



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

6 de marzo de 2009

Núm. 12-7

ENMIENDAS

121/000012 Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

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 articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de febrero de 2009.—P. A. El Secretario General Adjunto para Asuntos Parlamentarios, **José Antonio Moreno Ara**.

A la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de doña Rosa Díez González, Diputada de Unión Progreso y Democracia, al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por el que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de febrero de 2009.—**Rosa Díez González**, Diputada.—La Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:
Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Al apartado dos del artículo único, que da nueva redacción al artículo 8.

Texto que se propone:

«Artículo 8. Objeto, funciones y composición.

(...)

2. Para la mejor consecución de sus fines el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial. Asimismo, el sector social de la discapacidad tendrá un representante en este órgano, designado a propuesta del Consejo Nacional de la Discapacidad.»

En sustitución de:

«Artículo 8. Objeto, funciones y composición.

(...)

2. Para la mejor consecución de sus fines el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Al apartado siete del artículo único del Proyecto de Ley, que a su vez da nueva redacción a la letra c) del numeral 4 del artículo 65.

Texto que se propone:

«4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

(...)

c) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento reservadas 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.»

En sustitución de:

«4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

(...)

c) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para discapacitados, 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.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Al apartado quince del artículo único, que da nueva redacción al Anexo II, y en concreto al número 19 de dicho Anexo, que queda redactado del siguiente modo:

Texto que se propone:

«19. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones, en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad o en cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación o los peatones...»

En sustitución de:

«19. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación o los peatones.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Al artículo único del Proyecto de Ley. Se propone el siguiente texto que da nueva redacción al artículo 2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Texto que se propone:

«Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usua-

rios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares y usuarios de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.»

En sustitución de:

«Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Al artículo único del Proyecto de Ley. Adición de un párrafo a la letra A) del artículo 7 del mismo Real Decreto.

Texto que se propone:

«Artículo 7. Competencias de los municipios.

Se atribuyen a los municipios, en ámbito de esta Ley, las siguientes competencias:

A) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

En su caso, en las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, la reserva de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, previo requerimiento de parte afectada por el hecho, la denuncia y sanción de la infracción y en su caso, inmovilización, retirada y depósito del vehículo infractor.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Al artículo único del Proyecto de Ley. Modificación del Título Preliminar artículo 1 letra c) del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Texto que se propone:

«c) A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos y terrenos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público y utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, en su caso, los estacionamientos reservados para el uso exclusivo de personas con discapacidad, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Al artículo único del Proyecto de Ley. Apartado siete. Artículo 84. Inmovilización del vehículo. Punto 1 letra m).

Texto que se propone:

«m) Cometida una infracción se compruebe que el denunciado no ha abonado dos o más sanciones por infracciones graves o muy graves firmes en vía administrativa, cuando sea éste el titular del vehículo a inmovilizar.»

En sustitución de:

«m) Cometida una infracción se compruebe que el denunciado no ha abonado dos o más sanciones por infracciones graves o muy graves firmes en vía administrativa.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:
Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Al artículo único del Proyecto de Ley. Punto 3 del artículo 86. Tratamiento residual del vehículo.

Texto que se propone

«3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las CC.AA., con competencias en materia de tráfico, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico, respectivamente en cada ámbito.»

En sustitución de:

«3. En aquellos casos en que se estimase conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:
Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De supresión.

Al artículo único del Proyecto de Ley. Artículo 92. Responsables subsidiarios del pago de multas. Proponemos la supresión de todo el artículo 92.

Supresión de todo el artículo 92.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:
Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Al artículo único del Proyecto de Ley, artículo 85 punto 1.

Texto que se propone:

«Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retira del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:»

En sustitución de:

«La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retira del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds a instancia de su Portavoz Joan Ridao i Martín al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento de

la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, febrero de 2009.—**Joan Ridao i Martín**, Portavoz del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya-Verds**

De adición.

Se añade una nueva disposición final con el siguiente redactado:

«Disposición final. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Se suprimen los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º del apartado primero del artículo 70 de la Ley 38/1992, de impuestos especiales.»

JUSTIFICACIÓN

Por creerlo conveniente, dado que no entendemos el motivo ni las justificaciones para establecer este tratamiento fiscal diferenciado y discriminatorio para determinados tipos de vehículos de tracción mecánica.

Las cifras de ventas de motos se saldó el pasado 2008, con 100.000 unidades menos que las del 2007, lo que representa un 25% menos, y las perspectivas para el año 2009, no son nada halagüeñas. Enero ha cerrado con menos de la mitad de motos matriculadas, y se prevé que el año acabe con caídas cercanas al 40%.

A la crisis del sector, motivada también por la situación de crisis económica que está padeciendo el estado español, se le debe añadir la nueva fiscalidad aplicable a partir de este año, que repercutirá de forma negativa en el precio de las mismas y por extensión al de su venta.

A la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de doña Rosa Díez González, Diputada de Unión Progreso y

Democracia, al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por el que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 2009.—**Rosa Díez González**, Diputada.—La Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

**Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Se añade una nueva disposición final con el siguiente redactado.

Disposición final. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Se suprimen los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º del apartado primero del artículo 70 de la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2009.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 13**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del apartado 6 del artículo 8.

Se propone la modificación del apartado 6 del artículo 8 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 8. Objeto, funciones y composición.

1. (Igual).
2. (Igual).
3. (Igual).
4. (Igual).
5. (Igual).

6. Su composición, régimen jurídico, orgánico y funcional se determinarán reglamentariamente.

No obstante lo anterior, las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico podrán crear o mantener sus propios Consejos de Seguridad Vial, pudiendo crearse en el resto Consejos Territoriales de Seguridad Vial.»

JUSTIFICACIÓN

La creación de órganos consultivos y asesores en materia de seguridad vial en las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en esta materia supone la utilización de un instrumento de participación de agentes implicados en la mejora de la seguridad vial desde diferentes perspectivas sectoriales. La función central de propuesta, consulta o asesoramiento que tienen atribuida estos Consejos se inserta dentro de la competencia ejecutiva en materia de tráfico y seguridad vial entendida en su sentido más estricto.

ENMIENDA NÚM. 14**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 9 bis.

Se propone la modificación del artículo 9 bis del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articu-

lado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 9 bis.

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción. Los datos facilitados deben incluir nombre y dos apellidos, domicilio donde realizar la notificación de la denuncia y el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores.

Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración.

Si se trata de un ciudadano nacional de un Estado no perteneciente a la Unión Europea, el titular, además, deberá acreditar la entrada del mismo al territorio de la Unión Europea.

La falta de cualquiera de los datos señalados o de la documentación indicada supondrá que no se ha procedido a la identificación del conductor responsable de la infracción.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de que cuando se realice la identificación de un conductor la Administración disponga de información suficiente para considerar que la identificación realizada es veraz y, por lo tanto, pueda proceder a notificar la denuncia.

ENMIENDA NÚM. 15**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 59 bis.

Se propone la modificación del artículo 59 bis del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 59 bis.

1. El titular de una autorización administrativa para conducir o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la Dirección General de Tráfico su domicilio. Este domicilio se utilizará “a efectos de notificación de sanciones” y para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que dispon-

ga. A estos efectos, los Ayuntamientos, la Agencia Estatal de Administración Tributaria, las Haciendas Forales y las Haciendas de las Comunidades Autónomas podrán comunicar a la Dirección General de Tráfico los nuevos domicilios de que tengan constancia.

2. (Igual).

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado primero, la Dirección General de Tráfico asignará además a todo titular de una autorización administrativa de circulación de vehículo y con carácter previo a su obtención, una dirección electrónica vial (DEV). A estos efectos la DEV asignada a los titulares de dichas autorizaciones que tengan domicilio en las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, será la que corresponda a la plataforma de notificación y aviso de su respectiva Comunidad.

La DEV se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los registros de vehículos y de conductores.

4. (Igual).

5. (Igual).

6. Los sistemas de notificación a los que se hace referencia en el apartado 3 requerirán mecanismos de autenticación seguros que garanticen la exclusividad de su uso y la identidad del usuario. En todo caso, se admitirá firma electrónica reconocida.

7. (el 6 del proyecto).»

JUSTIFICACIÓN

En el apartado primero se equipara a las Haciendas de los territorios históricos y de la Comunidad Foral de Navarra con la Agencia Tributaria estatal, y se añaden las Haciendas propias de las Comunidades Autónomas a efectos de obtener la más completa identificación de los domicilios.

En el apartado 3 la enmienda presentada está construida desde el punto de vista de los destinatarios de la obligatoriedad (también de la voluntariedad) de contar con un sitio de referencia de carácter obligatorio en el que recoger sus notificaciones y avisos. En la medida en que dicho sitio no corresponde de manera exclusiva con los asuntos referidos a tráfico (hecho este que aplaudimos) sino a un lugar común de notificación y avisos (el utilizado con carácter general por la Administración General del Estado y más concretamente por el MAP, parece lógico pensar que la DEV asignada a las personas jurídicas debe ser la habitual para ellas en sus relaciones con la Administración. En el caso de la CAE el sistema de notificación referido existe, y en la medida en que dicha persona jurídica tenga más relaciones con el Gobierno Vasco será habitual para ella recoger sus notificaciones en su sitio de referencia habitual, sin necesidad de tener que buscar singularmente las de tráfico en otro sitio (DEV) diferente.

Ello obliga (tal y como se podrá apreciar en el conjunto de enmiendas presentadas) a que de manera neutra para el receptor de notificaciones pero realizable sin excesivo coste desde el punto de vista tecnológico las

plataformas de notificación de referencia existentes muestren en primera instancia todas las notificaciones dirigidas a un destinatario concreto que acceda a la DEV (su DEV) independientemente de la autoridad de tráfico que genere la notificación o el aviso. En el momento en que una persona jurídica accede a un sistema de notificación, éste solicita a los otros dos si existe alguna notificación o aviso para esa identidad y los visualiza en el DEV de acceso. Desde él, el interesado puede abrir dicha notificación o aviso haciéndolo, en realidad contra la plataforma de la Comunidad Autónoma o la AGE en la que se encuentra dicha notificación o aviso. Esta fórmula además de simplificar aspectos referidos a la interoperabilidad, custodia documental, protección de datos, etc. permite que los sistemas de tramitación «on line» puedan continuar en el marco del sistema global de tramitación electrónica de las respectivas autoridades de tráfico. Este modelo, finalmente, respeta escrupulosamente la distribución competencial vigente aprovechando las potenciales soluciones que aportan las nuevas tecnologías y simplificando y haciendo más cómoda la interacción de las personas físicas y jurídicas para con las autoridades de tráfico del conjunto del Estado.

Por último se añade un nuevo apartado 6 al objeto de contar con las máximas garantías legales de identificación y firma, especialmente en el caso de las notificaciones de sanciones, y a favor de la transparencia y de un procedimiento administrativo ajustado a derecho. Para ello resulta imprescindible utilizar alguno de los instrumentos de firma electrónica establecidos en la Ley 56/2003, de 19 de diciembre, de Firma electrónica, así como en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación de la letra c) del apartado 4 del artículo 65.

Se propone la modificación de la letra c) del apartado 4 del artículo 65 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 65.4.c).

Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para discapacitados, 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, así como hacer un uso

indebido de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.»

JUSTIFICACIÓN

Al no estar tipificada esta conducta un agente de la autoridad no podría denunciarlo.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación de la letra r) del apartado 4 del artículo 65.

Se propone la modificación de la letra r) del apartado 4 del artículo 65 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 65. Cuadro general de infracciones.

4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.»

JUSTIFICACIÓN

El hecho de conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída constituye por sí solo elemento suficiente que califica de grave dichas conductas, sin necesidad de que se le añada la afección a la seguridad vial, que ya se encuentra en riesgo como consecuencia de la constatación de las citadas conductas. Esto implica la necesidad de que se dicten, al respecto, normas técnicas para los distintos tipos de cargas.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación de la letra e) del apartado 6 del artículo 65.

Se propone la modificación de la letra e) del apartado 6 del artículo 65 del Proyecto de Ley por la que se

modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 65. Cuadro general de infracciones.

6. Asimismo, son infracciones muy graves:

e) Incumplir, las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerios del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas...»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda de adición de una nueva disposición adicional decimoctava.

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 67.

Se propone la modificación del artículo 67 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado como sigue:

«Artículo 67. Sanciones.

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de 100 euros; las graves con multa de 200 euros; y las muy graves con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el Anexo IV de esta Ley.

2. (Igual).

3. a) (Igual).

b) (Igual).

c) La infracción recogida en el artículo 65.5 g) se sancionará con multa de 6.000 euros y la suspensión del permiso de conducir por un período de tres meses.

d) Las infracciones recogidas en el artículo 65.6.e) se sancionarán con multa de entre 3.000 y 15.000 euros. Asimismo, en estos supuestos se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de seis meses. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.

La realización de actividades correspondientes a las autorizaciones de centros de reconocimiento de conductores y escuelas particulares de conductores durante el tiempo de suspensión de éstas llevará aparejada una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

4. Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el agente denunciante. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 80 respecto a la posibilidad de reducción del 40 por ciento de la multa inicialmente fijada.

En el supuesto de infracciones graves que impliquen detracción de puntos o de infracciones muy graves de las previstas en el artículo 65.5, el agente denunciante tomará nota de los datos del permiso de conducción y los remitirá al órgano competente que los anotará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente y lo comunicará, de acuerdo al artículo 94.1, al Registro de Conductores e Infractores.

En el supuesto de infracciones muy graves a que se refiere el párrafo anterior, además de lo dispuesto anteriormente, el órgano competente acordará la prohibición de utilización de “cualquier” vehículo por el infractor en España por el período de un mes, a contar una vez haya transcurrido el plazo de cuarenta y ocho horas desde la formulación de la denuncia.

5. No tienen el carácter de sanciones... (resto: igual).»

JUSTIFICACIÓN

En el apartado primero se ha introducido un párrafo específico para cuando la infracción recogida en el artículo 65.4.o) se refiera a la conducción de un vehículo que supere los niveles de gases, humos y ruido permitido reglamentariamente según el tipo de vehículo. En este caso se entiende que junto con el abono de la multa se deberá acreditar, mediante certificado de una estación de ITV autorizada, que ya no se superan los niveles permitidos reglamentariamente.

En la letra c) del apartado tercero se ha incluido idéntica prevención —necesidad de que se acredite por estación de ITV autorizada— para la infracción consistente en la existencia de mecanismos de instrumentos encaminados a eludir la vigilancia de tráfico o de sistemas de detección de radar.

En la letra d) del apartado tercero entendemos, que una multa que puede ascender hasta la cantidad de 30.000 euros resulta desproporcionada como medida de reacción a la conducta prevista en el artículo 65.6.e). Si a esto añadimos la posible suspensión de actividades

por un tiempo de un año, se puede hablar en la práctica del cese de actividades de un centro de enseñanza o formación o de un centro de reconocimiento con lo que ello puede conllevar de pérdida de puestos de trabajo etcétera. En este sentido, nos parece más proporcionado la censura en forma de multa y suspensión de la actividad contenidos en nuestra enmienda.

En el párrafo segundo del apartado cuarto el cauce de transmisión de información o denuncias puestas por un agente de la autoridad dependiente de Comunidades Autónomas o Ayuntamientos es a través de su organización.

En el párrafo tercero del apartado 4 de este artículo 67 se contempla el supuesto en el que el agente de la autoridad, sin ninguna intervención de órgano administrativo alguno y sin dar oportunidad al infractor de formular alegaciones, ni siquiera de darle la mínima audiencia, impide a los no residentes en el Estado que hayan cometido una infracción de las previstas en el artículo 65.5 que utilicen su coche durante un mes en el Estado español. Esto sólo puede considerarse como una especie de incautación o embargo preventivo del vehículo con el que se ha cometido la infracción, sin que se prevea la existencia de garantía alguna para que el infractor ejerza su derecho de defensa constitucionalmente reconocido.

El reproche jurídico que las infracciones muy graves previstas en el artículo 65.5 llevan aparejado en forma de multa en el artículo 67 resulta suficiente, siendo innecesario y de dudosa constitucionalidad adoptar medidas como las recogidas en el párrafo tercero del artículo 67.4, que más que buscar la prevención de la seguridad vial llevan anudadas auténticas restricciones de derechos. Únicamente resultaría posible que la medida propuesta la fijará el órgano competente dentro del procedimiento sancionador. En cuanto a la media en sí, y dado que la conducta sancionada está calificada como muy grave, lo más lógico es que no pueda conducir ningún vehículo. Es más, hay infracciones que conllevan aparejada la sanción de suspensión del permiso de conducir por un mes (es decir, no podrán conducir ningún vehículo). Lo contrario colocaría en una situación desventajosa a aquellos que figuran en el Registro de Conductores e Infractores, respecto a los que no figuran en dicho Registro.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 68.

Se propone la modificación del artículo 68 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado

de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 68. Graduación de las sanciones.

La cuantía económica de las multas establecida en el artículo 67.1 y en el Anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.»

