgos en la conducción.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 62

La propia Dirección General de Tráfico ya recogió en la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020, dentro del área de educación y formación vial, la siguiente medida: «Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción».

(Sobre los medios de titularidad de terceros que se adscriben al centro) Para que el vehículo quede adscrito a la enseñanza, la DGT exige que sea necesariamente titularidad de la escuela y solamente en tal caso autoriza la señalización del vehículo con la placa V-14 de aprendizaje de la conducción prevista en el Anexo XI del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Solamente con esta placa pueden operar los vehículos en régimen de enseñanza o incluso presentarse a los exámenes. Aun cuando no existe prohibición expresa ni legal ni reglamentaria de que los vehículos adscritos a la enseñanza en una escuela no sean de su titularidad, el hecho de que la Dirección General de Tráfico venga exigiéndolo en la práctica, aconseja introducir esta enmienda para despejar cualquier duda acerca de la viabilidad de la adscripción sin titularidad. Ello posibilitará, entre otras cuestiones, que los propios profesores que así lo deseen puedan adscribir vehículos de su titularidad a la enseñanza en las diferentes escuelas. Esta adscripción por parte de los profesores no redundará en ningún caso en un menor control por parte de las autoridades de tráfico, dado que los propios profesores son sujetos sometidos a su potestad y vigilancia. Pero también permitirá una mayor flexibilidad y autonomía a los referidos profesores en un sector que ha atravesado serias dificultades en los últimos tiempos.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Seis.

De modificación.

Se propone la modificación del punto seis del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Seis. Se añade un apartado 5 al artículo 63 con el siguiente contenido:

“5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y **se tenga un mínimo de 8 puntos en el permiso de conducir**, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de **doce** puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.

Del mismo modo, una misma persona no podrán alternar en ese plazo de 2 años cursos de conducción segura y eficiente con cursos de sensibilización y reeducación vial.”»

JUSTIFICACIÓN

(12 puntos) El otorgamiento de dos puntos en el permiso de conducir como consecuencia de la superación de cursos de conducción segura y eficiente debe ser entendida como una bonificación o compensación al crédito social de confianza que significa el saldo de puntos. Por lo tanto, esta compensación debe ser limitada, tanto en la frecuencia como en la obtención de puntos, con el fin de evitar la creencia de que la realización de los cursos es otra vía para la recuperación de puntos del permiso de conducir, con el desprestigio y distorsión del sistema de puntos y sus mecanismos de restauración que conllevaría.

(8 puntos y limitación 2 años) Limitar la recuperación de puntos en el permiso de conducir mediante la realización de cursos de conducción segura y eficiente. Esta limitación persigue evitar dos conflictos: 1) Dañar el espíritu del sistema de los cursos de sensibilización y recuperación vial; y 2) Discriminación en función de la renta del ciudadano infractor.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 63

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Nuevo Punto.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«X. Se modifica el apartado b) y se añaden los apartados d), e), f) y g) al artículo 75, en los siguientes términos:

“b) No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas, **cuando sea obligatorio.**”

“d) **Circular en bicicleta con mayores de 7 años como pasajeros de bicicletas o con menores en los asientos delanteros o traseros cuando no esté homologado el asiento.**”

“e) **No respetar la luz roja de un semáforo circulando en bicicleta en giros a la derecha, si no está expresamente permitido.**”

“f) **No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso circulando en bicicleta.**”

“g) **Circular en bicicleta en sentido contrario al establecido en calle de un solo sentido o de plataforma única o peatonales, si no está expresamente permitido.**”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Ocho.

De modificación.

Se propone la modificación del punto ocho del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Ocho. Se modifican los párrafos g), h), j) y x) del artículo 76 y se añaden los párrafos z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:

“g) Utilizar, sujetando con la mano **o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario**, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.”

“h) No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección **que reglamentariamente se determinen atendiendo a que su eficacia en la mejora de la seguridad de los usuarios haya sido técnica y científicamente contrastada.**”

[...]

“x) Circular por autopistas, autovías, **vías interurbanas, travesías o túneles urbanos** con vehículos que lo tienen prohibido.”

[...].»

JUSTIFICACIÓN

76.g): Cada vez es más frecuente ver usuarios que introducen el móvil entre el casco y la cara, para poder hablar durante la conducción. Consideramos que esta práctica entraña un riesgo importante para la seguridad vial por varios motivos: manipulación del dispositivo móvil durante la conducción, riesgo de caída del dispositivo con la consiguiente distracción y caída a la vía de un objeto que puede causar un siniestro, introducción de un elemento extraño entre el cráneo y el casco de protección para el que este último no ha sido diseñado, con el consiguiente riesgo de lesiones en caso de impacto, etc.

76.h): Se está planteando la posibilidad de introducir la obligación de uso de nuevos elementos de protección en el ámbito de la moto. Algunos de estos elementos, como el airbag para motoristas, están aún en desarrollo y no existen suficientes estudios que aclaren los beneficios reales de su utilización, ni se han concretado los estándares (certificación) que deben cumplir para que verdaderamente aporten el plus de seguridad que se pretende con ellos.

En adición a lo anterior, y precisamente por encontrarse estas tecnologías aun en una fase inicial de desarrollo, existe poca oferta tanto de productos como de fabricantes, lo que dificulta y encarece su adquisición.

Los equipos de protección personal (EPP) varían según la tipología y el uso de un vehículo. Los motoristas que utilizan su vehículo en un entorno urbano requieren un equipo de protección diferente a los que conducen motocicletas en entornos rurales. Desde el sector se anima activamente a los motoristas a que usen el equipo de seguridad adecuado, fomentando el llamado enfoque modular. Este enfoque permite a los motociclistas seleccionar las prendas de protección de acuerdo con su tamaño, comodidad y tipo de actividad. Este enfoque está respaldado por el nuevo Reglamento Europeo de EPP (Regulation (EU) 2016/425 on Personal Protective Equipment). Establecer criterios de obligatoriedad sin conocer las necesidades de un colectivo tan amplio (5,6M de vehículos, según datos de la DGT), no es coherente con lo anterior y resultaría problemático en su ejecución.

76.x): Ello permitiría calificar como infracción grave la circulación de vehículos de movilidad personal (VMPs) por vías interurbanas, travesías y túneles urbanos (multa de 200 euros), en caso contrario se trataría de una infracción leve sancionada con multa de 80 euros.

La circulación de VMPs por vías interurbanas, travesías y túneles urbanos fue una de las prohibiciones introducidas por el por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico, y, en nuestra opinión, dicha circulación implica unos riesgos graves para los usuarios de las vías, por lo que la sanción debería ser igualmente grave.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Nueve.

De modificación.

Se propone la modificación del punto nueve del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Nueve. Se modifica el párrafo q) del artículo 77 y se añaden los párrafos s), t), u) y v) que quedan redactados del siguiente modo:

[...]

“v) **Comercializar la actividad de reparación de vehículos en la vía pública.**”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 65

JUSTIFICACIÓN

El pasado 16 de marzo se aprobó el Reglamento de Auxilio en Vías Públicas, cuyo artículo 4 establece la prohibición de realizar cualquier actividad de reparación de vehículos en las vías públicas que no pueda ser considerada como auxilio en vía pública. En consonancia con esta previsión, proponemos su incumplimiento como infracción muy grave.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Diez.

De modificación.

Se propone la modificación del punto diez del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

«Diez. Se modifica el párrafo d) del apartado 2 **y el párrafo primero del apartado 3** del artículo 80 y se incorpora el apartado 4:

[...]

“3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77.q) y s) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización o certificación por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.”

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Coherencia en cuanto a las infracciones y sanciones para centros de formación, sean autoescuelas o centros que imparten los cursos de conducción segura y eficiente.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Nueva Disposición Adicional

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«Disposición adicional X. Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.