JUSTIFICACIÓN

La condición de reincidente es un dato objetivo derivado de la firmeza de las resoluciones administrativas y de las sentencias judiciales que constituye un parámetro de graduación de las sanciones que tiene su fundamento en los principios sancionadores propios del Derecho Penal, a los que se ajusta la potestad sancionadora en el ámbito administrativo.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del apartado 1, letra c) del artículo 69.

Se propone la modificación de la letra C) del apartado 1 del artículo 69 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 69.1.

(...)

C) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo, y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad por la infracción recaerá en éste o, en su defecto, en el titular, salvo en el supuesto de que acreditase que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Cuando se efectúe la notificación de una denuncia si el conductor habitual designado o, en su defecto, el

titular, no acreditase que él no era el conductor en el momento de la infracción, se dará por notificada la denuncia, sin necesidad de proceder a remitir un requerimiento de identificación de conductor.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 71.

Se propone la modificación del artículo 71 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 71. Competencias.

(...)

3. En las Comunidades Autónomas que tengan transferidas funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos previstos en su normativa.

(...)

5. Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, podrán asumir la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

(...)

7. La competencia para imponer la suspensión o licencia de conducción o de circulación corresponde al Jefe Provincial de Tráfico.

No obstante, en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor corresponderá a sus respectivos órganos competentes la suspensión del permiso o licencia de conducción o circulación.

8. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito geográfico de la Comunidad Autónoma.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, las Comunidades que tienen transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, desarrollan todo el procedimiento hasta la imposición de la sanción pecuniaria correspondiente. A partir de ese momento, y si la infracción impuesta conlleva la suspensión del permiso o licencia de conducción, se remite a la Jefatura Provincial para que proceda a la suspensión pertinente.

Esto supone que, con independencia de que las sanciones hayan adquirido firmeza y deba procederse a su ejecución, las Jefaturas revisan el procedimiento instruido por otra Administración y en base a sus criterios, los cuales pueden coincidir o no con los de la Administración competente, dictan o no la suspensión de la autorización.

Ello conlleva que, además de existir contradicciones entre la calificación de las infracciones, se duplique el trabajo, ya que la Jefatura tiene que examinar de nuevo todo el expediente, con lo que ello supone de pérdida de inmediatez y eficacia en la aplicación de la sanción.

Asimismo, al interesado se le genera confusión con la intervención de ambas Administraciones, ya que tras recibir distintas notificaciones de los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas, una vez impuesta la sanción económica, si procede la suspensión, las notificaciones subsiguientes corresponden a la Administración del Estado, por lo que el interesado duda con frecuencia de a que Administración dirigirse.

Ello implica que el abanico de potestades sancionadoras no debe quedar mermado con la exclusión de la suspensión del permiso o de la licencia de conducción o circulación, la cual no deja de ser una medida sancionadora incluíble en la competencia que en materia de tráfico ostentan algunas Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación del epígrafe f) del apartado 3 del artículo 74.

Se propone la modificación del epígrafe f) del apartado 3 del artículo 74 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 74. Denuncias.

3. En las denuncias que los agentes de la autoridad notifiquen en el acto al denunciado deberá constar, además de lo dispuesto en el artículo 73.2:

f) El domicilio que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tuviese asignada una dirección electrónica vial, ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.»

JUSTIFICACIÓN

El apartado 4 del artículo 28 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, que tiene carácter básico, reconoce a los ciudadanos el derecho a que, durante la tramitación de un procedimiento que se realiza de forma electrónica, puedan requerir al órgano correspondiente que las notificaciones sucesivas no se practiquen por medios electrónicos utilizándose los medios previstos en el artículo 59 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. Este derecho que resulta trascendente en el marco de la tramitación administrativa correspondiente debe tener su oportuno reflejo en este epígrafe de la Ley.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación del apartado 1 del artículo 76.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 76 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 76. Notificación de la denuncia.

1. Las notificaciones se notificarán en el acto al denunciado, debiendo contener, a efectos de lo previsto en el artículo 73.2 (Resto: igual).»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 73.2 del presente proyecto de Ley atribuye el carácter de acto de inicio del procedimiento sancionador a la denuncia formulada por los agentes de la autoridad notificada en el acto. Para que esta actuación sea completa se requiere la constancia de su recepción por parte del interesado, circunstancia que debe acreditarse con la firma de éste en la denuncia correspondiente.

Todo ello parece necesario ya que, en el proyecto, la denuncia pasa a ser el acto que inicia el procedimiento sancionador (art. 73.2) a todos los efectos y, por tanto, ese acto de dar la denuncia es una notificación en toda regla que suple la notificación ordinaria por el órgano competente. Hasta ahora la denuncia se tramitaba ante el órgano competente que era el que notificaba la infracción y daba inicio al expediente y tal notificación se rodeaba de unas mínimas garantías para el ciudadano; sin embargo, con esta redacción se entiende que la propia entrega de la denuncia es la notificación de la iniciación y si no se requiere firma de su recepción es tanto como negar la prueba de confirmación de la recepción e, incluso, el que pueda rehusarse.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 76.

Se propone la modificación de la letra c) apartado 2 del artículo 76 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos:

«Art. 76 2.

(...)

b) Que la autoridad sancionadora haya tenido conocimiento de los hechos bien por medio de cámaras de lectura de matrículas asociadas a un cinemómetro de lectura instantánea o, a través de cámaras de lectura de matrículas situadas en distintos puntos kilométricos, asociadas a un servidor que calcule velocidades medias.»

JUSTIFICACIÓN

Las nuevas tecnologías están desarrollando nuevos sistemas de control de velocidad, por lo que debe contemplarse su posible utilización.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 77.

Se propone la modificación del artículo 77 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado

de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 77. Práctica de las notificaciones de las denuncias.

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la dirección electrónica vial, de acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del artículo 59 bis.

Las Administraciones Locales utilizarán a tales efectos la DEV perteneciente al sistema de notificación de la Dirección General de Tráfico, excepto que, en el caso de Administraciones Locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, aquéllas suscriban convenios de colaboración para la notificación de denuncias a través de las plataformas de notificación de las citadas Comunidades Autónomas.

En el caso de que el denunciado no tuviese la dirección electrónica vial, o hiciese uso del derecho que le atribuye el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, la notificación... (resto: igual).

2. El sistema de notificación... (igual).

Si existiendo constancia de la puesta a disposición de la notificación... (resto: igual).

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado... (igual).

Si nadie pudiera hacerse cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente sancionador, junto con el día y la hora en la que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes.

(Resto: igual).»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, la enmienda propuesta se basa en los principios de eficiencia y eficacia, toda vez que son habituales los procesos de colaboración entre las distintas administraciones pertenecientes a una Comunidad Autónoma siendo hoy una realidad el hecho de que administraciones locales están utilizando servicios y aplicativos desarrollados y soportados en entornos de un Gobierno autonómico para la prestación de sus servicios y trámites telemáticos propios. La incorporación de las notificaciones sancionadoras de tráfico en el marco de las citadas colaboraciones, dentro de un marcado carácter voluntario que respeta la autoridad municipal, puede, de nuevo, y de manera transparente para las organizaciones y las personas interactuar con un entorno que para ellas resulte «natural».

sensu contrario, el espíritu de la ley de asegurar las notificaciones telemáticas para las personas jurídicas queda salvaguardado en el hecho de que, salvo voluntad manifiesta en contra, las notificaciones de las Administraciones locales y diputaciones provinciales se realicen contra la DEV utilizada por la DGT (pertenece al sistema de notificaciones de la AGE y específicamente del MAP).

En el último párrafo de este apartado primero se hace referencia al artículo 28.4 de la Ley 11/2007 que otorga a los ciudadanos el derecho a requerir a la Administración que las notificaciones le sean practicadas por medios distintos al electrónico en los procedimientos en los que la tramitación se desarrolla de forma electrónica.

En segundo lugar, esa misma Ley 11/2007, establece en el mismo artículo 28, dedicado a la notificación por medios electrónicos, que se entiende rechazada la notificación cuando transcurren diez días sin que se acceda al contenido de la misma una vez puesta a disposición del interesado, término que difiere del utilizado en el proyecto que se refiere a la recepción, lo que estrictamente no se ha producido si el destinatario no ha accedido a la misma.

Finalmente, con independencia de que uno de los objetivos del Proyecto de Ley sea agilizar el procedimiento sancionador ello no debe impedir que tengan que respetarse determinadas garantías vinculadas, incluso, a derechos fundamentales como el de tutela judicial efectiva consagrado en el artículo 24.1 CE.

Así, resulta mucho más acorde con la doctrina que viene marcando el TC (entre otras, STC 32/2008, de 25 de febrero y la STC 161/2006, de 22 de mayo) y el TS (STS 28 de octubre de 2004) tratar de apurar los intentos de notificación hasta que el acto de que se trate sea objeto de recepción por el interesado o, al menos, que la Administración actuante deje constancia de su diligencia en la verificación del trámite de la notificación. En este sentido, el mecanismo que prevé el párrafo segundo del artículo 59.2 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas resulta mucho más ajustado a la doctrina del TC y del TS que la fórmula que recoge el proyecto para el que basta con un único intento de notificación para que el trámite quede debidamente cumplimentado.

Esta fórmula, además de dotar de mayores garantías al procedimiento, no supone la dilatación en exceso de su tramitación, puesto que el segundo intento de notificación debe practicarse en el plazo de los tres días siguientes al efectuado en primer lugar, lo que resulta acorde con el objetivo del proyecto de no extender la duración de los procedimientos en materia de tráfico.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación del artículo 78.

Se propone la modificación del artículo 78 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 78. Notificaciones en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

1. Las notificaciones que no puedan efectuarse en la dirección electrónica vial o en el domicilio indicado, se practicarán en los Tablones Edictales de Sanciones de Tráfico (TESTRA). Transcurrido el período de quince días naturales desde que la notificación se hubiera publicado en el TESTRA correspondiente, se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite y continuándose con el procedimiento.

2. La Dirección General de Tráfico así como las Comunidades Autónomas que tengan transferidas funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor crearán sus correspondientes Tablones Edictales de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

3. El Tablón Estatal de Sanciones de Tráfico será gestionado por la Dirección General de Tráfico y su ámbito se extenderá, además, a las notificaciones que tengan que efectuar las Entidades Locales.

Los Tablones Edictales de Sanciones de Tráfico de las Comunidades Autónomas con competencias en la materia de tráfico y circulación de vehículos a motor se gestionarán por las mismas y se referirán a su ámbito de competencia, sin perjuicio de la suscripción de convenios con las entidades locales de su ámbito territorial para la notificación de las sanciones que éstas impongan a través de dichos Tablones.

4. Los TESTRA deberán utilizar sistemas compatibles y publicarán la información obtenida de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional decimosexta de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

La utilización de los tablones de edictos como medio para efectuar las notificaciones que no hayan podido practicarse en la forma prevista en las normas procedimentales constituye el empleo de un instrumento dentro de la actuación administrativa en todo caso vinculado a las atribuciones del órgano que ostenta la competencia sancionadora. Por tanto, la voluntad de implantación de un sistema de notificación electrónico estatal centralizado no se compadece con la existencia

de distintas Administraciones competentes en materia de tráfico y seguridad vial que deberán crear y gestionar sus propios TESTRA sin perjuicio de que en cualquiera de los TESTRA existente los interesados puedan obtener información de las notificaciones a ellos referidas de cualesquiera órgano sancionador competente.

Por otra parte, la Ley 11/2007 prevé en su artículo 12, relativo a la publicación electrónica del tablón de anuncios o edictos que «La publicación de actos y comunicaciones que, por disposición legal o reglamentaria deban publicarse en tablón de anuncios o edictos podrá ser sustituida o complementada por su publicación en la sede electrónica del organismo correspondiente»; es decir, que anuda el tablón de anuncios y edictos a la sede electrónica de cada administración competente.

Por último se ha tratado de racionalizar la notificación mediante TESTRA en cuanto al cumplimiento de los requerimientos de compatibilidad e interoperabilidad, de tal forma que tanto las CC.AA. de Cataluña y País Vasco y la DGT muestren sus datos en el Tablón respectivo. La extensión de esta situación a los Entes Locales resulta, a priori, más compleja por lo que se ha propuesto que las EELL utilicen el TESTRA estatal de forma subsidiaria para el caso de que no puedan o no quieran crear y gestionar un TESTRA propio (ver enmienda de adición de una nueva disposición transitoria). Lo mismo se propone para los EELL pertenecientes al ámbito territorial de las CC.AA. citadas en cuyo caso se posibilita la oportuna suscripción de convenios.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De supresión del apartado 1 del artículo 83.

Se propone la supresión del apartado 1 del artículo 83 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado como sigue:

«Artículo 83. Medidas provisionales.

1. El órgano competente que haya ordenado la incoación del procedimiento sancionador podrá adoptar mediante acuerdo motivado, en cualquier momento de la instrucción del procedimiento sancionador, las medidas provisionales que aseguren la eficacia de la resolución final.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado primero de este artículo, los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán adoptar la medi-

da de inmovilización provisional del vehículo, en garantía de la seguridad vial, en los siguientes casos:

a) Cuando el vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia.

b) Cuando el conductor o pasajero no haga uso del casco homologado de protección en los casos en que fuera obligatorio.

c) Cuando se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50% de los tiempos establecidos reglamentariamente.

d) Cuando existan indicios que pongan de manifiesto cualquier posible manipulación en los instrumentos de control. En este caso se dispondrá el traslado del vehículo a una estación de ITV autorizada a los solos efectos y por el tiempo imprescindible para verificar técnicamente dicha reforma o manipulación de los instrumentos de control corriendo los gastos de esta inspección por cuenta del denunciado si se acredita la infracción.

e) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50% por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

f) Se produzca el incumplimiento de la prohibición de uso del vehículo previsto en la presente Ley.

6. Asimismo el Agente de la autoridad deberá adoptar como medida provisional el no poder usar el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas a que se refieren los apartados 2 y 3 del artículo 12 o éstas arrojen resultado positivo.

7. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó.

9. (apartado 3 del proyecto).

10. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del titular, del arrendatario a largo plazo o del conductor habitual según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.»

JUSTIFICACIÓN

La regulación propuesta en el apartado 1 de este artículo se aparta, sin fundamento alguno, de las garantías y requisitos que para la adopción de medidas cautelares o provisionales se recogen en otros textos legales de referencia. Así, la Ley 30/1992 impide en su artículo 73.2 la imposición de medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible repa-

ración a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.

En los términos en los que se encuentra formulado ese párrafo 1 se produce un ataque frontal a la presunción de inocencia (art. 24 CE), además de limitar otros derechos del ciudadano como el de audiencia al interesado en el marco de un procedimiento administrativo.

Si a ello añadimos la inconcreción de los supuestos que pueden dar lugar a la adopción de medidas provisionales, se produce una situación de inseguridad jurídica impropia de un texto legal de contenido marcadamente sancionador, situación que culmina con la atribución a los Agentes de la Autoridad de unas facultades de naturaleza discrecional de tal envergadura que, en ausencia de cualquier tipo de garantía para el presunto infractor en quien van a recaer estas medidas provisionales, la aplicación de este precepto en su actual redacción puede dar lugar a auténticas arbitrariedades carentes del mínimo rigor jurídico.

Por todo ello, la presente enmienda parte de dotar a la naturaleza de ordinaria a la intervención del órgano competente en la adopción de medidas cautelares o provisionales en el marco establecido por la Ley 30/1992. Así en el caso de que la medida provisional contemplada en ese apartado se adoptase por el órgano competente la inmovilización será a lo largo de la tramitación del procedimiento y de conformidad a la Ley 30/1992 (es esta ley la que contempla unas normas para que el órgano competente tenga que levantar la medida provisional y adoptar la resolución que correspondan y esta ley es aplicable supletoriamente).

Por contrario, el Agente de la Autoridad únicamente adoptará la medida provisional de inmovilización y la de prohibición del uso del vehículo de forma extraordinaria y en los supuestos que específicamente se prevén en este artículo. Entre tales supuestos, y en contraste con el actual proyecto (art. 84) hemos prescindido de algunos casos en los que no parece proporcional la adopción de la medida provisional de inmovilización ya que se trataría más de una sanción que del cumplimiento de los objetivos que se quieren obtener y de la Naturaleza de una medida provisional. Nos referimos y al supuesto la no acreditación de residencia legal en España y no depósito de la multa (67.4) y ello, en este último caso, porque en el 67 (sanciones) en relación con el 65 (infracciones) la inmovilización aparece como auténtica sanción no como medida cautelar. En cuanto al supuesto de detectar mecanismos para eludir la vigilancia (84.1 k) hemos optado por incluir en el 67 (sanciones) que cuando la infracción lo sea por la instalación de mecanismos para eludir la sanción además de la multa se complementa con la certificación de la ITV de la desaparición del sistema detectado.

En cuanto a los indicios de que el vehículo supera los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente (art. 84.1 i) según el tipo de vehículo, dado que se trata de una infracción grave tipificada en el artículo 65.4, letra o) —«vehículo que incumpla las

condiciones técnicas reglamentariamente establecidas»— hemos enmendado el artículo 67 de sanciones para que junto con el pago de la multa correspondiente se acompañe la certificación de la estación de ITV autorizada de que ya no se superan los niveles permitidos. Lo que no parece proporcional es que se aplique una medida de inmovilización provisional guiada por indicios que no son garantizados por una verificación mediante instrumento homologado.

La enmienda del apartado 6 «el Agente de la autoridad podrá adoptar como medida provisional el no poder usar el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas a que se refieren los apartados 2 y 3 del artículo 12 o éstas arrojen resultado positivo» parece más coherente con lo que dice el artículo 12. 2 y 3, es decir, en vez de adoptar una medida de inmovilización acordar una de no utilización del vehículo, ya que la alcoholemia se liga al conductor no al vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas a que se refieren los apartados 2 y 3 del artículo 12 o éstas arrojen resultado positivo.

La enmienda al apartado 8, relativa a la obligación de aseguramiento tal y como presentamos la enmienda evitamos contradicciones entre el texto de este proyecto y el texto refundido Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación Vehículos a Motor ya que no puede colegirse del artículo 3 de la Ley sobre Responsabilidad Civil la inmovilización por agente de la autoridad en todos los casos, ya que si no se presenta la documentación habrá una multa y será la autoridad competente la que ordene el precinto y depósito (es decir podría ser una medida provisional adoptada por el órgano competente pero no por el agente de la autoridad). El agente de autoridad únicamente parece que puede inmovilizar si verifica que el vehículo no está asegurado.

El apartado 5 del proyecto, (relativo a la retirada, depósito y tratamiento residual del vehículo cuando el denunciado persista en su negativa a abonar las multas pendientes y resulte problemática la permanencia del vehículo en el lugar de inmovilización) se suprime ya que no parece una medida provisional y menos a adoptar por el agente de la autoridad, toda vez que se antojan desproporcionadas las medidas previstas en este apartado 5 que pueden derivar en el tratamiento residual del vehículo.

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De supresión del artículo 84.

Se propone la supresión del artículo 84 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la

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

JUSTIFICACIÓN

Toda vez que su contenido ha quedado integrado en el artículo 83.

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 86.

Se propone la modificación del artículo 86 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 86. Tratamiento residual del vehículo.

1. La Administración competente en materia de tráfico y seguridad vial en su ámbito territorial podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

- a) (Igual).
- b) (Igual).
- c) Cuando recogido... (igual).

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de dos meses, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

2. En aquellos casos en que se estimase conveniente, la Administración actuante podrá acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico.

3. La administración actuante comunicará a la Jefatura Provincial de Tráfico, a efectos de modificación en el Registro de Vehículos, la baja o destino del mismo.

4. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c), el propietario o responsable del lugar o recinto deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.»

JUSTIFICACIÓN

Otorgar un plazo de quince días naturales, transcurrido el cual la Administración se encuentra facultada para adoptar una decisión tan irreversible como el envío del vehículo a un Centro de Tratamiento de Vehículos, es decir, despojando a su titular del vehículo y procediendo a su destrucción, resulta un margen de tiempo tan reducido que dificulta, incluso, que el titular del vehículo pueda proceder a su retirada.

Además, hay que tener en cuenta que del texto propuesto no se desprende que la Administración vaya a utilizar mecanismos adicionales a los requeridos para la notificación de cualquier acto administrativo tendentes a asegurarse de que el interesado tenga conocimiento fehaciente de la referida advertencia de la retirada y traslado de su vehículo.

En este sentido, la contundencia de la medida propuesta debe llevar aparejada un plazo razonable para su conocimiento y ejercicio de lo que se considere más conveniente por parte del interesado y titular del vehículo. En consecuencia, un plazo de dos meses nos parece más razonable y adecuado a los fines previstos.

Por último se contempla la posibilidad de que las CC.AA. con competencias ejecutivas en materia de tráfico también puedan conseguir estos vehículos si les interesa.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 87.1.

Se propone la modificación del artículo 87 párrafo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado como sigue:

«1. La comisión de una infracción muy grave de las previstas en los párrafos a), b), c), d), e) y f), del artículo 65.5 implicará la prohibición de uso de cualquier vehículo por el infractor en tanto no se dicte la correspondiente resolución sancionadora o se produzca el abono de la sanción.»

JUSTIFICACIÓN

Dado que la conducta sancionada está calificada como muy grave, la medida más lógica es que no pueda conducir ningún vehículo. Es más, hay infracciones

que conlleven aparejada la sanción de suspensión del permiso de conducir por un mes (es decir, no podrán conducir ningún vehículo). Lo contrario colocaría en una situación desventajosa a aquellos que figuran en el Registro de Conductores e Infractores, respecto a los que no figuran en dicho Registro.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del apartado 3, del artículo 94.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 94 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 94. Anotación y cancelación.

(...)

3. En el Registro de Vehículos quedarán reflejadas las sanciones graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas, en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Ello va a permitir tener constancia de aquellos vehículos extranjeros que reiteran conductas infractoras y, por lo tanto, tomar las medidas oportunas al respecto.

Lo dicho conllevará la necesidad de modificar el Reglamento General de Vehículos en los preceptos relativos al Registro de Vehículos.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 95.

Se propone la modificación del artículo 95 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 95. El Registro Estatal de Accidentes de Tráfico.

1. Se crea el Registro Estatal de Accidentes de Tráfico que será llevado y gestionado por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Accidentes de Tráfico, cuyos datos se integrarán en el Registro Estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Los registros que, como en el presente supuesto, tienen por objeto el acopio de datos e informaciones destinadas a mejorar la eficacia de las medidas a adoptar en un ámbito sectorial concreto, no son sino manifestaciones expresas de una competencia ejecutiva en una materia específica, en este caso la de tráfico y circulación de vehículos a motor. En tal sentido las SSTC 243/1994, reiterada en la 179/1998 (seguridad industrial) entiende que «el Estado pese a carecer de competencias de ejecución en materia de seguridad industrial puede establecer los Registros que estime necesarios para ejercer sus competencias, aunque el régimen jurídico de dichos Registros deba respetar las competencias de ejecución que puedan haber asumido las CC.AA. (STC 243/1994).

Es posible constitucionalmente la creación de un Registro único para todo el Estado que garantice la centralización de todos los datos a los estrictos efectos de información y publicidad.

El Estado en la gestión de ese Registro único debe respetar las competencias ejecutivas de las CC.AA. en las actividades que configuren la seguridad industrial y que abarcan:

- facultades de autorización,
- facultades de denegación de la autorización en caso de incumplimiento de los requisitos exigidos,
- inscripción en el registro y cancelación,

y en general, todas aquellas que afectan a la efectiva llevanza del Registro por las CC.AA.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación del artículo 97.

Se propone la modificación del artículo 97 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado

de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Artículo 97. Comunicación y acceso a los datos del Registro.

1. Las Comunidades Autónomas competentes en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor deberán efectuar la comunicación de los datos referente a los accidentes de tráfico en sus ámbitos territoriales contenidos en sus respectivos registros autonómicos, en los términos que se establezcan en los Convenios de colaboración que suscriban con la Dirección General de Tráfico a estos efectos.

El resto de Administraciones Públicas competentes se ajustarán a lo que disponga una Orden del Ministerio del Interior.

3. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda al artículo 95 del presente proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación de la disposición adicional quinta.

Se propone la modificación de la disposición adicional quinta del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional quinta. Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Sin perjuicio de lo dispuesto en sus Estatutos de Autonomía, las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor ejercerán las correspondientes funciones previstas en el artículo cinco de la presente Ley que tengan transferidas. En todo caso, serán las competentes para otorgar las autorizaciones a las escuelas particulares de conductores para la impartición de cursos de formación, tanto para conductores de vehículos de transportes mercancías peligrosas, como para la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores.

Asimismo, serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial de acuerdo con los requisitos y contenidos mínimos de aquellos que se determinen con carácter general.

El desarrollo reglamentario de las funciones y competencias a las que hace referencia esta Disposición, se adecuará a lo dispuesto en la misma relativo a las facultades de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y seguridad vial, entendiéndose que tales funciones se encuentran incluidas y asociadas a las asumidas por dichas Comunidades Autónomas, correspondiendo a las mismas su ejercicio.»

JUSTIFICACIÓN

Sin perjuicio de lo dispuesto en sus Estatutos de Autonomía, las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor ejercerán las correspondientes funciones previstas en el artículo cinco de la presente Ley que tengan transferidas. En todo caso, serán las competentes para otorgar las autorizaciones a las escuelas particulares de conductores para la impartición de cursos de formación tanto para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, como para la obtención de la licencia de conducción.

La propuesta de disposición adicional a incluir en el Texto refundido recoge varias cuestiones de índole competencial. Por un lado, clarifica que las CC.AA. en cuyos Estatutos se asumen competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial no renuncian a acordar las transferencias precisas para el traspaso de servicios y funciones correspondientes a las competencias que tienen cabida dentro de dicho marco estatutario. Por otro lado, la enmienda garantiza que de las funciones asignadas en el artículo 5 al Ministerio del Interior, las CC.AA. serán las competentes para ejercitar aquellas que les han sido ya transferidas. Esta observación, por obvia, no puede dejar de ser necesaria en un campo donde progresivamente el Estado ha venido a delimitar, modificar o innovar sucesivas intervenciones administrativas que han sido atribuidas al Ministerio del Interior, aunque de una observancia respetuosa del marco de reparto competencial las mismas deberían haberse asignado a las CC.AA. con competencias ejecutivas.

Es por ello que consideramos inexcusable esclarecer tales asuntos e incluso, como tercera cuestión, matizar dos intervenciones ejecutivas que han sido, por vía reglamentaria, otorgadas a órganos del Ministerio del Interior: nos referimos a la autorización a escuelas particulares de conductores para la impartición de cursos de formación para la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores y a la autorización a escuelas particulares de conductores para impartir cursos de for-

mación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Ambas autorizaciones se prevén en el Reglamento General de Conductores y se regulan en el reciente Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores y en sendas Órdenes ministeriales de 18 de junio de 1998 y de 4 de diciembre de 2000. En ambos supuestos, es inexcusable que se disponga en la Ley que tales autorizaciones las otorgan en su ámbito territorial las CC.AA. con competencias ejecutivas en la materia, a las que compete —y así vienen haciéndolo— el otorgamiento de las autorizaciones de funcionamiento e inspección de las escuelas particulares de conductores.

La regulación por el Estado de nuevas funciones ejecutivas en materia de tráfico debe conllevar el reconocimiento de la ejecución por la CAPV de dichas funciones, sin necesidad de traspaso alguno ya que tales funciones deben considerarse incluidas en la competencia ejecutiva asumida.

Como hemos dicho, en la actualidad el Estado, por vía reglamentaria, viene a retener nuevas funciones ejecutivas que, sin duda, corresponden a las CC.AA. competentes en su cualidad de funciones asociadas o subsumibles entre las que fueron atribuidas, en el marco del Estatuto, por las normas de traspasos.

A tal fin, se añade, mediante esta enmienda, un último apartado a esta Disposición adicional que ordena la actividad reglamentaria para que converja sin fisuras en el desarrollo de la distribución competencial, alejando posibles interpretaciones sobre la carencia de soporte jurídico de las CC.AA. competentes para ejercer tales funciones.

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

De adición de una nueva disposición final.

Se propone la adición de una nueva disposición final al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Disposición final. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Se suprimen los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º del apartado primero del artículo 70 de la Ley 38/1992, de impuestos especiales.»

JUSTIFICACIÓN

Por creerlo conveniente, dado que no entendemos el motivo ni las justificaciones para establecer este tratamiento fiscal diferenciado y discriminatorio para determinados tipos de vehículos de tracción mecánica.

A la Mesa de la Comisión de Interior

Los Grupos Parlamentarios firmantes se dirigen a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2009.—**Ramón Jáuregui Atondo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).—**José Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.—**María Olaia Fernández Davila**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTES:

Grupos Parlamentarios Socialista, Popular en el Congreso, Catalán (Convergència i Unió), Vasco (EAJ-PNV), de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds y Mixto

De adición.

Al artículo único, apartado seis bis (nuevo).

Se propone la modificación del párrafo segundo, del apartado 7, del artículo 63 que queda redactado de la forma siguiente:

«7. (...)»

El titular de una autorización, 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.»

MOTIVACIÓN

El 1 de julio de 2006 entró en vigor en nuestro país el sistema del permiso por puntos. Uno de los elementos del sistema consistía en la posibilidad de que el conductor que hubiese perdido una parte del crédito pudiese recuperar cuatro puntos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

El desarrollo y la práctica de estos cursos durante estos dos años ha puesto de manifiesto que constituyen un buen método para proceder a la reeducación del conductor. Por este motivo, parece lógico reforzar este sistema de recuperación de puntos otorgando no cuatro, sino seis puntos por realizar este tipo de cursos.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTES:

**Grupos Parlamentarios
Socialista, Popular
en el Congreso, Catalán
(Convergència i Unió), Vasco
(EAJ-PNV), de Esquerra
Republicana-Izquierda
Unida-Iniciativa
per Catalunya-Verds y Mixto**

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación de la letra a) del artículo 80 de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«a) La reducción del 50 por ciento: (...) resto igual.»

MOTIVACIÓN

Se propone el incremento en la reducción aplicada en el procedimiento abreviado en razón del pago voluntario de las sanciones pecuniarias. La reducción del 40%

por pronto pago, aún siendo un importante avance respecto de la regulación actual (reducción del 30%) no resulta suficiente para hacer frente a los objetivos de simplificación y justicia administrativa rápida que persigue la ley. Varios son los motivos que justifican el incremento en la reducción del importe de la multa en el procedimiento abreviado hasta en un 50%.

En primer lugar, la comprensión para el ciudadano del beneficio que supone acogerse al procedimiento abreviado. Como señala la exposición de motivos, es objetivo de la ley trasladar al ámbito administrativo el concepto de juicio rápido penal que provoca que en la actualidad el 95% de los delitos de tráfico se resuelvan en 4 ó 5 días. Para cumplir este objetivo en la vía administrativa resulta más adecuado ofrecer al ciudadano un mensaje lo más sencillo posible de lo que va a suponer la utilización del procedimiento abreviado. La explicación de «la mitad» de la multa resulta mucho más comprensible que efectuar cálculos que a menudo inducen a error.

En segundo lugar, la necesidad de compartir con el ciudadano la reducción de costes que para las administraciones con competencia sancionadora supondrá la gestión del nuevo procedimiento sancionador. Este «ahorro» debe ser compartido con el ciudadano, por lo que debe incrementarse la reducción de la que se ve beneficiado.

En tercer lugar no debe olvidarse que son muchas y variadas las experiencias en el ámbito municipal donde el porcentaje de reducción del 50%, aún no estando previsto por la ley, ya se utilizaba. Ayuntamientos con excelentes resultados en seguridad vial utilizaban ya este porcentaje.

Finalmente debe recordarse que la utilización del procedimiento abreviado no sólo tiene ventajas en el importe de la cuantía económica de la multa, sino también en el período de suspensión del permiso de conducción que proceda, en su caso. En este sentido, parece claro que resulta más comprensible para el ciudadano que «todas las sanciones se reduzcan a la mitad» que no utilizar porcentajes diferentes para las diferentes sanciones.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley, por la que se modifica el texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2009.—**Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 39**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De supresión.

A la exposición de motivos, apartado 1.

Se propone suprimir el inciso que expresa «como ya ocurre con el seguro obligatorio del automóvil».

JUSTIFICACIÓN

Enmienda de contenido técnico ya que, la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor no regula la figura de conductor habitual, únicamente la de tomador del seguro que es quién contrata el seguro.

La determinación en el propio contrato de seguro de quién es el conductor habitual tiene como consecuencia la tarificación del riesgo asegurado y, a todos los efectos para la entidad aseguradora, será quién figure en la póliza de conformidad con el riesgo declarado.

ENMIENDA NÚM. 40**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

A la exposición de motivos III.

Se propone añadir la palabra arrendatario en la línea 12 del Título III, quedando su redacción de la siguiente forma:

«III. En el grupo de títulos de la obligación de todo titular o arrendatario de un vehículo de conocer no sólo cuando se detecta una infracción cometida con éste.»

JUSTIFICACIÓN

En función de la enmienda de adición al artículo 9 bis 4, corresponde que la exposición de motivos recoja la obligación del arrendatario una vez que la Ley obliga a que éste figure inscrito en el Registro de Vehículos.

ENMIENDA NÚM. 41**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De adición.

A la exposición de motivos III, primer párrafo del apartado III.

El Texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«En el grupo de títulos de imprescindible cambio para la correcta articulación del nuevo procedimiento sancionador se encuentra el Título II “Normas de comportamiento en la circulación”, que en su capítulo primero incluye las obligaciones generales de los diferentes actores implicados en la circulación. El objetivo principal es singularizar y definir una serie de deberes para el titular del vehículo implicándolo de un modo activo en la responsabilidad de su circulación. De un modo más concreto se traslada a esta parte de la ley, procedente del articulado sancionador, la obligación de todo titular de un vehículo de conocer no sólo quien hace uso del vehículo en cada momento, sino también si cuenta con la autorización administrativa necesaria para conducirlo. De esta obligación se deriva el deber de comunicar a la Administración la persona que conducía el vehículo cuando se detecta una infracción cometida con éste, siempre que lo conociera.»