El Gobierno, en el plazo máximo de doce meses de la entrada en vigor de la presente Ley, regulará mediante Real Decreto un procedimiento para la realización de controles para la detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas en conductores profesionales de empresas, públicas o privadas,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 66

dedicadas al transporte de pasajeros por carretera, asegurando las garantías exigibles en el tratamiento de las muestras y resultados de los controles.»

JUSTIFICACIÓN

La ley debe adaptar la llamada conducción profesional a la realidad que existe hoy en día. Por ello, se propone esta redacción para establecer la realización de controles preventivos de drogas y alcohol a los conductores profesionales que permitan a las empresas adoptar las medidas necesarias que la normativa exige para la protección de la seguridad y de la salud de los trabajadores. Esto se antoja como más necesario para una actividad que consiste en transportar personas y donde la seguridad de los pasajeros es un elemento prioritario, y que además comparte la infraestructura con otros usuarios.

Se trata de desarrollar para las empresas de transporte de viajeros por carretera un procedimiento similar al ya establecido en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, que permite que se puedan realizar controles de consumo de alcohol, drogas y otras sustancias psicoactivas por parte de las empresas ferroviarias a sus empleados.

En la mayoría de los países de Europa (Alemania, Italia, Reino Unido, Suecia, Dinamarca, Finlandia, Noruega o Países Bajos) se permite que la empresa imponga controles aleatorios en caso de que el trabajador realice actividades que supongan un riesgo tanto para él mismo como para otras personas. Así, un gran número de países sitúan la seguridad vial en el centro de sus legislaciones y permiten la realización de los tests, siempre con el respeto a la intimidad del trabajador y la valoración de la peligrosidad del trabajo.

En el Estado español los tribunales han avalado estos controles en base a que en la actividad del conductor siempre existe riesgo o peligro cierto de poner en entredicho la integridad de terceros.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Nueva Disposición Adicional

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

«Disposición adicional X. Transferencia de competencias en materia de

El Gobierno, en el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, convocará la Comisión Mixta de Transferencias entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas para acordar la transferencia de las competencias en materia de gestión, examinación y expedición de permisos de conducir con las Comunidades Autónomas que, de conformidad con lo establecido en sus Estatutos de Autonomía, lo soliciten.»

JUSTIFICACIÓN

La falta de personal en Catalunya y en muchos otros territorios en el Estado español ha devenido crónica y ha generado un colapso en las autoescuelas que no pueden canalizar la demanda de estudiantes de realizar el examen debido a la insuficiente capacidad de examen que ofrecen las distintas prefecturas de tráfico.

No hay el personal administrativo ni examinador suficiente para cubrir la demanda, así como para mantener el correcto funcionamiento de las prefecturas provinciales. Los distintos agentes del sector han realizado reiteradas peticiones de reforzar el personal para solventar el problema pero hasta ahora la DGT no ha dado respuesta satisfactoria a dichas peticiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 67

Todo ello denota una dejadez de funciones y una manifiesta incapacidad de la DGT de dar una respuesta a una problemática perfectamente identificada y cuya solución pasa por aumentar el personal examinador y administrativo. Es por ello que la transferencia de las competencias en materia de gestión, examinación y expedición de permisos de conducir a las CCAA que así lo soliciten se presenta como la opción idónea para terminar con la problemática descrita.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Al Artículo único. Punto Dieciocho. Anexo II.

De modificación.

Se propone la modificación del Punto Dieciocho (Anexo II), que queda redactado en los siguientes términos:

«Dieciocho. El anexo II queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

	Puntos
[...]	[...]
12. Adelantar poniendo en peligro, acosando o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	6
[...]	[...]
22. Estacionar indebidamente en zonas para uso exclusivo de personas con discapacidad o en carriles o vías ciclistas.	3
23. Conducir sin mantener distancia frontal o lateral de seguridad suficiente o poniendo en peligro a los ocupantes de un vehículo de enseñanza de la conducción. Situarse entre el vehículo de formación con el que circula el alumno y el vehículo con el que circula el profesor de formación vial.	3
24. Parar o estacionar en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad, así como en paso de peatones cuando se impida el paso.	3

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Punto 12: El proyecto de ley modifica el Anexo II, y añade en el punto 12 («Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas») el supuesto de adelantarlos «sin dejar la separación mínima de 1,5 metros». Sin embargo, mantiene para tales supuestos la pérdida de 4 puntos. Entendemos que debe incluirse específicamente el supuesto de «acoso» al ciclista y que la vida e integridad física del ciclista son

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 68

valores y bienes que exigen la máxima protección. Si se quiere corregir esta grave siniestralidad por la vía sancionadora, el adelantamiento poniendo en peligro la vida o la integridad física del ciclista debe llevar aparejada la pérdida de 6 puntos y no de cuatro. No se entiende que sea menos reprochable poner en peligro la vida de un ciclista que «utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce» (nuevo punto 8).

Punto 22: Es necesario añadir esta medida disuasoria ante la costumbre generalizada de ocupar estas zonas y vías por vehículos no autorizados.

Punto 23: Nos parece una práctica peligrosa que se repite tanto en poblado como por carretera y cuya normalización ha creado en los conductores una convicción generalizada de impunidad a la que debemos poner fin. Su inclusión como infracción que lleva aparejada pérdida de puntos puede ser una medida apta para disuadir este comportamiento.

Punto 24: Las zonas de estacionamiento reservado para personas con discapacidad se caracterizan por ser accesibles y seguras. Habitualmente, se encuentran situadas en las cercanías de pasos de peatones o zonas peatonales. La parada o estacionamiento de vehículos no autorizados supone un riesgo para los titulares del derecho, al tener que utilizar otras plazas de estacionamiento distantes de los pasos de peatones, con los consiguientes desplazamientos por la calzada. Esta situación supone un evidente riesgo para su integridad personal y colectiva en el tráfico.

En el caso de los pasos de peatones, las personas con discapacidad, al no poder acceder por estar estacionado o parado un vehículo, deberán encontrar otro paso o acceso, lo que supone desplazarse por la calzada arriesgando su seguridad y la del resto de la circulación.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Republicano

Artículo único. Punto Diecinueve. Anexo VIII

De modificación.

Se propone la modificación del Punto Diecinueve (Anexo VIII), que queda redactado en los siguientes términos:

«Diecinueve. Se incorpora un anexo VIII con el siguiente contenido:

«ANEXO VIII

Cursos de conducción segura y eficiente

[...]

3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica **y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas como conductores de vehículos más vulnerables.**

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Los accidentes con víctimas ciclistas se deben en gran parte a la falta de conciencia de los conductores de vehículos a motor sobre el derecho de los ciclistas a circular por la red viaria y sobre el peligro que crean al adelantarlos sin guardar la distancia de seguridad o al acosarlos como si fuesen un obstáculo en la vía que entorpece su marcha. Por ello es necesario que el contenido de los cursos de conducción

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 69

segura y eficiente incluyan en todo caso unos contenidos específicos dedicados a la conducción en relación con los ciclistas.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario VOX, al amparo de lo dispuesto en los artículos 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos («BOCG. Congreso de los Diputados» núm. A-50-1 de 26 de marzo de 2021).

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2021.—**Macarena Olona Choclán**, Portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

A la Exposición de motivos

De supresión.