JUSTIFICACIÓN

No se puede exigir de un administrado que proporcione datos ajenos a él, si no los conoce. Si el administrado puede justificar la ignorancia de tales datos por las circunstancias concurrentes, no se le puede exigir una obligación de comunicación de datos que ignora.

ENMIENDA NÚM. 42**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De supresión.

A la exposición de motivos. Apartado IV.

Se propone suprimir el siguiente párrafo:

«Las anteriores situaciones descritas han motivado que se proceda ahora a definir la cuantía de la multa en

una cantidad exacta. Sólo la existencia de circunstancias adicionales concurrentes como los antecedentes del infractor o el peligro potencial creado motivará una especial graduación de la sanción. De este modo, y especialmente en la infracción consistente en exceder el límite de velocidad, el ciudadano tendrá certeza absoluta de las consecuencias de su comportamiento infractor, independientemente de la Administración que sobre él ejerza la competencia sancionadora.»

JUSTIFICACIÓN

Entendemos que la redacción propuesta en el Proyecto de Ley vulnera el principio de proporcionalidad que rige en nuestro ordenamiento jurídico, además no se puede sancionar sin tener en cuenta los principios que rigen la graduación, y en el Proyecto de Ley se establecen importes únicos sin permitir una graduación por las circunstancias en la circulación y seguridad vial. La Ley 30/1992 recoge las circunstancias de hecho a tener en cuenta a la hora de graduar las sanciones, debiéndose guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 8.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«2. Para la mejor consecución de sus fines el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial. Asimismo el sector social de la discapacidad tendrá un representante en este órgano, designado a propuesta del Consejo Nacional de la Discapacidad.»

JUSTIFICACIÓN

Los accidentes de circulación vial son la primera causa generadora de discapacidad grave en España, por

lo que resulta evidente la necesidad de que el órgano oficial de participación y consulta de las políticas públicas de discapacidad de la Administración General del Estado (AGE), como es el Consejo Nacional de la Discapacidad, tenga presencia en el Consejo Superior de Seguridad Vial, y así lo prevea la Ley. Además, el artículo 15 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, establece que las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias participarán en los órganos consultivos de la AGE que tengan conexión directa o indirecta con su objeto.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 9.2.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 9.3.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«3. Los titulares de los vehículos y en su caso, los arrendatarios de vehículos, tienen el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, manteniéndolos en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, some-

tiéndolos a los reconocimientos e inspecciones que correspondan.»

JUSTIFICACIÓN

El deber debe extenderse a los arrendatarios de los vehículos. La exigencia de que el titular de un vehículo impida que su vehículo sea conducido por quien «pueda crear un peligro para la seguridad vial» es totalmente desproporcionada, y excede de la diligencia que se puede exigir al titular. Si aquel a quien presta su automóvil cuenta con las autorizaciones legales pertinentes para conducir, el titular no puede poner en duda que aquel es apto para una conducción responsable. En caso contrario, se estarían derivando a los particulares obligaciones que corresponden únicamente a la Administración.

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición.

Al artículo 9 bis).

Se propone añadir al final del apartado 1.º párrafo primero lo siguiente:

«a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción siempre que la conociera.»

JUSTIFICACIÓN

No se puede exigir de un administrado que proporcione datos ajenos a él, si no los conoce. Si el administrado puede justificar la ignorancia de tales datos por las circunstancias concurrentes, no se le puede exigir una obligación de comunicación de datos que ignora.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 9 bis).

Al final de primer párrafo suprimir desde «Los datos facilitados deben incluir...» hasta el final del apartado b) siguiente.

JUSTIFICACIÓN

La exigencia al titular del vehículo de que, además de identificar al conductor del vehículo facilite el número de permiso o licencia de conducir, y que si el conductor no estuviera inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular «deberá disponer» de copia de la autorización administrativa que le habilite para conducir en España y ponerla a disposición de la Administración, es una exigencia a todas luces excesiva, que no tiene mas motivación que el hacer recaer de nuevo en el titular de un automóvil, una obligación de control y de investigación que corresponde a la Administración.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición.

Al artículo 9 bis.4.

Se propone añadir un nuevo apartado, el 4.º, al artículo 9 bis:

«4.º Los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar al Registro de Vehículos el arrendatario, en los términos que se determinen mediante Orden del Ministerio del Interior.»

JUSTIFICACIÓN

Según la exposición de motivos la reforma trata de que el infractor tenga conocimiento de la denuncia en el menor tiempo posible. Nos parece una medida acertada evitar una de las comunicaciones, no sólo por el motivo expresado, sino porque se gana en productividad y se reducen gastos.

Ahora bien, al arrendador, titular de los vehículos, le resultaría prácticamente imposible cumplir con tales obligaciones si no figurara el arrendatario en el Registro de Vehículos, por cuyo motivo proponemos esta adición.

ENMIENDA NÚM. 49**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 59.2.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«2. El conductor de un vehículo queda obligado a tener todos los permisos exigidos por Ley en regla y vigentes, los cuales serán verificados por la Administración.»

JUSTIFICACIÓN

La Administración no debe recabar del ciudadano aquellos datos que posea, según disposición normativa, por lo que la obligación de comprobar la existencia de autorización alguna corresponde a la propia Administración.

ENMIENDA NÚM. 50**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 59.3

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«3. En las autorizaciones administrativas de circulación constarán los datos del titular o titulares del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Un vehículo puede pertenecer a una Comunidad de bienes.

ENMIENDA NÚM. 51**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 59 bis.1

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«1. El titular o titulares de las autorizaciones administrativas de circulación o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la Dirección General de Tráfico su domicilio. Este domicilio se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga.»

JUSTIFICACIÓN

La posibilidad de que la Administración disponga de varios domicilios a los efectos de notificación dificulta su efectividad y deja al conductor en una situación de indefensión, ya que ésta podrá notificar donde lo considere oportuno con todos los efectos que ello conlleva sin que éste tenga conocimiento de ello.

ENMIENDA NÚM. 52**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De adición.

Al artículo 59 bis.3.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«Si lo solicita el titular al que hace mención el apartado primero, la Dirección General de Tráfico le asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV). Esta dirección se hará constar tanto en el Registro de Vehículos como en el de Conductores.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 27 de la Ley 11/2007 establece el derecho de los ciudadanos a elegir la manera de comunicarse con las Administraciones Públicas, sea o no por medios electrónicos; no vinculando la opción que haya

elegido, pudiendo cambiar el sistema de notificación en cualquier momento. Por tanto, la elección de los medios electrónicos de comunicación tiene que haber sido previamente solicitada y consentida.

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 59, bis.5.

Se propone añadir al final del artículo el siguiente texto:

«... todas las notificaciones se practicarán en esa dirección electrónica vial conforme se establece en el artículo 77, sin perjuicio del derecho que al interesado le reconoce el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio.»

JUSTIFICACIÓN

La Ley 11/2007 reconoce al interesado el derecho de que durante la tramitación del procedimiento éste pueda requerir al órgano correspondiente que las notificaciones sucesivas no se practiquen por medios electrónicos, utilizándose los demás medios admitidos en el artículo 59 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico y del Procedimiento Administrativo Común, excepto en los casos previstos en el artículo 27.6 de la presente Ley.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.1.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinen.

Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 72.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la referencia a los Reglamentos, ya que se estaría incumpliendo el principio de legalidad que reconocen tanto la Constitución como la Ley 30/1992, por cuanto los Reglamentos no pueden imponer sanciones, pues es de exclusiva atribución de las leyes formales. Los Reglamentos únicamente pueden modular o especificar las infracciones.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 65.3.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la referencia a los Reglamentos, por la misma causa que en la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.4.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

c) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamientos reservadas 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

La disposición adicional octava de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, establece:

«Disposición adicional octava. Terminología.

Las referencias que en los textos normativos se efectúan a minusválidos y a personas con minusvalía, se entenderán realizadas a “personas con discapacidad”.

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las disposiciones normativas elaboradas por las Administraciones Públicas utilizarán los términos “persona con discapacidad” o “personas con discapacidad” para denominarlas.»

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.4.j).

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«j) No respetar la luz roja de un semáforo creando riesgo o peligro a los demás usuarios de la vía.»

JUSTIFICACIÓN

No se tiene en cuenta el riesgo que se haya podido generar con este comportamiento y, en consecuencia, se vulnera el principio de proporcionalidad al no valorarse las circunstancias del caso concreto.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65, punto 4.l).

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«l) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende calificar como grave no sólo a las personas que carezcan del carnet español, sino también a aquellas que teniendo un título válido en otros países no lo sea en España.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.4.t).

El texto que se propone quedará redactado como sigue:

«t) Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir.»

JUSTIFICACIÓN

No se especifica que conductor, es inconcreto, no establece que tipo de relación puede tener el conductor de que se trate respecto el vehículo. Genera confusión.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 65.4.p).

Se propone la supresión de la letra p).

JUSTIFICACIÓN

Resulta impensable solicitar a un conductor de reparto urbano, que cada vez que baje del vehículo compruebe la limpieza de la matrícula. Que sean legibles los caracteres de su matrícula es razonable, pero que la matrícula esté limpia, no lo es.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 65.4.s).

Se propone la supresión de la letra s).

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda presentada al artículo 65.4.1.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 65.4.w).

Se propone la supresión de la letra w).

JUSTIFICACIÓN

El acceso al Registro de Conductores o de Antecedentes Penales es exclusivo del interesado, por lo que no se puede exigir responsabilidad alguna al titular por desconocimiento de la situación del infractor.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.

Se propone añadir al final del apartado 5.i) lo siguiente:

«i) El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello, siempre que conociera la identidad del mismo.»

JUSTIFICACIÓN

No se puede exigir de un administrado que proporcione datos ajenos a él, si no los conoce. Si el administrado puede justificar la ignorancia de tales datos por las circunstancias concurrentes, no se le puede exigir una obligación de comunicación de datos que ignora. La obligación de identificar a los conductores infractores corresponde en primera instancia a los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. Precisamente la identificación, para que sea veraz como exige la Ley, sólo se debe realizar si se conoce la identidad del infractor.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.5.g).

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«g) Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o instrumentos encaminados a eludir la vigilancia del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la última frase ya que muchos de estos mecanismos se instalan para tener conocimiento de los tramos peligrosos, que no están señalados por la DGT, ayudando a la mejora de la Seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición

Al artículo 65.5.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«ñ) Responsabilidad de la Administración por aquellas conductas contrarias a la Seguridad Vial.

Las realizadas por Autoridades o funcionarios que en el ejercicio de su responsabilidad que pongan en peligro la Seguridad Vial.»

JUSTIFICACIÓN

La Administración debe hacerse responsable de su negligencia en Seguridad Vial, que muchas veces es la responsable de los accidentes de tráfico.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 65.7.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«7. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor, se regularán y sancionarán con arreglo a la legislación específica.»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la obligatoriedad de presentar la documentación del seguro obligatorio, ya que hay una instrucción de la DGT que ya no hace obligatorio llevar el recibo del seguro.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 67.1.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de hasta 200 euros; y las muy graves con multa de hasta 500 euros, debiendo graduarse las sanciones conforme a la Ley 30/1992. No obstante las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el Anexo IV de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Entendemos que la redacción propuesta en el Proyecto de Ley vulnera el principio de proporcionalidad que rige en nuestro ordenamiento jurídico, además no se puede sancionar sin tener en cuenta los principios que rigen la graduación, y en el Proyecto de ley se establecen importes únicos sin permitir una graduación por las circunstancias en la circulación y seguridad vial. La Ley 30/1992 recoge las circunstancias de hecho a tener en cuenta a la hora de graduar las sanciones, debiéndose guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición

Al artículo 67. 1.4 (nuevo).

Se propone añadir un punto 4 con el siguiente texto:

«4. Las Corporaciones Locales o Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, podrán establecer cuantías inferiores a 100 euros para infracciones de carácter leve. Igualmente, podrán establecer cuadros distintos para el quebrantamiento de las normas contra los límites de velocidad adaptadas a la normativa existente.»

JUSTIFICACIÓN

Existen múltiples sanciones de carácter leve cuya cuantía resulta inferior a los 100 euros, la implantación de la medida propuesta supondría un incremento significativo de sanciones para infracciones que no merecerían tal reproche. Así, por ejemplo, incrementar en tal medida la graduación por infracciones en zona SER u ORA podría suponer, además, un gran reproche social a un tipo de infracciones que ya, de por sí, son socialmente susceptibles para el ciudadano.

El cuadro de velocidad previsto en el Anexo IV de la propuesta es contrario a Derecho para su aplicación en ámbito urbano. Existirían conductas constitutivas de delito que, según ese cuadro, dejarían de serlo. Por ejemplo, circular a 136 en una vía urbana con límite de 70 km/h (túneles de la Calle 30 de Madrid) sería delito y según el cuadro de la reforma no pasa de ser una infracción grave con 500 euros de multa (Sin suspensión de permiso según la reforma —por ser grave—) y 6 puntos de detracción en el permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 67, apartado 3.a).

Se propone la supresión de la letra a).

JUSTIFICACIÓN

Se está tratando de la falta de identificación del conductor en caso de comisión de una infracción muy grave. Es decir, en el momento de comisión de los hechos, se estaba creando un peligro muy grave para la circulación. Pero a pesar de ello, por parte de los Agentes encargados del Tráfico no sólo no se detuvo al conductor en el momento de los hechos, con lo cual se habría cumplido un doble objetivo (el reestablecimiento de la seguridad vial y la identificación del conductor), sino que además se traslada la responsabilidad de la identificación al titular del vehículo, sin tener en cuenta la circunstancia de que al mismo no le sea posible cumplir con dicha obligación, o no desee hacerlo por no autoinculparse o inculpar a personas muy cercanas, cuando no autoinculparse o no identificar a personas muy cercanas constituye un derecho no penalizado, que actúa como garantía en el enjuiciamiento rápido de delitos señalado en la exposición de motivos de esta reforma.

Esta sanción al propietario del vehículo va en contra del principio de responsabilidad y del principio de proporcionalidad de los artículos 130 y 131 de la Ley 30/1992.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 67, apartado 3 b).

Se propone la supresión de la letra b), del apartado 3 del artículo 67.

JUSTIFICACIÓN

Carece de sentido agravar la sanción que ya conlleva la infracción prevista en el artículo 65.4.u) con un depósito por un período de seis meses (dónde, y con qué costo). Un período tan largo de inmovilización, y ello cuando ni siquiera es necesario que sea el titular del vehículo quien lo conduzca, sino cualquier conductor, puede llevar a situaciones injustas de difícil reparación.

La infracción prevista en el artículo 65.4.u) se debería producir únicamente cuando el vehículo no sea apto para circular por motivos de seguridad o mecánicos, no por una infracción cometida por su titular o conductor en cualquier momento dado.

Lo que debería producirse en todo caso no es el depósito del vehículo, sino a su traslado a un taller de reparación de automóviles, en donde se garantice que el vehículo quedará bien en condiciones de circular previo dictamen de la Inspección Técnica de Vehículos o bien será desguazado. Carece de sentido un depósito de un vehículo que esté en perfectas condiciones para circular, por infracciones imputables al titular o conductor.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 67, apartado 3.c).

El texto que se propone quedará redactado como sigue:

«c) La infracción recogida en el artículo 65.5.g) se sancionará con multa de 6.000 euros.»

JUSTIFICACIÓN

Carece de sentido agravar la sanción que ya conlleva la infracción prevista en el artículo 65.5.g) con la suspensión del permiso de conducción del conductor por un período de tres meses, cuando ya se le está sancionando nada menos que con 6.000 euros, parece algo totalmente desproporcionado, máxime cuando el conductor no tiene porqué tener la condición de titular del vehículo, y podía incluso ignorar o al menos no haber hecho uso, del sistema de antirradar detectado.

Si ya la sanción pecuniaria parece desproporcionada, agravarla con una suspensión del permiso de conducción durante tres meses, lo convierte en una sanción a todas luces excesiva.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 67, apartado 4.

Se propone la supresión del párrafo tercero del apartado 4, en concreto:

«En el supuesto de infracciones muy graves a que se refiere el párrafo anterior, además de lo dispuesto anteriormente, el Agente acordará la prohibición de utilización del vehículo por el infractor en España por el período de un mes, a contar una vez haya transcurrido el plazo de cuarenta y ocho horas desde la formulación de la denuncia.»

JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta que al infractor no residente se le obliga a abonar la sanción en el momento al fijarse «provisionalmente» y con carácter de depósito el importe que el conductor deberá abonar para evitar la inmovilización, acordar en ese momento la prohibición de utilización del vehículo por el infractor durante el período de un mes (una vez pasadas 48 horas) cuando aun no hay ni sanción firme, ni cuantía definitiva de la multa a imponer, puede suponer una indefensión y un agravio comparativo respecto a lo que sucede en casos semejantes en otros países.