Se propone la supresión del apartado siguiente de la exposición de motivos:

«Por otra parte, se suprime la posibilidad que tienen los turismos y las motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas. La eliminación de esta posibilidad es el último aspecto importante que queda para que la adecuación de los límites de velocidad en las carreteras convencionales sea real, después de la reforma del artículo 48 del Reglamento General de Circulación operada a través del Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, que ha equiparado los límites de velocidad de las carreteras convencionales españolas a los que se están estableciendo en la Unión Europea y que implica un significativo avance para reducir la siniestralidad en este tipo de vías.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda va unida a la enmienda número sexta por la que se suprime el apartado quinto del artículo único del Proyecto de Ley.

Con esta modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial («TRLT») se pretende la supresión de su artículo 21.4 que establece que «las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas».

Ante esta medida son muchas las voces que se han alzado en contra, puesto que la eliminación de este margen de velocidad en adelantamiento es considerada como un riesgo para la seguridad vial por varios motivos:

- (i) Se prevé un incremento del estrés en la conducción para aquellos que se vean en la situación de circular detrás de un vehículo lento.
- (ii) Los conductores se verán obligados a realizar los adelantamientos en las zonas más peligrosas y no en los tramos rectos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 70

(iii) Los adelantamientos serán más lentos incrementándose el riesgo de colisiones frontales.

En este sentido se han pronunciado asociaciones y expertos. Así, por ejemplo, desde el Real Automóvil Club de España («RACE») se ha afirmado que «a priori, acabar con el margen de 20 km/h no responde a ningún criterio de seguridad. Al contrario, con ese plus de velocidad el adelantamiento es más rápido y, por tanto, más seguro» porque se necesitan menos metros para realizar la maniobra¹.

Igualmente, la Mutua Motera ha afirmado que se reducirá la seguridad vial ya que si el conductor comienza a adelantar y se encuentra «algo inesperado» debe poder «tanto frenar como adelantar». La asociación critica el hecho de que exista la posibilidad de que se vaya a multar «si en un momento dado tenemos que acelerar para evitar un siniestro»².

Asimismo, la Plataforma de Motoristas por la Seguridad Vial, en desacuerdo con esta medida, propone como alternativa la construcción de carreteras con dos carriles independientes separados por una mediana que se va adentrando en una u otra vía, dejando un segundo carril en un sentido para adelantar³.

También Automovilistas Europeos considera que la medida «es peligrosa» porque en carreteras interurbanas «es necesario muchas veces tener una reserva de potencia y terminar cuanto antes el adelantamiento»⁴.

Por último, en el mismo sentido se ha pronunciado la Plataforma ciudadana Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas, auditores independientes de seguridad vial⁵ y profesores de Universidad⁶ indicando ejemplos numéricos que demuestran que esta medida implica adelantamientos más lentos y que, por tanto, obligan al conductor a permanecer más tiempo en sentido contrario.

Por lo expuesto, queda acreditado que en vez de ser una medida que implica un significativo avance para reducir la siniestralidad en este tipo de vías (exposición de motivos) se trata de una nueva decisión marcada por el afán recaudatorio del Gobierno actual.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado uno.

De modificación.

Se propone la modificación del artículo único, apartado uno. Su redacción debe decir:

«Uno. El párrafo c) del artículo 4 queda redactado del siguiente modo:

“c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista y de **vehículos de movilidad personal.**”»

¹ <https://www.economista.es/ecomotor/motor/noticias/11113138/03/21/Aviso-a-conductores-rapidos-los-20-km-h-para-adelantar-estaran-penados.html> [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

² <https://www.motorpasion.com/seguridad/dgt-prohibira-rebasar-20-km-h-velocidad-para-adelantar-vias-convencionales-no-pasa-nada-ir-detras-camion> [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

³ Ídem.

⁴ <https://www.larazon.es/motor/20201111/vkgzsohyoictfb25i7bnkls4ga.hbnl> [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

⁵ https://www.elconfidencial.com/motor/2020-12-16/eliminar-margen-velocidad-adelantamiento_2873684/ [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

⁶ <https://www.elmundo.es/motor/2021/04/06/606c8e5921efaüad118b462e.html> [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

JUSTIFICACIÓN

Durante los últimos años estamos asistiendo a una proliferación de Vehículos de Movilidad Personal⁷ («VMP») como medio de transporte. Como se fijaba por la Fundación Línea Directa, desde el año 2018 este tipo de transporte entra en auge y, con ello, comienzan lamentablemente los primeros accidentes y fallecidos⁸.

Así, también desde Fundación Línea Directa se indicaba que 10,6 millones de españoles están dispuestos a usar VMP y que 2,2 millones tienen previsto comprarse uno en breve. Igualmente es destacable que, según el Barómetro de la Bicicleta 2019⁹ el 6,7% de los hogares disponen de patinete eléctrico.

No obstante, al mismo tiempo se ha visto la evolución en paralelo de la siniestralidad que gira en torno a esta modalidad de transporte. Como informa el propio Ministerio de Interior, a partir de datos de la Dirección General de Tráfico, para 2019, se disponen de los siguientes números de siniestros con vehículos de movilidad personal¹⁰:

- Accidentes con víctimas: 908.
- Fallecidos: 5.
- Heridos hospitalizados: 137.
- Heridos no hospitalizados: 798.

Asimismo, son diversos los medios de comunicación que se han hecho eco de trágicos accidentes vinculados con este medio de transporte en los últimos meses:

- Un chico de 15 años en patinete muere tras sufrir un accidente con un turismo¹¹.
- Nuevo accidente de patinete eléctrico muy grave en Barcelona¹².
- Un patinete arrolla a una mujer en el carril bici de Aragón de Barcelona¹³.
- Primer accidente grave con un patinete en Portugaleta¹⁴.
- Muere un joven que iba en patinete en un accidente con un taxi en el Eixample¹⁵.
- Herido grave un usuario de patinete eléctrico de Tarragona¹⁶.
- Un patinete eléctrico causa un nuevo accidente en Travessera de Gracia¹⁷.

Aunque todavía no se dispone de datos actualizados, la realidad es que con la aparición del virus de Wuhan y la consecuente necesidad de mantener unas medidas higiénico-sanitarias para la prevención de los contagios, entre las que destaca la necesaria «distancia social», el uso de VMP está experimentando un crecimiento exponencial. Como factor añadido para el incremento de la utilización de este transporte, también se encuentra el interés de los ciudadanos en una movilidad más sostenible con el medio ambiente.

Por todo lo expuesto, también se hace necesario establecer cursos dirigidos a los usuarios de VMP al objeto de que conozcan las normas de seguridad vial.

⁷ Conforme al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos («Reglamento General de Vehículos») se entiende por vehículo de movilidad personal a aquel vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

⁸ Fundación Línea Directa: Vehículos de Movilidad Personal (VMP): ¿amenaza u oportunidad para la seguridad vial? Accidentes, movilidad, empresas de alquiler y opinión ciudadana, Madrid, 4 de febrero de 2019.

⁹ Barómetro de la Bicicleta en España. Resumen de resultados de noviembre de 2019 realizado por Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, S.L. con la colaboración de la Dirección General de Tráfico («DGT») y Red de Ciudades por la Bicicleta.

¹⁰ Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Ministerio del Interior). Tendencias de la movilidad y siniestralidad en vías urbanas. 20 de octubre de 2020.

¹¹ www.lavanguardia.com/local/barcelona/202105_24/7477397/muere-chico-15-anos-accidente-patinete-barcelona.html [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

¹² https://elcaso.elnacional.cat/es/noticias/accidente-patinete-electrico-barcelona-viladomat-grave-50527_102.html [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

¹³ <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20210329/6616197/patinete-arrolla-mujer-carril-bici-calle-arago-barcelona.html> [fecha de consulta: 30 de marzo de 2021].

¹⁴ <https://tele7.tv/primer-accidente-grave-con-un-patinete-en-portugaleta/> [fecha de consulta: 8 de junio de 2021].

¹⁵ Muere un joven que iba en patinete en un accidente con un taxi en el Eixample (lavanguardia.com).

¹⁶ Herido grave un usuario de patinete eléctrico de Tarragona I Diari de Tarragona.

¹⁷ https://cronicaglobal.elespanol.com/vida/patinete-electrico-nuevo-accidente-travessera-gracia_464803_102.html [Fecha de consulta: 7 de abril de 2021].

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 72

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado dos.

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo único apartado dos. Su redacción debe decir:

«Dos. **Se modifica el apartado p) y se añaden los párrafos r), s), t) y u)** al artículo 5, con el siguiente contenido y redacción:

“**p) Las autorizaciones de apertura de los centros de impartición de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, la elaboración del contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.**”

“r) **Las autorizaciones de apertura de los centros de impartición** ~~La determinación de la duración de la duración, el contenido y los requisitos~~ de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como **la determinación de la duración, el contenido, los requisitos** y los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.”

“s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.”

“t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquellos, que se llevará a cabo directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.”

“u) **La expedición y revisión de permisos de circulación de vehículos dotados de sistemas de conducción automatizada, con el régimen de operación y uso que se determinen reglamentariamente.**”»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, se propone la modificación del apartado p) del artículo 5 del TRLT por dos motivos:

1. La regulación actual no permite la libre competencia para la prestación de este servicio. Al contemplar como única vía para impartir estos cursos el ser concesionario se limita la entrada a un único sujeto.

2. Nada justifica que para poder impartir la formación teórico-práctica para obtener el carné de conducir se requiera únicamente de una autorización administrativa y que, en cambio, para impartir la enseñanza de sensibilización o reeducación los interesados se deban someter a concesión administrativa.

Esta justificación iría en consonancia con la Sentencia de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de 28 de noviembre de 2018¹⁸ por la que se llegaron a conclusiones como las siguientes:

«En el supuesto enjuiciado, el vicio anticompetitivo viene determinado, esencialmente de origen, por la forma de gestión indirecta elegida. La Ley 17/2005 dio una nueva redacción al artículo 5.p del Real Decreto Legislativo 339/1980, donde se regulan las competencia [sic] atribuidas al Ministerio del Interior, en torno al modo en que se podía llevar a cabo la gestión de estos cursos, y contempló como única posibilidad el de la concesión administrativa.

[...]

Debemos tener presente que la concesión administrativa a una sola empresa constituye una situación de hecho y derecho que restringe la competencia. Así lo ha reconocido el propio Tribunal Supremo en su sentencia de 6 de marzo de 2012, casación 803/2009 (si bien se refería a una empresa de transporte),

¹⁸ Id. Cendoj: 28079230042018100551.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 73

cuando afirmó que no «puede hablarse de “competencia en ese mercado, puesto que el oferente del servicio es único y su precio viene, en principio, impuesto en la propia concesión o es objeto de autorización ulterior”, (FJ 5).

[...]

No es de extrañar la contradicción de someter a concesión administrativa la selección de los centros que imparten la enseñanza con la finalidad de reeducación o sensibilización, frente a la sola autorización administrativa para poder impartir la enseñanza teórico práctica para obtener *ex novo* el carnet de conducción, como con carácter general se contemplaba en el artículo 60.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990. Y es que a pesar de tratarse de supuestos diferentes, como dicen los demandados, lo cierto es que la discriminación en el trato no está ni mucho menos justificada. No tiene sentido que el carácter más restrictivo de la concesión sea aplicado a los cursos, frente a la sola autorización administrativa de los centros de formación para la obtención de la licencia. En ello nada tiene que ver el carnet de conducir armonizado, en el marco del Derecho de la Unión, porque en nada afecta a la razón y objeto del presente recurso.

[...]

Por todo lo expuesto, el acuerdo de licitación publicado por la Orden del Ministerio del Interior INT/2596/2005, de 28 de julio, por el que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción, dictada al amparo del artículo 5.p del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en su redacción dada por la Ley 17/2005, de 19 de julio, entonces vigente, debe ser anulado al resultar el régimen de concesión administrativa para la gestión de estos cursos, contrario al Derecho de la Unión, en los términos razonados en los anteriores fundamentos» [énfasis añadido].

Aunque si bien es cierto que esta sentencia se encuentra actualmente recurrida ante el Tribunal Supremo¹⁹, sin entrar a lo acertada o no de la resolución a nivel jurídico, se puede afirmar que está justificada una modificación del artículo 5 p) TRLT que (i) permita una mayor oferta de cursos de sensibilización y (ii) equipare a los centros de impartición de la formación para adquirir el carné de conducir con los centros que ofrezcan los cursos de sensibilización.

En segundo lugar, se incluye como competencia del Ministerio también la autorización a los centros correspondientes a impartir los cursos de conducción segura y eficiente, equiparan en este aspecto los cursos de conducción segura, los cursos de sensibilización y la formación teórico-práctica para obtener el permiso de conducir.

Por último, se añade un nuevo apartado para incluir entre las competencias del Ministerio de Interior la expedición y revisión de los permisos de circulación de coches autónomos, haciendo remisión a un desarrollo reglamentario posterior.

El vehículo autónomo, en sus diferentes niveles, está ya desarrollándose en numerosos países. De hecho, en Europa, son varios los textos legales que se han ido dictando en orden a promover la elaboración de un marco normativo conjunto en cada Estado Miembro que regule todas las cuestiones que giran en torno al vehículo autónomo. Por tanto, conviene comenzar a desarrollar el marco legal que permita la evolución del coche automatizado en España.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado cuatro

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo único apartado cuatro. Su redacción debe decir:

«Cuatro. **Se modifican los apartados 1, 3 y 6 y se incluye un nuevo apartado 7 al artículo 13**, que quedan redactados del siguiente modo:

¹⁹ Auto de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo de 23 de noviembre de 2019 (Id Cendoj: 28079130012019201683).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 74

“1. El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. **No obstante, se exceptúan de esta obligación a aquellos que circulen en un vehículo dotado con un sistema de conducción automatizado, quienes deberán adaptar, en todo momento, su comportamiento a las condiciones de uso de tal sistema y a lo que reglamentariamente se determine en cuanto a régimen y uso.**

Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.”

”3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.”

“6. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.»

“7. **El sistema de conducción automatizado solo podrá ser activado, y únicamente podrá funcionar, dentro del entorno operacional de uso que reglamentariamente se determine y de acuerdo con sus condiciones de uso, debiendo cumplir en todo caso las normas de circulación de vehículos previstas en esta ley y en su normativa de desarrollo.”»**

JUSTIFICACIÓN

Las modificaciones realizadas, conforme se exponía en la enmienda anterior, están dirigidas a crear el marco regulatorio propio para permitir la utilización del vehículo autónomo en España, tal y como se ha hecho por otros países.

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado cuarto

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Con esta modificación de la TRLT el artículo 10.1 quedaría redactado como sigue: «El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente». Por tanto, se pretendía establecer como una obligación que el usuario de la vía no cause daño al medioambiente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 75

Aunque, en un principio, puede tratarse de una iniciativa muy loable, este concepto jurídico indeterminado, que no se justifica ni en la exposición de motivos ni en la memoria del análisis de impacto normativo, puede llevar al absurdo de no poder conducir un vehículo de diésel o gasolina en tanto que con la mera conducción se producen emisiones contaminantes y por tanto se puede considerar un daño al medio ambiente.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado cinco

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En línea con la enmienda primera, eliminar la posibilidad de superar en 20 km/h la velocidad permitida durante una maniobra de adelantamiento (artículo 21.4 TRLT) es una medida que pone en riesgo la seguridad vial. En consecuencia, debe suprimirse esta modificación de la TRLT.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado ocho

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo único apartado ocho. Su redacción debe decir:

«Ocho. Se modifican los párrafos **d)**, g), h) y j) del artículo 76 y se añaden los párrafos z1) y z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:

“d) Parar o estacionar en el carril bus o bici, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.”