Por otro lado, el conductor puede no ser el titular del vehículo que conducía, que incluso puede ser de alquiler, con lo cual el perjuicio que se le causaría al dueño a la empresa de alquiler sería enorme, mientras que al conductor le bastaría con alquilar o conducir otro vehículo. Y en el caso de que el vehículo sea propio y el infractor regrese a su país, ¿cómo se le devolverá al cabo del mes?

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 68.

Se propone el siguiente texto:

«Las sanciones se graduarán conforme a Derecho, según los criterios de la Ley 30/1992.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 69, apartado 1.c).

El texto que se propone quedará como sigue:

«c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad por la infracción recaerá en éste, salvo en el supuesto de que acreditase que era otro el conductor o la sustracción del vehículo. No obstante, si el conductor habitual no reconociera los hechos que se le imputan, identifique o no a quien conducía cuando se produjeron, la responsabilidad será la misma que la del titular. Si la identificación resultara fallida, fuera imposible o no se produjera, sería considerado a efectos de responsabilidad pecuniaria, del mismo modo que el titular del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

La novedosa figura del conductor habitual, que se está desarrollando mediante esta reforma, no puede convertirse en modo alguno, en ya tener «alguien» a quien sancionar sea o no autor de los hechos que se le imputan. El hacerlo así, podía incurrir en injusticias tales como por ejemplo, que aun estando el conductor habitual ausente de España en el momento de los hechos, si no consigue identificar al conductor real, las circunstancias le convertirían en autor a efectos legales, de lo que en modo alguno ha cometido. Hay por tanto que darle la oportunidad de reconocer o no su autoría en los hechos, y de proceder a identificar al conductor, si lo conociere. Y si no lo puede identificar, la responsabilidad no podría ser más que la pecuniaria.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 69, apartado 1 d).

El texto que se propone quedará como sigue:

«d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual, será responsable el conductor identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo,

de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 9 bis, salvo que el conductor identificado no admitiese la autoría, en cuyo caso la carga de la prueba recaerá en la Administración.»

JUSTIFICACIÓN

El hecho de ser identificado como conductor por el titular de un automóvil no es suficiente. Dicha identificación debe ser aceptada, y de no serlo, deberá considerarse como no válida a efectos sancionadores. De otra manera, cualquiera puede identificar a cualquiera con toda impunidad, y ser declarado como autor de unos hechos, sin serlo.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 69.1.e).

El texto que se propone quedará como sigue:

«e) En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo. En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 9 bis. La misma responsabilidad alcanzará a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados.»

JUSTIFICACIÓN

Creemos que debería de hacerse extensible la obligación de identificar a los conductores responsables de infracciones a quienes dispongan de los vehículos en virtud de su condición de depositarios temporales de los mismos, cuando las infracciones se hayan cometido mientras que aquellos se encontraban en su poder. Es el caso de los talleres mecánicos, a quienes legalmente no se podría exigir la identificación del conductor responsable ni en el actual marco legal ni en el propuesto. Se trata de un supuesto frecuente en las infracciones urbanas, y probablemente, irrelevante en las interurbanas, lo que probablemente determina que no se haya tomado en consideración hasta la fecha.

ENMIENDA NÚM. 77**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 69.1.f).

Se propone incluir un nuevo inciso en el artículo 69.1 f):

«f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

El arrendamiento de un vehículo implica que el arrendatario hará uso del mismo durante un período de tres a cinco años. En estos supuestos, el titular no puede verificar constantemente que toda la documentación y las revisiones se efectúan correctamente, obligación que sí debe realizar el arrendatario pues es el usuario permanente del vehículo. Sobre él deben, por tanto, recaer las obligaciones de que el vehículo con el que circula se encuentre en correcto estado.

ENMIENDA NÚM. 78**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 69, letra g).

El texto que se propone quedará como sigue:

«g) Las actuaciones sancionadoras por infracciones de estacionamiento se seguirán contra el titular o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que éste constase en el Registro de Vehículos, salvo en los casos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable de él.

No obstante, si el conductor habitual no reconociera los hechos que se le imputan, identifique o no a quien conducía cuando se produjeron, la responsabilidad será

la misma que la del titular. Si la identificación resultara fallida, fuera imposible o no se produjera, sería considerado a efectos de responsabilidad pecuniaria, del mismo modo que el titular del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

La doctrina suele pronunciarse en contra de los supuestos de «responsabilidad objetiva» en los que una determinada condición determina, por sí sola, la atribución de una responsabilidad que debiera ser personalísima, sobre todo en el caso de una actuación ilícita y sancionable, por más que se trate de una infracción de estacionamiento. Se propone una redacción alternativa que, con el mismo efecto, pudiera resultar menos polémica al no referirse, directamente, a esa presunción legal de responsabilidad en la infracción de estacionamiento.

La novedosa figura del conductor habitual, que se esta desarrollando mediante esta reforma, no puede convertirse en modo alguno, en ya tener «alguien» a quien sancionar, sea o no autor de los hechos que se le imputan. El hacerlo así, podría incurrir en injusticias tales como por ejemplo, que aun estando el conductor habitual ausente de España en el momento de los hechos, si no consigue identificar al conductor real, las circunstancias le convertirían en autor a efectos legales, de lo que en modo alguno ha cometido. Hay por tanto que darle la oportunidad de reconocer o no su autoría en los hechos, y de proceder a identificar al conductor, si lo conociere. Y si no lo puede identificar, la responsabilidad no podría ser mas que la pecuniaria, y en este caso de estacionamientos, similar a la establecida para el tipo de infracción cometida.

ENMIENDA NÚM. 79**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 71.

El texto que se propone quedará como sigue:

«1. La competencia para sancionar las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho o al órgano previsto en la normativa autonómica, en aquellas Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. Las competen-

cias atribuidas a los Jefes Provinciales de Tráfico corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico en las Ciudades de Ceuta y Melilla.

La competencia para sancionar las infracciones a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes. Las competencias municipales no comprenden las infracciones a los preceptos del Título IV de esta Ley ni a las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

Si se trata de infracciones cometidas bajo el ámbito de diferentes administraciones con competencia sancionadora, será competente el órgano o administración en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.

2. La competencia sancionadora podrá delegarse en órganos de la misma o diferente Administración. En particular, la competencia sancionadora podrá delegarse en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, en los términos y condiciones establecidos por el órgano delegante.

3. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos de motor, limitada al ámbito geográfico de la Comunidad Autónoma.»

JUSTIFICACIÓN

El propósito fundamental de esta enmienda de modificación es simplificar y mejorar técnicamente, desde el punto de vista jurídico, la redacción original del precepto, ampliando las posibilidades de delegación de la competencia sancionadora de acuerdo con la realidad administrativa de la Dirección General de Tráfico.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 74.2 d).

El texto que se propone quedará como sigue:

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

(...)

d) El nombre y domicilio del denunciante o, si fuera un Agente de la Autoridad, su número de identificación

profesional. Cuando el denunciante sea un empleado de los servicios de estacionamiento regulado su identificación personal constará en el expediente sancionador incoado como consecuencia de la denuncia.»

JUSTIFICACIÓN

La generalización de los servicios de control y limitación de estacionamiento en las grandes ciudades, con la consiguiente aparición de un gran número de empleados que, careciendo de la condición de agentes de la autoridad realizan tareas de vigilancia y denuncia de infracciones de estacionamiento de manera profesional estable y en el marco de sus obligaciones laborales, es una nueva situación que merece ser considerada con una atención especial.

Si bien es cierto que los trabajadores que realizan estas labores no pueden ser asimilados a los agentes de la autoridad y, por tanto, no disponen de un medio singular de protección de su identidad como es el número de identificación profesional, tampoco se trata de simples particulares que, circunstancial u ocasionalmente, deciden formular una denuncia por infracción de tráfico.

Entendemos que su condición va ligada al carácter profesional de la actividad que desempeñan y, por tanto, debieran de tener la oportunidad de que sus datos personales no fuesen dados a conocer al menos de manera generalizada, sistemática y obligatoria. Resulta mucho más razonable que, en el caso de esta clase de trabajadores; conste en la denuncia de la infracción tan sólo su número o código de identificación personal y que su nombre (el dato del domicilio podría ser el de la empresa de la que es empleado) pueda ser, desde luego, conocido por el infractor pero en el seno del expediente y sólo si lo desea expresamente y toma vista del mismo.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 74.3.e).

Se propone la supresión de la letra e).

JUSTIFICACIÓN

Se está confundiendo el deber de dictar una resolución sancionadora con la obligación de notificarlo al

interesado, con ello entienden que el boletín de denuncia llega a tener el valor de resolución sancionadora, lo que supone una restricción del derecho a la defensa o recurso para el administrado, y se contrapone nuevamente a la obligación que establece la Ley 30/1992 artículo 42, «de resolver expresamente». En la actualidad el boletín de denuncia adquiere la consideración de propuesta de resolución para el caso de no presentar pliego de descargos.

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 74.3.d).

El texto que se propone quedará como sigue:

«d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador y que dispone de un plazo de quince días hábiles para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el artículo 80, o para formular las alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas.»

JUSTIFICACIÓN

En estos momentos en que incluso en los plazos judiciales se está aplicando el concepto de día no hábil para los sábados, el modificar de los 15 días hábiles para recurrir que hasta ahora existían en 15 días naturales, no sólo supone una reducción de plazos que puede afectar a los derechos de defensa de los administrados, sino que además, puede generar desigualdades a la hora de recurrir, ya que en función del día de comisión de la infracción y del período o no festivo la de ciudad o la Comunidad en la que los hechos hayan ocurrido, habrá quien disponga de un plazo mayor o menor de respuesta. Esto va a dar lugar a mucha confusión por parte de los administrados, acostumbrados a un trato más igualitario.

Este argumento, lo damos por reproducido en cualquier otro artículo en el que, de nuevo, se hable de «días naturales» en lugar de «días hábiles.»

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 76.2.

Se propone modificar el párrafo primero, dándole una nueva redacción, del siguiente tenor:

«2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior, salvo que se trate de comisión de infracciones muy graves que deberán ser notificadas en el momento, siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:...»

JUSTIFICACIÓN

Las infracciones muy graves suponen un riesgo para la seguridad vial, y una vez detectada su comisión, la prioridad debe centrarse en impedir que el conductor continúe poniendo en riesgo su propia vida y la del resto de los usuarios de la vía. No parece lógico, que siendo la primera obligación de los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico ejercer funciones de vigilancia y control de la seguridad vial, éstos, en lugar de procurar la detención del vehículo y la identificación del conductor, permitan que continúe su marcha, para luego, días después, se comience con los trámites burocráticos de adivinar quien condujo, haciendo recaer graves sanciones (incluida la pretendida suspensión durante dos meses del permiso de circulación del vehículo) sobre un titular, que debe hacer lo que los Agentes de Tráfico no hicieron: identificar al conductor.

La función de vigilancia del tráfico y control de la seguridad vial, va relegándose cada vez más por parte de los Agentes responsables de la misma, y sin embargo, se trata de una función fundamental, no podemos dejar de insistir en que, al menos en el caso de infracciones muy graves, se cumpla con la mayor eficacia, máxime cuando de ella depende que algunas de las conductas más peligrosas, puedan ser posteriormente trasladadas al ámbito penal.

Nos preocupa que detrás de la figura novedosa del «conductor habitual» lo que exista es un intento de omitir casi al cien por cien la identificación del conductor en el momento de los hechos, y esto, respecto a la comisión de infracciones muy graves, nos parece un gran error que en nada favorecerá al incremento de la seguridad vial que todos buscamos.

Por otra parte, la función de la Ley no puede ser meramente recaudatoria, los conductores tienen derecho a sentir que se vela por la seguridad vial de una manera

activa y no reduciendo costes en cuanto al número de agentes pero incrementando ingresos por multas por medios mecánicos.

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 77.1.

El texto que se propone quedará como sigue:

«1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la dirección electrónica vial.

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 30/1992.»

JUSTIFICACIÓN

La reducción del número de intentos de notificación en el domicilio del interesado a uno sólo restringe los derechos de defensa del administrado por cuanto resulta evidente que si ya en la actualidad muchas de las notificaciones no se llegan a practicar por la ausencia de los interesados en sus domicilios o las dificultades de acceso que tienen en muchos casos los encargados de los servicios de correos, es evidente que con esta nueva modalidad la mayoría de las notificaciones se van a practicar casi de forma automática en el TESTRA, por lo que el procedimiento se va a tramitar a espaldas del administrado teniendo conocimiento del mismo únicamente cuando se haya dictado la correspondiente resolución sancionadora y la cuantía de la sanción se le exija por vía de apremio.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 77.2.

El texto que se propone quedará como sigue:

«2. Si aun existiendo constancia de la recepción de la notificación en la dirección electrónica vial, transcurrieran diez días hábiles sin que se acceda a su contenido, se entenderá por no realizada, debiéndose repetir el intento por una sola vez, una vez transcurrido el citado plazo. Si en este segundo intento tampoco se accediera a su contenido, se considerará que la notificación no ha sido realizada y deberá ser publicada en el TESTRA. El rechazo deberá siempre ser expreso y se hará constar en el expediente sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación.»

JUSTIFICACIÓN

La Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su artículo 59.2 establece que: «cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse la notificación podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie pudiera hacerse cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes».

Reducir el sistema de notificaciones a un mero intento, dando por rechazada la notificación si en el plazo de 10 días naturales el administrado no accede al contenido de la notificación enviada a la dirección electrónica vial, genera una merma de sus derechos de defensa, pues no hay que olvidar que existen períodos de vacaciones, fallos en servidores, en líneas telefónicas, ordenadores que se estropean etc. En el caso de que se compruebe que no se ha accedido al correo no se puede presuponer el rechazo en la notificación sin una comunicación independiente y fehaciente, ya sea en el TESTRA, ya sea en otro tipo de boletín o medio público.

Por otra parte la consideración de «rehusado» de una notificación con la legislación actual requiere de una conducta activa, esto es: que alguien rehuse esa notificación, que se indique que no se quiere recibir, bien por aquel a quién va dirigido, bien por familiares, portero etc.... pero nunca se presume «rehusado».

Es un agravio comparativo que, en el caso de notificaciones que se practican en el domicilio (Art 77.3 de la L.S.V.) si se deba repetir la notificación en caso de ausencia, y en el caso de una segunda ausencia deba publicarse en el boletín correspondiente, sin tener nunca por rehusada la notificación y sin embargo en caso de notificación a la dirección electrónica vial, sólo exista un intento, cuando además el tramite de comunicación

es mucho más sencillo que en el caso de notificación en domicilio.

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 77.3.

Se propone suprimir el punto 3 en su integridad.

JUSTIFICACIÓN

En este sentido no deja claro, qué pasaría después, se publicaría o se intentaría la notificación en su domicilio.

De supresión.

Al artículo 79, apartado 2.

Se propone suprimir el apartado 2.

JUSTIFICACIÓN

No se entiende porque se excluyen estos dos supuestos (antirradars instalados y no identificación del conductor) de la posibilidad de beneficiarse del pago reducido. Ambos supuestos están suficientemente sancionados, con multas muy elevadas, y hasta ahora, si podían ser motivo de descuento por pronto pago. Hacer la excepción que pretende el apartado 2 del artículo 79, supone un incremento aun mayor de cuantías económicas muy elevadas, cuya motivación ni tan siquiera se justifica.

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 78.1.

El texto que se propone quedará como sigue:

«1. Las notificaciones que no puedan efectuarse en la dirección electrónica vial o en el domicilio indicado, se practicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). Transcurrido el período de 15 días hábiles desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite y continuándose con el procedimiento.»

JUSTIFICACIÓN

Quince días naturales es un plazo escaso.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 79.4.

Se propone la modificación del apartado 4 de este artículo, de la siguiente manera:

«4. Las alegaciones; escritos y recursos podrán presentarse:

— En los registros de los órganos administrativos a que se dirijan.

— En las oficinas de Correos, en la forma reglamentariamente establecida.

— En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero.

— En cualquier otra oficina o dependencia que se establezca en la notificación sancionadora.

— El plazo para resolver comenzará a contarse a partir del momento en que tengan entrada en el registro del órgano competente.»

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de la competencia sancionadora de una manera óptima exige un adecuado control en el traslado de alegaciones, escritos y recursos que el ciudadano presenta. Estos lugares deben estar expresamente determinados, haciendo compatible la posibilidad de que el ciudadano pueda presentar sus alegaciones y recursos en un lugar próximo físicamente a su domicilio con el hecho de que el traslado de la documentación se produzca de un modo inmediato a la autoridad sancionadora.

Por otra parte: el plazo que la Administración tiene para resolver debe contar a partir del momento en que el recurso o el escrito del interesado tenga entrada en el registro del órgano competente.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 80.1.

El texto que se propone quedará como sigue:

«1. Una vez realizado el pago voluntario de la multa, en el plazo de quince días hábiles contados desde el día siguiente al de su notificación, se tendrá por concluido el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:...»