“g) Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.”

“h) No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.”

“j) No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.”

~~“z1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que puedan calificarse como muy graves.”~~

“z1) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que puedan calificarse como muy graves.”

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 76

“z2) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos antes episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.”»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, se propone equiparar la infracción de aparcar o estacionar en un carril bus y en un carril bici debido a que supone una puesta en peligro de un colectivo vulnerable como son los ciclistas. Así, desde asociaciones como la Mesa Española de la Bicicleta se afirma que se han incrementado los casos en los que no se respetan las vías ciclistas por parte de los vehículos a motor, parando o estacionando sobre ellos.

En segundo lugar, se propone eliminar esa nueva infracción inicialmente contemplada como z1), por dos motivos:

1. En primer lugar, realmente no queda claro que es lo que se pretende tipificar. En cualquier caso, no se puede establecer que el incumplimiento de la normativa sobre unos cursos voluntarios cuyo contenido aún no está regulado constituye una infracción grave. Si se desconoce cual es el contenido de la normativa sobre estos cursos y sus implicaciones es imposible saber si la tipificación y correspondiente graduación de la infracción es proporcional o no.

2. En segundo lugar, la propia memoria de análisis de impacto normativo de modificación del TRLT afirma que «los cursos de conducción segura y eficiente, que se recogen en el nuevo apartado r) del artículo 5, y cuyo desarrollo por orden ministerial se contempla en el Anexo VIII del texto refundido, tienen bastante paralelismo con los actuales cursos de sensibilización y reeducación vial» (pág. 29). Por tanto, no se encuentra justificación a que se tipifique de forma distinta la infracción de la normativa de los cursos de conducción segura y la de los cursos de sensibilización y reeducación.

Por último, se corrige la palabra «antes» por «ante» en el nuevo punto z2).

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado nueve

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo único apartado nueve. Su redacción debe decir:

«Nueve. Se modifica el párrafo q) del artículo 77 y se añaden los párrafos s) y t) y ~~u~~) que quedan redactados del siguiente modo:

“q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.”

~~“s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.”~~

“s) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.”

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 77

“t) Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos.”»

JUSTIFICACIÓN

Se propone eliminar esa nueva infracción por los mismos motivos expuestos en la enmienda anterior en relación con el incumplimiento de las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado diez

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo único apartado diez. Su redacción debe decir:

«Diez. Se modifica el párrafo d) del apartado 2 del artículo 80 y se incorpora el apartado 4:

“d) Las infracciones recogidas en el artículo 77. n), ñ), o), p), q), r) y s) ~~y t)~~ se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.”

“4. En el caso de la infracción recogida en el artículo 77. t) ~~u)~~, el aspirante no podrá presentarse a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses.”»

JUSTIFICACIÓN

Enmiendas dirigidas a adaptar este artículo a las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado once

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo único apartado once. Su redacción debe decir:

«Once. El segundo párrafo del artículo 81 queda redactado del siguiente modo:

“Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a s) ~~t)~~, ambos incluidos.”»

JUSTIFICACIÓN

Enmiendas dirigidas a adaptar el artículo a las enmiendas anteriores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 78

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado trece

Se propone la modificación del Artículo único apartado trece. Su redacción debe decir:

«Trece. Se incorpora una disposición adicional duodécima con el siguiente contenido:

“Disposición adicional duodécima. Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.

En el plazo máximo de doce meses desde la entrada en vigor de esta norma, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.”»

JUSTIFICACIÓN

Conforme se expone en la exposición de motivos, esta modificación de la conducción profesional se realiza para que se adapte a la realidad que existe hoy en día. Asimismo, en la memoria de análisis de impacto normativo se afirma que es necesario poner en marcha este nuevo sistema al objeto de que las empresas puedan tener una respuesta automática sobre el estado de los puntos de sus trabajadores.

Por tanto, se evidencia que es una medida de actualización legislativa que debe regularse a la mayor brevedad posible y, en consecuencia, se hace necesario acotar en el tiempo el desarrollo previsto de este sistema *online*.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado dieciocho

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 79

Se propone la modificación del Artículo único apartado dieciocho. Su redacción debe decir:

«Dieciocho. El anexo II queda redactado del siguiente modo:

“ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

[...]

22. Parar o estacionar en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad y en pasos de peatones.	2”»
---	-----

JUSTIFICACIÓN

Tal y como recoge el artículo 76. d) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a «parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones».

La sanción para este tipo de infracción es una multa de 200 euros, así queda recogido en el artículo 80 (título V, capítulo II), del Real Decreto Legislativo. Y, al mismo tiempo, en el artículo 64 (título IV, capítulo II), se comunica que «El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido en los anexos II y IV». Esta infracción, pese a ser considerada grave, no se encuentra incluida entre las 20 infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos que recoge el anexo II.

Distintos representantes de personas con discapacidad han manifestado en diversas ocasiones al Ministerio del Interior, a través de la DGT, el daño que hace esta situación, pidiendo la pérdida de puntos por parte de los conductores que cometen estas infracciones y encontrándose con una respuesta negativa en la cual se aduce que solo se sancionan con pérdida de puntos las infracciones que tengan un impacto directo en la seguridad del tráfico.

Dicha afirmación sobre el supuesto no impacto de esta infracción en la seguridad del tráfico puede ser rebatida con la realidad. El cansancio y la fatiga que implica la búsqueda de aparcamiento es algo conocido por cualquier conductor medio, siendo ese cansancio y fatiga factores de riesgo que pueden provocar accidentes de tráfico. Este hecho tiene una especial incidencia en las personas que tienen alguna discapacidad cuando no pueden estacionar su vehículo en la plaza reservada para ellas.

Asimismo, la DGT ha realizado campañas publicitarias apelando a la empatía de los conductores para recordar que las plazas de aparcamiento para personas con discapacidad únicamente pueden ser utilizadas por ellas. Si bien estas campañas son una llamada de atención a la ciudadanía, parece insuficiente seguir sin regular esta situación de una manera correcta.

En virtud del artículo 5. q) del TRLT, es una obligación del Ministerio del Interior garantizar la «igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley».

Como consecuencia de todo lo expuesto, esta enmienda pretende velar por el cumplimiento de la normativa vigente y proteger aún más a las personas con discapacidad que requieran estos aparcamientos de uso reservado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 80

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado veinte

De adición.

Se propone la adición al Artículo único de un apartado veinte. Su redacción debe decir:

«Veinte. El cuarto apartado del artículo 35 queda redactado del siguiente modo:

“4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, **salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, que será obligatorio el cambio completo de carril.** Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.”»

JUSTIFICACIÓN

Reforzar la seguridad de los ciclistas y usuarios de ciclomotores.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado veintiuno

De adición.

Se propone la adición al Artículo único de un apartado veintiuno. Su redacción debe decir:

«Veintiuno. El apartado 2 del artículo 62 queda redactado del siguiente modo:

“2. A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. **En cualquier caso, no será necesario ser titular de más de un establecimiento físico o local dentro del territorio nacional ni que los elementos materiales mínimos adscritos a un centro de formación sean de titularidad del centro autorizado.**

En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente.

Toda la enseñanza teórica relativa a los conocimientos, la técnica, la concienciación y la sensibilización podrá ofertarse a distancia, siempre que se garantice una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados, de conformidad con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente.”»

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado elaborada como consecuencia de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 81

de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, también conocida como «Directiva de Servicios» fue dictada al objeto de establecer los principios y normas básicas que, con pleno respeto a las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, garanticen la unidad de mercado para crear un entorno mucho más favorable a la competencia y a la inversión.

Esta ley, marcada por un espíritu liberalizador, en concreto, en su artículo 18.2 establece que se considerará como un límite al libre establecimiento y la libre circulación que se establezca como un requisito para el acceso a una actividad económica que el establecimiento o el domicilio social se encuentre en el territorio de la autoridad competente, o que disponga de un establecimiento físico dentro de su territorio.

No obstante, al mismo tiempo el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, artículos 3 y 13, obliga a cada Sección, Escuela o Sucursal de la Escuela autorizada a disponer de un local.

Por ello, en primer lugar, se hace necesario establecer por ley que no puede exigirse más de un local por escuela de formación y que, consecuentemente, se produzca la correspondiente modificación reglamentaria. Asimismo, se incluye la posibilidad de que para determinar si el centro formativo dispone de los medios materiales mínimos se puedan computar tanto aquellos que sean titularidad del centro como de terceros.

Esto es consecuencia de que, aunque no existe una obligación normativa que exija que esos medios materiales sean propiedad del centro autorizado, actualmente en la práctica se vienen dando casos en los que la Dirección General de Tráfico exige que sean titularidad del centro. Por tanto, también es una cuestión que debe ser objeto de aclaración mediante la correspondiente modificación legislativa.

Por último, se propone una modificación legal dirigida a permitir la formación teórica telemática. Como es evidente, todos los sectores están en una constante evolución hacia la digitalización, y este no es uno que pueda quedarse atrás.

De hecho, un ejemplo que se podría asemejar a lo que aquí se pretende es el recientemente publicado Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. En este Real Decreto, entre otras cuestiones, en su disposición adicional novena se contempla la posibilidad de impartir los cursos de cualificación inicial mediante teleformación.

La convivencia entre la formación digital y presencial es algo que ya se está produciendo en otros países europeos, en los que se están consiguiendo efectos tan beneficiosos como son:

- (i) una mayor y variada oferta que lleva a conceder un servicio más competitivo;
- (ii) que residentes del entorno rural y de la conocida como la España vaciada puedan tener acceso a este tipo de formación; y
- (iii) que se generen nuevos puestos de trabajo tanto por cuenta ajena como en régimen de autónomo.

Evidentemente, todo lo anterior esto tiene una repercusión directa tanto en favor del conductor como de la seguridad vial. Por lo expuesto, conviene crear el marco legislativo que permita la referida convivencia en España y que permita a los usuarios elegir libremente que modelo se adecúa más a sus intereses.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario VOX

Al Artículo único. Apartado veintidós

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 82

Se propone la adición al Artículo único de un apartado veintidós. Su redacción debe decir:

«Veintidós. Se añade un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 66 que queda redactado del siguiente modo:

“En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, en el permiso de circulación se indicarán sus características, grado de automatización y entorno operacional conforme se desarrolle reglamentariamente.”»

JUSTIFICACIÓN

Al igual que se exponía en la enmienda tercera, se propone esta adición al objeto de permitir el desarrollo del vehículo autónomo en España.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en los artículos 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de junio de 2020.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Título

De modificación.

Se propone la modificación del Título del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 83

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la Exposición de Motivos

De supresión.

Se propone la supresión del párrafo decimoprimer y decimosegundo de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que comienzan respectivamente con las expresiones «Por otra parte, se suprime (...)» y «También se ha tenido en consideración (...)».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado uno

De modificación.

Se propone la modificación del apartado uno del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Uno. El párrafo c) del artículo 4 queda redactado del siguiente modo:

“c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado tres

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 84

Se propone la modificación del apartado tres del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Tres. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 10 queda redactado del siguiente modo:

«1. Todos los usuarios de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, estando terminantemente prohibido el acoso a otros conductores y usuarios vulnerables de la red viaria.

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado cuatro

De modificación.

Se propone la modificación del apartado cuatro del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Cuatro. Los apartados 3 y 6 del artículo 13 quedan redactados del siguiente modo:

“3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Quedan exentos de dicha prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación.”

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.”

“6. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad.

Asimismo se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 85

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado cinco

De supresión.

Se propone la supresión del apartado cinco del Artículo único del Proyecto de Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado seis

De modificación.

Se propone la modificación del apartado seis del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Seis. Se modifica el apartado 5 del artículo 63 que queda redactado del siguiente modo:

“5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de doce puntos y con una frecuencia máxima de un curso cada dos años.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 86

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado siete

De supresión.

Se propone la supresión del apartado siete del Artículo único de del Proyecto de Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado ocho

De modificación.

Se propone la modificación de la letra g) de la modificación que a su vez se realiza en el apartado ocho del Artículo único del Proyecto de Ley, que modifica varios apartados del artículo 76 del texto en vigor, que queda redactado así:

«g) Utilizar, sujetando con la mano o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado diez

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 87

Se propone la modificación del apartado diez del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Diez. Se modifica el apartado 3 del artículo 80 que queda redactado del siguiente modo:

“3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77. q) y s) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización o certificación por el periodo de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado trece

De modificación.

Se propone la modificación del apartado trece del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Trece. Se incorpora una disposición adicional duodécima con el siguiente contenido:

“**Disposición adicional duodécima.** Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.

En un plazo inferior a doce meses el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 88

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado quince

De modificación.

Se propone la modificación del apartado quince del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Quince. Se incorpora una disposición transitoria quinta con el siguiente contenido:

“Disposición transitoria quinta. Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

En el plazo de un año se establecerán reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir. Hasta que se realice dicha modificación reglamentaria podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado diecinueve

De modificación.

Se propone la modificación del apartado diecinueve del Artículo único del Proyecto de Ley, que queda redactado como sigue:

«Diecinueve. Se incorpora un Anexo VIII con el siguiente contenido:

ANEXO VIII

Cursos de conducción responsable y sostenible

La duración, la modalidad de enseñanza, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción responsable y sostenible serán los que se establezcan por orden del Ministro del Interior.

1. Objeto. Los cursos de conducción responsable y sostenible tendrán por objeto contribuir de manera eficaz a la formación continua de los conductores, dada su necesidad como consecuencia de los avances tecnológicos que incorporan sistemáticamente los vehículos así como la obligación de consolidar un modelo de movilidad por carretera que sea seguro y sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 89

La realización de estos cursos, de carácter voluntario, tendrá como fin último proporcionar a los conductores las capacidades necesarias que le permitan mejorar notablemente su técnica de conducción, aprendiendo a optimizar los recursos tecnológicos de los vehículos, en aras a incrementar su seguridad así como reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.

2. Clases de cursos. Los distintos cursos de conducción responsable y sostenible deberán programarse de acuerdo con:

- a) La edad de los conductores, que se estratificará por tramos.
- b) La clase de vehículo, diferenciando, al menos, entre turismos (con tracción a dos y a cuatro ruedas) y motocicletas.
- c) El tipo de motor (de combustión, híbrido y eléctrico).
- d) Y la categoría de la vía (urbana e interurbana).

3. Centros de conducción responsable y sostenible. Los requisitos de distinta índole que han de reunir los centros habilitados para impartir los cursos de conducción responsable y sostenible se establecerán por orden del Ministro del Interior.

4. Así mismo, el Ministro del Interior fijará, mediante orden, los mecanismos de certificación y de control de calidad que garanticen que los cursos de conducción responsable y sostenible se realizan conforme a lo establecido.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la Disposición final única

De modificación.