JUSTIFICACIÓN

Para que exista un mínimo de garantía para el denunciado, el pago voluntario no debe ser efectuado nunca en el acto de entrega de la denuncia, con la única intervención del Agente Denunciante. Si como se indica en la Exposición de Motivos, el procedimiento sancionador abreviado que como novedad se regula por vez primera, quiere estar basado en los juicios rápidos establecidos en la vía penal, en estos juicios rápidos siempre interviene un fiscal, y la conformidad es ratificada por el juez que dicta sentencia. Es decir, aunque sea un procedimiento rápido, existen garantías. En el caso de estar pretendiendo equiparar la rapidez, pero no las garantías. Pagar en el momento, con la única intervención del Agente Denunciante, supone una total coacción al denunciado para que, a cambio de determinadas reducciones en la sanción pecuniaria y en la suspensión, admita unos hechos sin poder ni tan siquiera meditarlo,

y sin que intervenga en el proceso mas que el Agente Denunciante.

Por último, y como ya hemos indicado varias veces, los días para poder pagar, deben ser hábiles y no naturales.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 80. 1, apartado b).

Se propone modificar el apartado b), dándole una nueva redacción, del siguiente tenor:

«b) La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que fuesen formuladas, se tendrá por no aplicable el procedimiento sancionador abreviado al que se había acogido el denunciado, continuándose la tramitación administrativa a través del procedimiento sancionador ordinario, quedando sin efecto el descuento en el importe de la sanción y en el período de suspensión de la autorización administrativa para conducir, que hubiera sido de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

Del mismo modo que ocurre en la vía penal, en la que el procesado puede decidir someterse a un juicio rápido, o no hacerlo, si una vez iniciado el proceso prefiere defender sus intereses y no conformarse con la petición del fiscal, del mismo modo, el denunciado por la comisión de una infracción a la Ley de Seguridad Vial, debe tener esa opción de decidir. Acogerse al procedimiento sancionador abreviado siempre debe ser un derecho, pero no constituir una opción inamovible.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 80 g).

Se propone la supresión de la letra g) del artículo 80.

JUSTIFICACIÓN

No existe motivo por el cual, simplemente por acogerse al procedimiento sancionador abreviado, beneficiándose así de reducciones en la multa y en los períodos de suspensión de la licencia de conducción, el infractor se vea libre de su infracción compute a efectos del Registro de Conductores e Infractores. Semejante ventaja, supone un agravio comparativo respecto a aquellos denunciados que han decidido hacer uso de su derecho a defensa, y desvirtúa además el reflejo de la realidad por parte de un registro de Conductores e Infractores que no tiene por qué hacer excepciones en función del pago.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 81.

Se propone modificar el final del apartado 2) dándole una nueva redacción, del siguiente tenor:

«2. En el supuesto de que no se hubiese producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de quince días hábiles para identificar al conductor responsable de la infracción contra el que se iniciará el procedimiento sancionador, siempre que aquel conociera la identidad del mismo.»

JUSTIFICACIÓN

No se puede exigir de un administrado que proporcione datos ajenos a él, si no los conoce. Si el administrado puede justificar la ignorancia de tales datos por las circunstancias concurrentes, no se le puede exigir una obligación de comunicación de datos que ignora.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 81, apartado 3.

Se propone modificar el apartado 3, dándole una nueva redacción al primer párrafo, del siguiente tenor:

«3. De las alegaciones formuladas, se dará traslado al Agente para que informe en el plazo de quince días hábiles.»

JUSTIFICACIÓN

Las alegaciones formuladas por el denunciado siempre deben ser trasladadas al Agente denunciante, y no sólo cuando así lo estime necesario el Instructor, ya que no hacerlo supone lesionar los derechos de defensa del denunciado. Volvemos de nuevo a la comparación entre el procedimiento administrativo y el penal.

Todo Agente de la Autoridad debe ratificarse ante el Juez para que sus argumentos sean tenidos en cuenta. Los derechos de defensa del administrado podrían verse seriamente lesionados de prosperar tal modificación, máxime teniendo en cuenta que en este procedimiento sancionador se desconoce la identidad concreta del Instructor, no ha de justificarse la negativa a dar traslado, y no se pueden realizar recursos cuando no lo estime necesario.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De modificación.

Al artículo 81, apartado 4.

Se propone modificar el apartado 4, dándole una nueva redacción, del siguiente tenor:

«4. Concluida la instrucción del procedimiento, el órgano instructor elevará propuesta de resolución al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días hábiles.»

JUSTIFICACIÓN

El dar traslado al interesado de la propuesta de resolución es fundamental de cara a sus derechos de información y defensa, ya que en modo contrario, éste no tendrá conocimiento de la marcha del procedimiento, ni argumentar en contra el contenido de la misma.

Por otra parte, en todos los procedimientos sancionadores administrativos se da traslado de esta propuesta al presunto infractor, ya sea éste persona física o jurídica. Este procedimiento sancionador en materia de tráfico no tiene por qué ser distinto del procedimiento que se aplica a un infractor de hacienda, transportes, sanidad, etc., precisamente y por producirse un elevado número de denuncias sería bueno que se elevasen igualmente el número de garantías, para una mayor seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 81, apartado 5.

Se propone modificar el apartado 5, dándole una nueva redacción, del siguiente tenor:

«5. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de quince días hábiles siguientes al de la notificación de la denuncia, se dictará resolución sancionadora por el órgano competente, en este caso —en ausencia de alegaciones—, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia. Si el denunciado formula alegaciones, la Administración deberá resolver de manera expresa, poniendo dicha resolución fin a la vía administrativa.»

JUSTIFICACIÓN

La denuncia siempre debe ser ratificada por un instructor como garantía del procedimiento, no puede tener por sí sola eficacia ejecutiva. Es necesario pues, que se dicte resolución sancionadora por el órgano competente, garante de los derechos.

Si en esta nueva regulación del procedimiento sancionador ordinario se establece como norma el carácter negativo del silencio administrativo, en realidad poco va a diferenciarse en cuanto garantías a los administrados, del procedimiento administrativo abreviado. Consideramos que el silencio administrativo en el ámbito de los recursos previstos por la Ley de Seguridad Vial debe ser positivo y no negativo, siguiendo la línea general establecida por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 82.

El texto que se propone quedará como sigue:

«Artículo 82. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

1. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores que sean competencia de los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico podrá interponerse dentro del plazo de un mes recurso de alzada ante el Director General de Tráfico.

Las resoluciones de los recursos de alzada serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los términos previstos en su Ley reguladora.

Transcurridos tres meses desde la interposición del recurso de alzada sin que recaiga resolución, se podrá entender desestimado, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

2. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores dictadas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en la normativa correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Por razones de seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 83.

Se propone la supresión del artículo 83.

JUSTIFICACIÓN

Por razones de seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 84.f).

Se propone suprimir la letra f).

JUSTIFICACIÓN

La inmovilización de un vehículo en zonas de estacionamiento limitadas «hasta que se logre la identificación del conductor», puede en la práctica suponer que un elevado número de vehículos no podrán rotar, ni dejar libre el espacio ocupado para aparcar, haciendo inviable la dinámica propia de una zona de estacionamiento limitado.

La sanción es excesiva, respecto a la infracción cometida y se hace extensivo a un bien productivo (el vehículo), por la posible negligencia del conductor, entre las que cabe destacar el abandono deliberado del vehículo.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 84.1.

Se propone la supresión del apartado 1 del artículo 84.

JUSTIFICACIÓN

No es razonable que se inmovilice el vehículo si el conductor no lleva el DNI o no lleva dinero para pagar la sanción.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 84.1.m).

Se propone suprimir la totalidad de la letra m).

JUSTIFICACIÓN

Frente al propietario cuando no coincide con el infractor, con esta medida se violan principios como el de responsabilidad, imprescindible en un procedimiento sancionador.

Con esta medida la Administración, estaría ejecutando contra los bienes del deudor sin seguir y respetar el procedimiento de apremio, actuaría por vía de hecho con los riesgos de arbitrariedad que ello conlleva.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 84, apartado 1.

Se propone suprimir los párrafos último y penúltimo del apartado 1 del artículo 84.

En concreto, lo que se solicita suprimir es lo siguiente:

«En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos i), j) y k) la inmovilización sólo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el Agente de la Autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

En el supuesto recogido en el apartado 1, párrafo m) la inmovilización se levantará únicamente cuando quede acreditado el abono de estas sanciones firmes.»

JUSTIFICACIÓN

En el caso de los apartados i), j) y k), el procedimiento que consideramos más idóneo, es semejante al que se aplica cuando se detecta un vehículo que no ha pasado la ITV obligatoria. Es decir, retención de la documentación por parte del Agente Denunciante y remisión de la misma a la Jefatura de Tráfico correspondiente, y entrega de un boletín de denuncia en el que se le conceden diez días hábiles para poder recoger la documentación retenida, previa acreditación de que han desaparecido los sistemas de detección de radar instalados, o el nivel de emisión de gases detectados.

Respecto al supuesto contenido en el apartado m), acreditar al abono de las sanciones, nos remitimos a nuestro comentario en la enmienda número 29.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 84.4.

Se propone la siguiente redacción del apartado 4 del artículo 84:

«4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos o, j) y k), los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.»

JUSTIFICACIÓN

No parece que en este supuesto sea justificada la distinción entre arrendatario a largo o a corto plazo puesto que en ambos casos la posesión del vehículo y su disposición corresponde al arrendatario, que debe ser quien asuma las consecuencias de la conducta infractora dado que lo contrario entrañaría una discriminación negativa en contra de las empresas que se dedican al alquiler de vehículos lo que normalmente se entiende como corto plazo.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 84.5.1.

Se propone la siguiente redacción:

«84.5. párrafo 1.º: Cuando, inmovilizado el vehículo, (...) resulte problemática....»

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que debe eliminarse la mención relativa a «el denunciado persista en su negativa a abonar las multas pendientes», ya que es una expresión muy general y, en consecuencia, su aplicación puede dar lugar a mucha discrecionalidad.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al artículo 84.5.

En concreto, lo que se solicita suprimir es lo siguiente:

«5. Cuando, inmovilizado el vehículo, el denunciado persista en su negativa a abonar las multas pendientes y resulte problemática su permanencia en el mismo lugar, se acordará la retirada, depósito y tratamiento residual del vehículo, en su caso, en las mismas condiciones y efectos establecidos en los artículos 85 y 86.»

JUSTIFICACIÓN

Si ya considerábamos un atropello a los derechos de los administrados obligarles a pagar «in situ» multas impagadas, al margen de cualquier procedimiento de apremio ejecutivo, mayor vulneración constituye a nuestro juicio que en caso de negativa se acuerde «la retirada, depósito y tratamiento residual del vehículo.»

El sistema para cobrar unas multas firmes impagadas y debidamente notificadas, ya está establecido a través del Reglamento de Recaudación. Omitir todas las garantías que en los procedimientos de apremio se establece, y acordar una retirada de un vehículo que tal vez no sea ni del conductor que acumula multas impagadas, y además acordar un tratamiento residual de un vehículo, sin que existan causas para ello diferentes a la voracidad recaudatoria de la Dirección General de Tráfico, es un atropello tal a los derechos de los administrados, que no podemos más que solicitar la supresión de este apartado 5.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 84.6.

Se propone la siguiente redacción:

«6. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor, en los términos recogidos en el artículo 87.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de que los supuestos que contempla el artículo 84 tengan consecuencia para el infractor, prohibiéndole utilizar el vehículo, pero estas medidas no deben provocar perjuicios económicos a quien no tiene por qué sufrirlos.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 85.2.

Se propone la siguiente redacción del artículo 85.2

«2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior, serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.»

JUSTIFICACIÓN

No parece que en este supuesto sea justificada la distinción entre arrendatario a largo o a corto plazo puesto que en ambos casos la posesión del vehículo y su disposición corresponde al arrendatario, que debe ser quien asuma las consecuencias de la conducta infractora dado que lo contrario entrañaría una discriminación negativa en contra de las empresas que se dedican al alquiler de vehículos lo que normalmente se entiende como corto plazo, de ahí que se proponga la supresión de la mención «a largo plazo» después de la referencia a arrendatario.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición

Al artículo 85.3 (nuevo).

Se añade un punto 3, que quedará redactado de la siguiente forma:

«3. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas. La comunicación se efectuará a través de la dirección electrónica vial, si el titular dispusiese de ella.»

JUSTIFICACIÓN

En el caso de los arrendamientos de vehículos los titulares de los mismos no tienen conocimiento de la retirada y depósito de vehículos. Por tal motivo, es necesario que se comunique a los titulares el lugar del depósito y las causas que han motivado la retirada y el depósito a fin de que éstos procedan como corresponda, evitando posibles perjuicios económicos.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 86.1.a).

Se propone el siguiente texto:

«a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y el propietario no hubiera formulado alegaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Si el propietario del vehículo ha formulado alegaciones, y la Administración no ha resuelto sobre las mismas, no se puede, además de impedir que el propietario recupere su automóvil por falta de resolución a sus recursos, aplicar al mismo un tratamiento residual por una tardanza, de la que el propietario no es responsable.

ENMIENDA NÚM. 110**FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De supresión.

Al artículo 87.

Se propone al supresión del artículo 87.

JUSTIFICACIÓN

Este artículo va en contra de los derechos de defensa de los administrados, ya que el apartado 1) supone, de hecho, que se va imposibilitar a los administrados su pacífico derecho de interponer recursos, ya que al hacerlo, no podrá utilizar su vehículo, hasta que se produzca resolución sancionadora o se abone la sanción. Es decir, además de imputar a una persona la comisión de una infracción muy grave, se le impide utilizar el vehículo sin tan siquiera haberle dado opción a defenderse. Por otro lado, no se especifica qué vehículo es el que no puede utilizar el infractor, si el suyo caso de que figure como propietario de alguno, o aquel con el que cometió la infracción al margen de que pertenezca a otra persona, a una empresa o a una casa de alquiler de vehículos. Si puede utilizar cualquier otro vehículo no vinculado a los hechos que se le imputan (un segundo vehículo de su propiedad, el de un familiar o un nuevo vehículo de la empresa a la que pertenezca o de la empresa de alquiler de automóviles), la efectividad de la medida es muy relativa.

En cuanto al apartado 2, aun pone más de manifiesto la incongruencia de la medida. Se pretende inmovilizar y llevar al depósito un vehículo pertenezca no al conductor, agravándose aun más los inconvenientes expuestos en el párrafo anterior.

ENMIENDA NÚM. 111**FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De supresión.

Al artículo 88.

Se propone la supresión del artículo 88.

JUSTIFICACIÓN

Si el afán recaudatorio se había puesto ya de manifiesto en los artículos anteriores, pero ahora resulta aun

más evidente, cuando, además de inmovilizar, trasladar al depósito y aplicarle un tratamiento residual a un vehículo por el hecho de ser conducido por alguien con el pago de dos o más multas pendientes, ahora también se pretende impedir al titular de una autorización administrativa a realizar ningún trámite relativo a la misma, si se constata la existencia de multas impagadas a su nombre.

Si lo que se está pretendiendo a través de años de concienciación y campañas de seguridad vial, es que todos los administrados cumplan con sus requisitos administrativos en relación con los vehículos y su conducción, el condicionar ahora el cumplimiento de dichos trámites a que existan multas impagadas, va a ser interpretado por los administrados en el sentido de que la Administración prioriza cobrar a permitir la actualización de permisos de conducir, de circulación, transferencias, renovaciones etc.

Es una confiscación en toda regla y vulnera el principio de culpabilidad.

ENMIENDA NÚM. 112**FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

De supresión.

Al artículo 92.

Se propone la supresión del artículo 92.

JUSTIFICACIÓN

La responsabilidad subsidiaria nunca puede existir cuando se ha producido la identificación del conductor, ya en ese caso, el pago de la multa corresponde en exclusiva al responsable de la comisión de la infracción, y si éste no paga, habrá que reclamarle el pago a través de los órganos recaudadores propios de la Administración. Lo que no puede hacerse en modo alguno, es aplicar una responsabilidad subsidiaria de un titular, cuando el conductor ya está identificado. Cualquier medida cautelar, por el mismo motivo, debe ir dirigida al conductor responsable.

En cuanto al «derecho de reembolso» que el apartado 3 concede al titular respecto al conductor, no se estructura dicho derecho, de tal manera que parece que, se obliga al titular a instar el procedimiento civil que corresponda para conseguir el pago del conductor, ya que el titular de un vehículo no tiene las prerrogativas para cobrar que tiene la Administración, y no puede ir a un procedimiento ejecutivo, con lo que una infracción pagada por el titular en calidad de responsable subsi-

diario se va a discutir en un procedimiento verbal u ordinario según corresponda, generando al titular más gastos de los ya soportados, y trasladando al titular una labor de recaudación que sólo a la Administración le compete.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 93.3.

Se propone el siguiente texto:

«3. Si no hubiese recaído resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar la resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.»

JUSTIFICACIÓN

Se comete un error de técnica jurídica al regular el cómputo del plazo de caducidad como plazo de prescripción, pues si bien en este último caso sí es posible reiniciar su cómputo tras haber finalizado la suspensión, en la caducidad el reinicio del cómputo del plazo tiene que hacerse por el resto del tiempo que quedaba antes de producirse dicha suspensión.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 93.4.