Se propone la modificación de la Disposición final única del Proyecto de Ley, que queda redactado como sigue:

«Disposición final única. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la Disposición derogatoria única. Apartado 2

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 90

Se propone la supresión del apartado 2 de la Disposición derogatoria única, suprimiéndose la numeración del primer párrafo, que subsiste, del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del apartado primero del artículo 1 que queda redactado como sigue:

“Esta ley tiene por objeto regular el tráfico, la circulación de todos los vehículos y la seguridad vial.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica la letra p) del artículo 5 queda redactado del siguiente modo:

“p) Conceder las autorizaciones a los centros de formación regulados por el artículo 62 para la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, elaborar el contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 91

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica la letra e) del apartado 5 del artículo 8 que queda redactado como sigue:

“e) Informar sobre la publicidad de vehículos y sobre las campañas de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del apartado primero del artículo 14 que queda redactado como sigue:

“1. No puede circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 92

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se añade un apartado 3 del artículo 17 con la siguiente redacción:

“3. Cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, los conductores mencionados en el primer párrafo de este apartado 1, podrán seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada no teniendo preferencia de paso.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del primer párrafo de apartado primero del artículo 20 que queda redactado como sigue:

“Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores, vehículos de movilidad personal y vehículos para personas de movilidad reducida.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del apartado 4 del artículo 35 que queda redactado como sigue:

“4. El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 93

caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Si la calzada cuenta con más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica el párrafo primero del artículo 47 que queda redactado como sigue:

“El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección cuya eficacia en la mejora de la seguridad de los usuarios haya sido técnica y científicamente contrastada, los estudios que así lo acrediten sean ampliamente aceptados, y sobre el tipo de elemento exista una norma EN o UNE que regule sus requisitos de seguridad además del resto de términos que reglamentariamente se determine.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la adición de un nuevo párrafo después del párrafo inicial del artículo 47 que queda redactado como sigue:

“El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 94

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica el apartado 4 del artículo 65 que queda redactado como sigue:

“4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de quince horas y el contenido de los mismos incluirá las normas que afecten a la circulación ante usuarios vulnerables.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica la letra d) del artículo 76 que queda redactado como sigue:

“d) Estacionar en carriles o vías ciclistas y parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 95

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación de la letra x) del artículo 76 que queda redactado como sigue:

“x) Circular por autopistas, autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del apartado segundo del artículo 87 que queda redactado como sigue:

“2. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso:

- a) La identificación del vehículo con el que se haya cometido la presunta infracción.
- b) La identidad del denunciado si se conoce.
- c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.
- d) El nombre apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad o un empleado público que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado, su número de identificación profesional.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 96

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 8 bis 2) que queda redactado como sigue:

“8 bis 2) Bicicleta de pedales con pedaleo asistido: bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 139

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 8 bis 3) que queda redactado como sigue:

“8 bis 3) Cuatriciclo ligero: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 97

ENMIENDA NÚM. 140

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 9 bis) que queda redactado como sigue:

“9 bis. Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 23 bis) que queda redactado como sigue:

“23 bis). Remolque y semirremolque de bicicleta: Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a una bicicleta, delante o detrás y que cumple las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o la que la sustituya.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 98

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 59 bis que queda redactado como sigue:

“59 bis). Zona de prioridad peatonal. Vías reservadas al tránsito y estancia prioritarios de los peatones establecidas por los titulares de la vía.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando las dos definiciones siguientes, que queda redactado como sigue:

“Cuatriciclo pesado: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.

Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 99

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se incorpora un párrafo g) a la disposición final tercera con la siguiente redacción:

“g) los requisitos para el registro y expedición de los permisos de circulación de los vehículos dotados de sistemas de conducción automatizada, y su régimen de operación y uso.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la Disposición adicional xxx (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional xxx al Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional xxx.** Modificación del Reglamento General de Vehículos para la señalización de los vehículos de auxilio en carretera.

El Gobierno modificará el Reglamento General de Vehículos para incluir en el plazo de seis meses la facultad de que los vehículos de auxilio en carretera hagan uso de la señal V-1 de color azul cuando deban avanzar en el rescate de un vehículo que obstaculice la calzada.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 100

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

A la Disposición adicional xxx (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional xxx al Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional xxx.** Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de nueva matriculación dedicados al transporte profesional de mercancías y de viajeros de categoría M2 y M3 deberán disponer de alcoholímetros antiarranque.

Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo en los términos que se establezca reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 147

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

A la Disposición adicional xxx (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional xxx al Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional xxx.** Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.

En una plaza de un año se establecerá, por vía reglamentaria, un procedimiento para la realización de controles para la detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas en conductores profesionales de empresas dedicadas al transporte de mercancías y viajeros por carretera.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

A la Disposición adicional xxx (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional xxx al Proyecto de Ley con la siguiente redacción:

«**Disposición adicional xxx.** Reconocimientos Médicos iniciales y anuales para conductores profesionales.

Las empresas dedicadas al transporte profesional de mercancías y viajeros por carretera podrán someter al personal móvil, previo consentimiento informado, a reconocimientos médicos iniciales y anuales periódicos, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente o por remisión.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 102

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

A la rúbrica

- Enmienda núm. 73, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 110, del G.P. Popular en el Congreso.

Exposición de motivos

- Enmienda núm. 95, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 111, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre

Uno. Párrafo c) del artículo 4

- Enmienda núm. 1, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPlu).
- Enmienda núm. 74, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 96, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 112, del G.P. Popular en el Congreso.

Dos. Párrafos r), s) y t) (nuevos) del artículo 5

- Enmienda núm. 53, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 2, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPlu), letra r).
- Enmienda núm. 58, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra r).
- Enmienda núm. 75, del G.P. Republicano, letra r).
- Enmienda núm. 97, del G.P. VOX, Artículo 5, letra r)
- Enmienda núm. 59, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra t).

Tres. Apartado 1 del artículo 10

- Enmienda núm. 99, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 113, del G.P. Popular en el Congreso.

Cuatro. Apartados 3 y 6 del artículo 13

- Enmienda núm. 98, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 114, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 30, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, apartado 3.
- Enmienda núm. 54, del Sr. Rego Candamil (GPlu), apartado 3.
- Enmienda núm. 60, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 77, del G.P. Republicano, apartado 3.

Cinco. Supresión del apartado 4 del artículo 21

- Enmienda núm. 14, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 55, del Sr. Rego Candamil (GPlu).
- Enmienda núm. 61, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 79, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 100, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 115, del G.P. Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 103

Seis. Apartado 5 (nuevo) del artículo 63

- Enmienda núm. 57, del G.P. Vasco (EAJ-PNV) (supresión del apartado seis del Proyecto de ley).
- Enmienda núm. 86, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 116, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 3, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPlu), apartados 5 y 6 (nuevo).

Siete. Supresión del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 65

- Enmienda núm. 117, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 4, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPlu), apartado 1.

Ocho. Párrafos g), h) y j) del artículo 76 y párrafos z1), z2) y z3) (nuevos)

- Enmienda núm. 101, del G.P. VOX, incorpora letra d) y suprime letra z3).
- Enmienda núm. 20, del G.P. Ciudadanos, letra g).
- Enmienda núm. 35, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, letra g).
- Enmienda núm. 118, del G.P. Popular en el Congreso, letra g).
- Enmienda núm. 88, del G.P. Republicano, letras g) y x).
- Enmienda núm. 63, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra h).
- Enmienda núm. 65, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra z1).

Nueve. Párrafo q) del artículo 77 y párrafos s), t) y u) (nuevos)

- Enmienda núm. 102, del G.P. VOX (supresión letra u) del Proyecto de ley).
- Enmienda núm. 66, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra s).
- Enmienda núm. 22, del G.P. Ciudadanos, letra nueva.