Se propone modificar el apartado 4, dándole una nueva redacción, del siguiente tenor:

«4. El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa pecuniaria será de un año, computado desde el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza en vía administrativa la sanción.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende asimilar las multas de tráfico con las tasas y los impuestos, y en consecuencia, modificar el plazo de un año para la prescripción de las sanciones, ampliándolo a cuatro años, basándose en los plazos establecidos por la Ley General Tributaria. Pero una multa de tráfico no es ni una tasa ni un impuesto, y por lo tanto no hay justificación para ampliar de uno a cuatro años el plazo de prescripción.

De nuevo, el interés recaudatorio que inspira esta reforma, se pone de manifiesto.

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 94.4.

Se propone la siguiente redacción:

«4. Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurrido un año desde su total cumplimiento o prescripción.»

JUSTIFICACIÓN

Es desproporcionado este plazo de cancelación de los antecedentes administrativos cuando, por ejemplo en el Código Penal los correspondientes a penas leves se cancelan a los seis meses y los de penas que no excedan de doce meses a los dos años.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al artículo 95.

Se propone la siguiente redacción:

«Artículo 95. El Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico.

Se crea el Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico que será llevado y gestionado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.»

JUSTIFICACIÓN

Nos parece el órgano adecuado para su gestión.

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición.

A la disposición adicional (nueva).

Se propone la siguiente redacción:

«El Gobierno, en el plazo de un año, deberá regular reglamentariamente las marchas Cicloturistas, con las peculiaridades que las distinguen de las pruebas deportivas.»

JUSTIFICACIÓN

La regulación actual de las marchas ciclistas no debe encuadrarse dentro de las pruebas deportivas, toda vez que no se compite en espacio y tiempo. Por este motivo, no debe someterse a la misma regulación que las pruebas deportivas, con todo lo que ello supone.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Se propone la siguiente redacción:

«Aquellas personas que sigan cursos de conducción segura o conducción eficiente sumarán por cada uno de ellos que superen con éxito, dos puntos en su carnet.»

JUSTIFICACIÓN

En la redacción del carnet por puntos no se especificó la forma de obtener estos puntos.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

A la disposición final séptima.

Se propone el siguiente texto:

«Disposición final séptima. Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, salvo los artículos 9.bis 2, 59 bis, 77 y 78, que entrarán en vigor en el plazo de 1 año. Los efectos favorables al infractor por la modificación del Anexo II de la Ley, relativos a la pérdida de puntos del permiso de circulación, tendrán lugar desde el día siguiente a su publicación.»

JUSTIFICACIÓN

La «vacatio legis» que establece la disposición final séptima supone que en tanto entra en vigor la reforma de la Ley y el nuevo Anexo II de la misma (en el que se establece qué infracciones acarrearán la pérdida de puntos en el permiso de conducir y cuántos se pierden con cada infracción) las denuncias formuladas con arreglo a la normativa vigente durante dicho período transitorio van a incluir, en algunos casos pérdidas de puntos que no se producirían si la nueva regulación estuviese ya en vigor.

Esta situación puede generar confusión, problemas procedimentales y de tramitación de los correspondientes expedientes sancionadores y resoluciones que luego se verían revocadas en los tribunales, propensos a aplicar las soluciones más favorables al infractor en aquellos casos en los que la nueva regulación resulta más benigna aun cuando la infracción se hubiese cometido estando vigente la anterior.

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De adición.

A la disposición final (nueva).

Se añade una nueva disposición final con el siguiente redactado.

«Disposición final. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Se suprimen los epígrafes 6.º, 7.º 8.º y 9.º del apartado primero del artículo 70 de la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales.»

JUSTIFICACIÓN

Por creerlo conveniente, dado que no entendemos el motivo ni las justificaciones para establecer este tratamiento fiscal diferenciado y discriminatorio para determinados tipos de vehículos de tracción mecánica.

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al Anexo I, nuevo apartado 1.bis.

Se propone la siguiente redacción:

«1.bis. Conductor habitual.—A los exclusivos efectos previstos en esta Ley será la persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesario, que estará inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, ha sido designada por el titular de un vehículo, previo su consentimiento, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9 bis, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con la enmienda al párrafo 8.º de la Exposición de Motivos, debe clarificarse que la definición de conductor habitual y su inclusión en el Registro lo será a los únicos efectos de esta Ley, al no existir regulación sobre esta figura en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

En otro caso, la incorporación legislativa de esta figura del conductor habitual tendría efectos en relación con el contrato de seguro, puesto que podría ocurrir que se considere en sede judicial que un conductor habitual lo es sin más por figurar en el Registro y ello, con independencia de quien figure como tal en el contrato de seguro.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De supresión.

Al anexo II, punto 7.

Se propone la supresión del Punto 7 del Anexo II.

JUSTIFICACIÓN

Estos hechos no atacan al bien jurídico protegido de la seguridad vial que es el que justifica la resta de puntos para algunas conductas ilícitas.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

De modificación.

Al anexo IV.

Se propone añadir en la columna referente a MULTA, delante de las cantidades, la proposición «hasta».

JUSTIFICACIÓN

En concordancia a la enmienda presentada al artículo 67.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, presenta la siguiente enmienda parcial al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 2009.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 124**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición.

Disposición adicional nueva. Quedaría redactada como sigue:

«Disposición adicional XX (nueva).

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno deberá regular la instalación obligatoria de limitadores de velocidad en 180 Km/hora para todos los vehículos a motor y ciclomotores en circulación.»

MOTIVACIÓN

Con el objetivo de facilitar la aplicación de la legislación vigente en materia de velocidad.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2009.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**Joan Ridao i Martín** y **Joan Herrera Torres**, Portavoces del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 125**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición.

En el apartado III de la exposición de motivos.

Se propone añadir las palabras «arrendatario a largo plazo» en la línea 12 del título III y su redacción quedaría así:

III. «En el grupo de títulos de...la obligación de todo titular o arrendatario a largo plazo de un vehículo de conocer no sólo... cuando se detecta una infracción cometida con éste.»

MOTIVACIÓN

En función de la enmienda de adición al artículo 9 bis 4, corresponde que la exposición de motivos recoja la obligación del arrendatario a largo plazo una vez que la Ley obliga a que éste figure inscrito en el Registro de Vehículos.

ENMIENDA NÚM. 126**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución

Del artículo 8.1, incluido en el apartado dos del artículo único

El apartado 1 del artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

«Art. 8. Objeto, funciones y composición.

1. Se constituye el Consejo Superior de Seguridad Vial como el órgano de consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial sin perjuicio de las competencias de los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de seguridad viaria.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la transferencia a Catalunya de las facultades de ejecución de la legislación del Estado en materia de Seguridad Vial y por tanto todas aquellas funciones que este capítulo atribuye de consulta y participación serían pertinentes pero aquellas de ejecución se tienen de entender siempre con respeto a las competencias autonómicas.

ENMIENDA NÚM. 127**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 8.2, incluido en el apartado Dos del artículo único

El apartado 2 del artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Para la mejor consecución de sus fines el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial. Asimismo, el sector social de la discapacidad tendrá un representante en este órgano, designado a propuesta del Consejo Nacional de la Discapacidad.»

MOTIVACIÓN

Los accidentes de circulación vial son la primera causa generadora de discapacidad grave en España, por lo que resulta evidente la necesidad de que el órgano oficial de participación y consulta de las políticas públicas de discapacidad de la Administración General del Estado (AGE), como es el Consejo Nacional de la Discapacidad, tenga presencia en el Consejo Superior de Seguridad Vial, y así lo prevea la Ley. Además, el artículo 15 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, establece que las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias participarán en los órganos consultivos de la AGE que tengan conexión directa o indirecta con su objeto.

ENMIENDA NÚM. 128**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición.

De un punto 4 (nuevo) en el artículo 9 bis, ubicado en el apartado 4 del artículo único.

Se propone añadir un nuevo párrafo, el 4.º, al artículo 9 bis:

«Las titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar al Registro de Vehículos el arrendatario.»

MOTIVACIÓN

Según la exposición de motivos la reforma trata de que el infractor tenga conocimiento de la denuncia en el menor tiempo posible. Nos parece una medida acertada evitar una de las comunicaciones, no sólo por el motivo expresado, sino porque se gana en productividad y se reducen gastos.

Ahora bien, al arrendador, titular de los vehículos, le resultaría prácticamente imposible cumplir con tales obligaciones si no figurara el arrendatario en el Registro de Vehículos, por cuyo motivo proponemos esta adición.

ENMIENDA NÚM. 129**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 59 bis, incluido en el apartado seis del artículo único.

El artículo 59 bis queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 59 bis. Domicilio y dirección electrónica vial (DEV) de los titulares de una autorización administrativa.

1. El titular de una autorización administrativa para conducir o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la Dirección General de Tráfico su domicilio. Este domicilio se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga. A estos efectos, los Ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria comunicarán a la Dirección General de Tráfico los nuevos domicilios de que tengan constancia.

2. En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar, además, un domicilio a los únicos efectos de gestión de los diferentes tributos relacionados con el vehículo.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado primero, la Dirección General de Tráfico asignará además a todo titular de una autorización administrativa de circulación de vehículo, y con carácter previo a su obten-

ción, una dirección electrónica vial (DEV) válida para su uso en todas las Administraciones con competencias sancionadoras. Esta dirección se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores.

4. La asignación de la dirección electrónica vial se realizará también al arrendatario a largo plazo que conste en el Registro de Vehículos, con carácter previo a su inclusión.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, si el titular de la autorización es una persona física sólo se le asignará una dirección electrónica vial cuando lo solicite voluntariamente, sin perjuicio del derecho que al interesado le reconoce el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos. En este caso, todas las notificaciones se practicarán en esa dirección electrónica vial válida para su uso en todas las Administraciones con competencias sancionadoras conforme se establece en el artículo 77.

6. En la dirección electrónica vial además se practicarán los avisos e incidencias relacionados con las autorizaciones administrativas recogidas en esta Ley.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la transferencia a Catalunya de las facultades de ejecución de la legislación del Estado en materia de Seguridad Vial.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición.

Se añade un nuevo apartado al principio del artículo 65.4, incluido en el apartado siete del artículo único.

«a') Superar la velocidad media establecida para un tramo de vía predeterminado.»

MOTIVACIÓN

Se proponen la modificación de este apartado en orden a poder incluir como infracción de exceso de velocidad aquella que se produce en un tramo determinado de la vía el cual se habrá de expresar en la denuncia que se ha producido la infracción.

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 65.4.c), incluido en el apartado siete del artículo único

El artículo 65.4 c) queda redactado en los siguientes términos:

«c) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento reservadas 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.»

MOTIVACIÓN

La disposición adicional octava de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, establece que:

«Disposición adicional octava. Terminología.

Las referencias que en los textos normativos se efectúan a “minusválidos” y a “personas con minusvalía”, se entenderán realizadas a “personas con discapacidad.”

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las disposiciones normativas elaboradas por las Administraciones Públicas utilizarán los términos “persona con discapacidad” o “personas con discapacidad” para denominarlas.»

Por tanto, con arreglo al párrafo segundo de esa disposición adicional, no cabe el uso de «discapacitados» sino que debe emplearse el de «personas con discapacidad.»

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 65.5 a), incluido en el apartado siete del artículo único.

El artículo 65.5 a) queda redactado en los siguientes términos:

«a) Superar la velocidad media establecida para un tramo de vía predeterminado.»

MOTIVACIÓN

Se propone la modificación de este apartado en orden a poder incluir como infracción de exceso de velocidad aquella que se produce en un tramo determinado de la vía el cual se habrá de expresar en la denuncia que se ha producido la infracción.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 65.5 b), incluido en el apartado siete del artículo único

El artículo 65.5 b) queda redactado en los siguientes términos:

«b) La conducción por las vías objeto de esta Ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan y la conducción con presencia en el organismo de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos, conforme se establezca reglamentariamente.»

MOTIVACIÓN

Se propone suprimir la referencia a niveles que incorpora el proyecto de ley y que modifica la legislación actual que únicamente se refiere a efectos de las sustancias en la conducción puesto que si se mantuviera haría inviable el control de la conducción bajo los efectos de drogas u otras sustancias estupefacientes en tanto en cuanto no se procediera al correspondiente desarrollo reglamentario que baremará la sanción atribuible a los diferentes niveles de estas sustancias en el organismo del conductor.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

De la letra f) del artículo 69.1, incluido en el apartado siete del artículo único

La letra f) del artículo 69.1 queda redactada en los siguientes términos:

«f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

El arrendamiento a largo plazo del vehículo implica que el arrendatario hará uso de éste durante un período de 3 a 5 años. En estos supuestos, el titular no puede verificar constantemente que toda la documentación y las revisiones se efectúan correctamente, obligación que si debe realizar el arrendatario pues es el usuario permanente del vehículo. Sobre él debe, por tanto, pesar la obligación de que el vehículo con el que circula se encuentre en correcto estado.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 74.1 c), incluido en el apartado siete del artículo único

«c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.»

MOTIVACIÓN

Se propone la modificación de este apartado en orden a poder incluir como infracción de exceso de velocidad aquella que se produce en un tramo determinado de la vía el cual se habrá de expresar en la denuncia que se ha producido la infracción.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 77, incluido en el apartado siete del artículo único

El artículo 77 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 77. Práctica de la notificación de las denuncias.

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la dirección electrónica vial a través de su propia plataforma electrónica.

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico o en el mas actualizado que haya podido obtener la Administración sancionadora a través del Padrón o de las bases de datos tributarias.

2. El sistema de notificación en la dirección electrónica vial permitirá acreditar la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la dirección electrónica vial, transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el expediente sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y

se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad.

Si nadie pudiera hacerse cargo de la notificación, se anotará esta circunstancia en el expediente sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, dándose por no practicada.

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el expediente sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la transferencia a Catalunya de las facultades de ejecución de la legislación del Estado en materia de Seguridad Vial.

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del artículo 78, incluido en el apartado siete del artículo único

El artículo 78 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 78. Notificaciones en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

1. Las notificaciones que no puedan efectuarse en la dirección electrónica vial o en el domicilio indicado, se practicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) o Tablón Edictal de la Administración Sancionadora competente dando cuenta e informando a TESTRA. Transcurrido el período de quince días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA o el Tablón Edictal de la Administración Sancionadora competente se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite y continuándose con el procedimiento.

2. El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será gestionado por la Dirección General de Tráfico. La práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior sin perjuicio de la coordinación y colaboración con las Administraciones Sancionadoras competentes en sus respectivos ámbitos.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la transferencia a Catalunya de las facultades de ejecución de la legislación del Estado en materia de Seguridad Vial.

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación.

De la letra a) del artículo 80, incluido en el apartado siete del artículo único.

La letra a) del artículo 80 queda redactado en los siguientes términos:

«a) La reducción del 50 por ciento:

(...) resto igual.»

MOTIVACIÓN

Se propone el incremento en la reducción aplicada en el procedimiento abreviado en razón del pago voluntario de las sanciones pecuniarias. La reducción del 40% por pronto pago, aún siendo un importante avance respecto de la regulación actual (reducción del 30%) no resulta suficiente para hacer frente a los objetivos de simplificación y justicia administrativa rápida que persigue la ley. Varios son los motivos que justifican el incremento en la reducción del importe de la multa en el procedimiento abreviado hasta en un 50%.

En primer lugar, la comprensión para el ciudadano del beneficio que supone acogerse al procedimiento abreviado. Como señala la exposición de motivos, es objetivo de la ley trasladar al ámbito administrativo el concepto de juicio rápido penal que provoca que en la actualidad el 95% de los delitos de tráfico se resuelvan en 4 o 5 días. Para cumplir este objetivo en la vía admi-

nistrativa resulta más adecuado ofrecer al ciudadano un mensaje lo más sencillo posible de lo que va a suponer la utilización del procedimiento abreviado. La explicación de «la mitad» de la multa resulta mucho más comprensible que efectuar cálculos que a menudo inducen a error.

En segundo lugar, la necesidad de compartir con el ciudadano la reducción de costes que para las administraciones con competencia sancionadora supondrá la gestión del nuevo procedimiento sancionador. Este «ahorro» debe ser compartido con el ciudadano, por lo que debe incrementarse la reducción de la que se ve beneficiado.

En tercer lugar no debe olvidarse que son muchas y variadas las experiencias en el ámbito municipal donde el porcentaje de reducción del 50%, aún no estando previsto por la ley, ya se utilizaba. Ayuntamientos con excelentes resultados en seguridad vial utilizaban ya este porcentaje.

Finalmente debe recordarse que la utilización del procedimiento abreviado no solo tiene ventajas en el importe de la cuantía económica de la multa, sino también en el período de suspensión del permiso de conducción que proceda, en su caso. En este sentido, parece claro que resulta más comprensible para el ciudadano que «todas las sanciones se reduzcan a la mitad» que no utilizar porcentajes diferentes para las diferentes sanciones.

ENMIENDA NÚM. 139

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Nueva redacción del punto 5 del artículo 81, incluido en el apartado siete del artículo único

El punto 5 del artículo 81, incluido en el apartado siete del artículo único queda redactado como sigue:

«5. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de quince días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, esta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. Sin necesidad de dictar ni notificar resolución expresa, la finalización del plazo citado en este apartado tiene las siguientes consecuencias:

a) El agotamiento de la vía administrativa siendo recurrible el procedimiento sancionador únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

b) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquel en que concluya el plazo de quince días naturales posteriores al de la notificación de la denuncia.

c) La firmeza de la sanción en vía administrativa.