Diez. Párrafo d) del apartado 2 del artículo 80 y apartado 4 (nuevo)

- Enmienda núm. 103, del G.P. VOX, apartados 2 y 4.
- Enmienda núm. 23, del G.P. Ciudadanos, apartado 2, letra d).

Once. Segundo párrafo del artículo 81

- Enmienda núm. 104, del G.P. VOX.

Doce. Disposición adicional segunda

- Enmienda núm. 5, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPlu).

Trece. Disposición adicional duodécima (nueva)

- Enmienda núm. 105, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 120, del G.P. Popular en el Congreso.

Catorce. Disposición transitoria cuarta (nueva)

- Enmienda núm. 6, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPlu).
- Enmienda núm. 71, del G.P. Vasco (EAJ-PNV) (supresión del apartado catorce del Proyecto de ley).

Quince. Disposición transitoria quinta (nueva)

- Enmienda núm. 29, del G.P. Ciudadanos.
- Enmienda núm. 72, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 121, del G.P. Popular en el Congreso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 104

Dieciséis. Párrafos j) y k) (nuevos) a la disposición final segunda

— Sin enmiendas.

Diecisiete. Párrafo f) (nuevo) a la disposición final tercera

- Enmienda núm. 7, de la Sra. Nogueras i Camero (GPlu).
- Enmienda núm. 46, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 144, del G.P. Popular en el Congreso, letra g) nueva.

Dieciocho. Anexo II

- Enmienda núm. 93, del G.P. Republicano, apartados 12, 22, 23 y 24.
- Enmienda núm. 106, del G.P. VOX, apartado 22.

Diecinueve. Anexo VIII

- Enmienda núm. 8, de la Sra. Nogueras i Camero (GPlu).
- Enmienda núm. 122, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 94, del G.P. Republicano, apartado 3.

Apartados nuevos

- Enmienda núm. 125, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 1, apartado primero.
- Enmienda núm. 11, del G.P. Ciudadanos, Artículo 5, letra p).
- Enmienda núm. 126, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 5, letra p).
- Enmienda núm. 97, del G.P. VOX, Artículo 5, letra p), y u).
- Enmienda núm. 127, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 8, apartado 5.
- Enmienda núm. 76, del G.P. Republicano, Artículo 10, apartado 2.
- Enmienda núm. 113, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 10, apartado 2.
- Enmienda núm. 12, del G.P. Ciudadanos, Artículo 11, apartado 5 nuevo.
- Enmienda núm. 98, del G.P. VOX, Artículo 13, apartados 3, 6 y 7 nuevo.
- Enmienda núm. 13, del G.P. Ciudadanos, Artículo 13, apartados 7, 8, 9, 10 y 11 nuevos.
- Enmienda núm. 128, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 14, apartado 1.
- Enmienda núm. 78, del G.P. Republicano, Artículo 17.
- Enmienda núm. 129, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 17, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 130, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 20, apartado 1.
- Enmienda núm. 80, del G.P. Republicano, Artículo 22, apartado 2.
- Enmienda núm. 81, del G.P. Republicano, Artículo 25, apartado 1.
- Enmienda núm. 31, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 35, apartado 4.
- Enmienda núm. 82, del G.P. Republicano, Artículo 35, apartado 4.
- Enmienda núm. 107, del G.P. VOX, Artículo 35, apartado 4.
- Enmienda núm. 131, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 35, apartado 4.
- Enmienda núm. 15, del G.P. Ciudadanos, Artículo 47.
- Enmienda núm. 32, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 47.
- Enmienda núm. 62, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 47.
- Enmienda núm. 132, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 47.
- Enmienda núm. 133, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 47.
- Enmienda núm. 83, del G.P. Republicano, Artículo 56.
- Enmienda núm. 33, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 59, apartado 1.
- Enmienda núm. 84, del G.P. Republicano, Artículo 61, apartado 2.
- Enmienda núm. 16, del G.P. Ciudadanos, Artículo 62, apartado 1.
- Enmienda núm. 17, del G.P. Ciudadanos, Artículo 62, apartado 1.

- Enmienda núm. 85, del G.P. Republicano, Artículo 62, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 18, del G.P. Ciudadanos, Artículo 62, apartado 2.
- Enmienda núm. 108, del G.P. VOX, Artículo 62, apartado 2.
- Enmienda núm. 134, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 65, apartado 4.
- Enmienda núm. 109, del G.P. VOX, Artículo 66, apartado 1.
- Enmienda núm. 19, del G.P. Ciudadanos, Artículo 66, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 87, del G.P. Republicano, Artículo 75, letra b), y letras nuevas.
- Enmienda núm. 34, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 75, letra nueva.
- Enmienda núm. 135, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 76, letra d).
- Enmienda núm. 35, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 76, letras d), s) y x).
- Enmienda núm. 21, del G.P. Ciudadanos, Artículo 76, letra t).
- Enmienda núm. 64, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 76, letra x).
- Enmienda núm. 88, del G.P. Republicano, Artículo 76, letra x)
- Enmienda núm. 136, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 76, letra x).
- Enmienda núm. 89, del G.P. Republicano, Artículo 77, letra nueva.
- Enmienda núm. 24, del G.P. Ciudadanos, Artículo 80, apartado 3.
- Enmienda núm. 90, del G.P. Republicano, Artículo 80, apartado 3.
- Enmienda núm. 119, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 80, apartado 3.
- Enmienda núm. 25, del G.P. Ciudadanos, Artículo 82, apartado h).
- Enmienda núm. 26, del G.P. Ciudadanos, Artículo 87, apartado 2.
- Enmienda núm. 137, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 87, apartado 2.
- Enmienda núm. 36, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 87, apartado 2, letra d).
- Enmienda núm. 37, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 93, apartado 2.
- Enmienda núm. 38, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 95, apartado 4.
- Enmienda núm. 39, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 98, letra i).
- Enmienda núm. 40, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 99, apartados 3, letras e) y f) y 4.
- Enmienda núm. 42, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 101.
- Enmienda núm. 43, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 112, apartado 4.
- Enmienda núm. 10, de la Sra. Nogueras i Camero (GPLu), Artículo 79 bis nuevo.
- Enmienda núm. 41, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Artículo 100 bis nuevo.
- Enmienda núm. 27, del G.P. Ciudadanos, Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 28, del G.P. Ciudadanos, Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 44, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 45, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 67, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 68, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 69, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 70, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 91, del G.P. Republicano, Disposición adicional nueva.
- Enmienda núm. 138, del G.P. Popular en el Congreso, Anexo I.
- Enmienda núm. 139, del G.P. Popular en el Congreso, Anexo I.
- Enmienda núm. 140, del G.P. Popular en el Congreso, Anexo I.
- Enmienda núm. 141, del G.P. Popular en el Congreso, Anexo I.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 50-2

25 de junio de 2021

Pág. 106

- Enmienda núm. 142, del G.P. Popular en el Congreso, Anexo I.
- Enmienda núm. 143, del G.P. Popular en el Congreso, Anexo I.
- Enmienda núm. 47, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Anexo V, apartado 2.
- Enmienda núm. 48, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Anexo VI, apartado 1.
- Enmienda núm. 49, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, Anexo VII.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 92, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 145, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 146, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 147, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 148, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposición transitoria única

- Enmienda núm. 9, de la Sra. Nogueiras i Camero (GPLu).

Disposición derogatoria única

- Enmienda núm. 124, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2 (supresión).

Disposición final única

- Enmienda núm. 52, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.
- Enmienda núm. 123, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposiciones finales nuevas

- Enmienda núm. 50, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social).
- Enmienda núm. 51, del G.P. Socialista y del G.P. Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (Transposición Directiva de la Unión Europea 2019/520)
- Enmienda núm. 56, del Sr. Rego Candamil (GPLu).