Lo dispuesto anteriormente será de aplicación únicamente cuando se trate de:

d) Infracciones leves.

e) Infracciones graves que no detraigan puntos.

f) Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 140

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución.

Del apartado 6 del artículo 82, incluido en el apartado siete del artículo único

El apartado 6 del artículo 82 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 82. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

(...)

6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las Entidades Locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica.»

MOTIVACIÓN

Se propone la modificación del apartado 6 relativo a las Comunidades Autónomas porque tal y como se propone en la redacción del proyecto de ley deja dudas a la eliminación del recurso de alzada para el caso de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas

en materia sancionadora si los órganos que dictaran la resolución sancionadora no agotaran en su caso la vía administrativa. Como entendemos y compartimos que la intención del legislador es eliminar dicho recurso y sustituirlo por el potestativo de reposición a los efectos que la resolución sancionadora sea inmediatamente ejecutiva entendemos que la enmienda propuesta clarifica y mejora la redacción de este articulado.

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De supresión.

En el artículo 84, párrafo 1, incluido en el apartado siete del artículo único.

Se propone la siguiente redacción:

«Cuando, inmovilizado el vehículo, (...) resulte problemática....»

MOTIVACIÓN

Consideramos que debe eliminarse la mención relativa a «el denunciado persista en su negativa a abonar las multas pendientes», ya que es una expresión muy general y, en consecuencia, su aplicación puede dar lugar a mucha discrecionalidad.

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación.

Del artículo 84.6, incluido en el apartado siete del artículo único

Se propone la siguiente redacción:

«6. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del

vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor, en los términos recogidos en el artículo 87, siempre que la inhabilitación no sea imputable a las condiciones del vehículo.»

MOTIVACIÓN

Se trata de que los supuestos que contempla el artículo 84 tengan consecuencia para el infractor, prohibiéndole utilizar el vehículo, pero estas medidas no deben provocar perjuicios económicos a quien no tiene por qué sufrirlos.

Por otra parte, la inmovilización del vehículo puede deberse, no a una infracción del conductor sino a que el vehículo no cumpla las condiciones técnicas necesarias para circular como, por ejemplo, no haber pasado la ITV).

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación.

Del artículo 88, incluido en el apartado siete del artículo único

Se propone la siguiente redacción:

«1. El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo o a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos cuando constasen como impagadas en su historial de conductor dos sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando constasen como impagadas en el historial del vehículo dos sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves, siempre que éste sea responsable de su impago.

Queda exceptuado de lo dispuesto en los párrafos anteriores el trámite de baja temporal o definitiva de vehículos.»

MOTIVACIÓN

Se trata de que las consecuencias del impago de las sanciones recaigan sobre quien sea el infractor y, en

consecuencia, responsable de su pago, pero que no afecten a los titulares de los vehículos en arrendamiento cuando éstos no han infringido la Ley.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición

Se propone añadir un apartado 4 en el artículo 91, incluido en el apartado siete del artículo único

El apartado 4 (nuevo) del artículo 91 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como los Ayuntamientos podrán ejercer sus facultades recaudatorias fuera del ámbito de su competencia territorial, o acudir a las fórmulas de cooperación establecidas en el artículo 8.3 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Asimismo, las entidades locales que, al amparo del artículo 7 del citado Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales, hayan asumido por delegación de otras entidades locales integradas en su territorio, las facultades de recaudación de multas de tráfico impuestas por dichas entidades, podrán ejercer tales facultades en todo el ámbito territorial de España.»

MOTIVACIÓN

Una de las preocupaciones comunes de las Administraciones Locales en materia de disciplina vial son los obstáculos que deben salvarse para ejecutar las sanciones impuestas, especialmente cuando el sancionado posee su patrimonio fuera del ámbito territorial de la Administración sancionadora. Obstáculos que vienen determinados por un concepto normativo de la extraterritorialidad que no se corresponde con la realidad pero que, sin embargo, conforma y ampara, en la práctica, un auténtico espacio de impunidad, para frustración de los gestores locales y agravio de los ciudadanos cumplidores.

ENMIENDA NÚM. 145**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución

Del apartado 1 del artículo 97, incluido en el apartado ocho del artículo único

El apartado 1 del artículo 97 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 97. Comunicación y acceso a los datos del Registro.

1. Las Administraciones Públicas competentes deberán efectuar la comunicación de la información referente a las víctimas de accidentes de tráfico en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior sin perjuicio del respeto a los términos del ejercicio de las competencias previstos en la normativa que traspasa dichas competencias.»

MOTIVACIÓN

Se propone la modificación del apartado 1 del redactado del artículo 97 del proyecto de Ley por cuanto entendemos que una Orden Ministerial en ningún caso puede modificar el contenido de los términos del ejercicio de las competencias previstos en la Ley Orgánica correspondiente así como el decreto de trasposos de desarrollo.

ENMIENDA NÚM. 146**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De sustitución

Del apartado quince del artículo único, que da nueva redacción al anexo II, y en concreto al número 19 de dicho anexo, que queda redactado del siguiente modo:

«19. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones, en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusi-

vo de personas con discapacidad o en cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación o los peatones»

MOTIVACIÓN

Con esta modificación se trata de dar cumplimiento a una demanda histórica de las personas con discapacidad, en relación con los aparcamientos reservados para ellas, dado el generalizado incumplimiento de este uso exclusivo y el evidente peligro y compromiso de la seguridad que para un conductor con discapacidad supone no disponer del estacionamiento que la Ley le reserva. Cuando espera encontrar la plaza reservada y esta es usada indebidamente por otro conductor sin discapacidad, la persona con discapacidad debe buscar otro estacionamiento, a veces muy lejos de dónde se dirigía, lo que le fuerza a cruzar entre vehículos, invadir la calzada, sortear obstáculos de todo tipo, de riesgo para su integridad, habida cuenta de la falta de accesibilidad del entorno urbano.

Además, con la incorporación de esta enmienda, se atendería el mandato de la Comisión Permanente del Congreso de los Diputados sobre Políticas Integrales de la Discapacidad que aprobó, por unanimidad de todos los Grupos Parlamentarios, el 14 de octubre de 2008, una Proposición no de Ley instando al Gobierno de España a regular esta pérdida de puntos para este tipo de infracciones. Es el momento de que el Gobierno atienda el mandato del Congreso, unánime, como se ha indicado, y que los Grupos sean coherentes con sus posiciones.

ENMIENDA NÚM. 147**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición

Disposición adicional nueva.

Se añade una nueva disposición adicional decimovena, con la siguiente redacción:

«Las marchas cicloturistas no tendrán la consideración de prueba deportiva, siempre que se realicen de acuerdo con las siguientes circunstancias:

Los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

El itinerario, fechas y horarios de realización deberán comunicarse a las autoridades de vigilancia del tráfico con una antelación de veinte días naturales.

No se realicen en itinerarios donde existan limitaciones a la circulación impuestos por las autoridades encargadas de la vigilancia del tráfico.

El inicio y el fin de la marcha se señalicen con un vehículo con la señal V-2 (rotativo naranja) y la señal P-22 (atención a ciclistas)

En todo caso, la organización de la marcha deberá comunicar a las autoridades de vigilancia de tráfico, con veinte días de antelación al inicio de las mismas, las fechas, horarios e itinerarios por donde discurrirá la marcha. A la vista de la comunicación, las autoridades de vigilancia del tráfico podrán ordenar el desarrollo de la marcha con objeto de garantizar la seguridad de la marcha y fluidez del tráfico.»

MOTIVACIÓN

La regulación de las marchas ciclistas no debe encuadrarse dentro de las pruebas deportivas, toda vez que no se compite en espacio y tiempo. Por este motivo, no debe someterse a la misma regulación que las pruebas deportivas, con todo lo que ello supone.

A la Mesa de la Comisión de Interior

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de ley por el que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en Materia Sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2008.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al último párrafo de la exposición de motivos I.

Redacción que se propone:

«Exposición de motivos I.

(...) como un elemento de seguridad preventiva en la conducción: se trata de evitar la producción de los accidentes ocasionados por un comportamiento infractor (...)»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del redactado.

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al primer párrafo de la exposición de motivos III.

Redacción que se propone:

«Exposición de motivos III.

En el grupo de títulos de (...) la obligación de todo titular o arrendatario de un vehículo de conocer no sólo (...) cuando se detecta una infracción cometida con éste.»

JUSTIFICACIÓN

En función de la enmienda de adición al artículo 9 bis 4, corresponde que la exposición de motivos recoja la obligación del arrendatario una vez que la Ley obliga a que éste figure inscrito en el Registro de Vehículos.

ENMIENDA NÚM. 150

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición a la exposición de motivos III.

Redacción que se propone:

«Exposición de motivos III.

(...) Definir una serie de deberes para el titular del vehículo implicándolo de modo activo en la responsabilidad de su circulación, introduciendo en este sentido

la distracción en la conducción como un elemento de responsabilidad (...).

(...) El tradicional concepto de domicilio físico se complementa ahora en domicilio virtual. Este domicilio virtual consta de una dirección de correo electrónico y número de teléfono móvil (...).»

JUSTIFICACIÓN

Correlativa inclusión y adaptación en la Exposición de Motivos de los cambios introducidos a través de las enmiendas presentadas.

ENMIENDA NÚM. 151

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al tercer párrafo del punto V de la exposición de motivos.

Redacción que se propone:

«(...) Tres son las principales novedades (...) diseño de un nuevo régimen en la práctica de la notificación que tenga presente los nuevos sistemas telemáticos de comunicación tales como correo electrónico (email) y teléfono móvil (SMS) (...)»

JUSTIFICACIÓN

Prever expresamente estas nuevas tecnologías.

ENMIENDA NÚM. 152

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al apartado dos del artículo único, modificando el artículo 8 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado dos.

Artículo 8. Objeto, funciones y composición.

(...)

2. Para la mejor consecución de sus fines el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas y organizaciones profesionales, económicas, automovilistas clubes y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial. Asimismo, el sector social de la discapacidad tendrá un representante en este órgano, designado a propuesta del Consejo Nacional de la Discapacidad.»

JUSTIFICACIÓN

Los accidentes de circulación vial son la primera causa generadora de discapacidad grave en España, por lo que resulta evidente la necesidad de que el órgano oficial de participación y consulta de las políticas públicas de discapacidad de la Administración General del Estado (AGE), como es el Consejo Nacional de la Discapacidad, tenga presencia en el Consejo Superior de Seguridad Vial, y así lo prevea la Ley. Además, el artículo 15 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, establece que las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias participarán en los órganos consultivos de la AGE que tengan conexión directa o indirecta con su objeto. Asimismo, debe preverse también la presencia de los automovilistas clubes en el Consejo, dada la labor que los mismos realizan a favor de la Seguridad Social.

ENMIENDA NÚM. 153

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo 9.2, correspondiente al artículo único. Tres.

Redacción que se propone:

«Artículo 9.

2. Los conductores deben utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.»

JUSTIFICACIÓN

Las distracciones deben estar especialmente previstas en este artículo.

ENMIENDA NÚM. 154**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión del apartado tres del artículo único, la expresión «o puedan crear un peligro para la seguridad vial» apartado 3 del artículo 9 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La expresión «crear un peligro para la seguridad vial» es un concepto jurídico indeterminado en el contexto de la redacción del artículo. Por ello, debe suprimirse, evitando así dar cobijo a interpretaciones arbitrarias de la misma.

ENMIENDA NÚM. 155**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al apartado tres del artículo único, de un nuevo artículo 9.4 bis del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado tres.

9.4 bis. Los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar al Registro de Vehículos el nombre del arrendatario.»

JUSTIFICACIÓN

Según la exposición de motivos la reforma trata de que el infractor tenga conocimiento de la denuncia en el menor tiempo posible. Nos parece una medida acertada evitar una de las comunicaciones, no sólo por el motivo expresado, sino porque se gana en productividad y se reducen gastos.

Ahora bien, al arrendador, titular de los vehículos, le resultaría prácticamente imposible cumplir con tales obligaciones si no figurara el arrendatario en el Registro de Vehículos, por cuyo motivo proponemos esta adición.

ENMIENDA NÚM. 156**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al apartado cinco del artículo único, el artículo 59.3 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado cinco.

59.3 En las autorizaciones administrativas de circulación constarán los datos del titular o titulares del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Se desconoce en que situación quedarían los vehículos propiedad de una comunidad de bienes.

ENMIENDA NÚM. 157**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al apartado seis del artículo único, la expresión «A estos efectos, los Ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria podrán comunicar a la Dirección General de Tráfico los nuevos domicilios de que tengan constancia» del artículo 59 bis 1 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La posibilidad que la Administración disponga de varios domicilios a los efectos de su notificación dificulta la efectividad y deja al conductor en situación de indefensión. Así, la Administración podría notificar donde considerara oportuno con los efectos adversos para el conductor que se le podría dar por notificado sin que él tuviera conocimiento.

ENMIENDA NÚM. 158**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificar el artículo 59 bis).3, correspondiente al artículo único. Seis.

Redacción que se propone:

«Artículo 59 bis).3.

El titular.../... la Dirección General de Tráfico asignará, además, a todo titular de una autorización administrativa ... la dirección electrónica vial DEV compuesta por un correo electrónico email número de teléfono móvil (SMS) en caso de disponer de ellos, con las suficientes garantías de la Ley de Protección de Datos, y con las prestaciones de modificación a través de un password personalizado.»

JUSTIFICACIÓN

Prever de manera expresa en el Proyecto de Ley estas nuevas tecnologías.

consistía en la posibilidad de que el conductor que hubiese perdido una parte del crédito pudiese recuperar cuatro puntos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

El desarrollo y la práctica de estos cursos durante estos dos años ha puesto de manifiesto que constituyen un buen método para proceder a la reeducación del conductor. Por este motivo, parece lógico reforzar este sistema de recuperación de puntos otorgando no cuatro, sino seis puntos por realizar este tipo de cursos.

ENMIENDA NÚM. 160**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al apartado siete del artículo único, la expresión «o a los Reglamentos que la desarrollaran» del artículo 65.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La sentencia que se elimina supone una violación del principio constitucional de legalidad, así como una vulneración de la Ley 30/1992 que establece que las disposiciones sancionadoras deben imponerse por Ley. Un reglamento ejecutivo o de desarrollo no puede imponer nuevas infracciones y sanciones.

ENMIENDA NÚM. 159**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adicionar un apartado seis bis (nuevo) modificando el apartado 7 del artículo 63, correspondiente al artículo único.

Redacción que se propone:

«Al artículo 63.7

(...)

El titular de una autorización, 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.»

JUSTIFICACIÓN

El 1 de julio de 2006 entró en vigor el sistema del permiso por puntos. Uno de los elementos del sistema

ENMIENDA NÚM. 161**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al apartado siete del artículo único, la expresión «y en los Reglamentos que la desarrollen» del artículo 65.3 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La sentencia que se elimina supone una violación del principio constitucional de legalidad, así como una vulneración de la Ley 30/1992 que establece que las

disposiciones sancionadoras deben imponerse por Ley. Un reglamento ejecutivo o de desarrollo no puede imponer nuevas infracciones y sanciones.

ENMIENDA NÚM. 162

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al apartado siete del artículo único, modificando la letra c) del artículo 65.4 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

(...)

c) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento reservadas 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

La disposición adicional octava de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, establece que:

«Disposición adicional octava. Terminología.

Las referencias que en los textos normativos se efectúan a “minusválidos” y a “personas con minusvalía”, se entenderán realizadas a “personas con discapacidad”.

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las disposiciones normativas elaboradas por las Administraciones Públicas utilizarán los términos “persona con discapacidad” o “personas con discapacidad” para denominarlas.»

Por tanto, con arreglo al párrafo segundo de esa disposición adicional, no cabe el uso de «discapacitados»

sino que debe emplearse el de «personas con discapacidad».

ENMIENDA NÚM. 163

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al artículo 65.4.q), correspondiente al artículo único. Siete.

Redacción que se propone:

«Artículo 65.4.

q) No facilitar al agente de la autoridad su identidad ni los datos ...»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar y concretar la redacción de este supuesto.

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De supresión al apartado siete del artículo único, las letras w) y t) del artículo 65.4 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La letra w) del artículo 65.4 carece de sentido, pues no es exigible que se el titular de un vehículo conozca si está en posesión de la licencia administrativa para conducir; ya que el acceso al Registro de Conductores es de acceso exclusivo por el interesado. Asimismo, la letra t) de artículo 65.4 entra en contradicción con el Código Penal, el cual ya prevé una penalización por dicha acción. En lo tocante al conductor, en relación con terceros, opera el mismo argumento que en la letra w) pues el acceso al Registro de Antecedentes penales es exclusivo a las personas con legítimo interés, mayormente el afectado.

ENMIENDA NÚM. 165**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al apartado siete del artículo único, una nueva letra y) del artículo 65.4 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

Al artículo 65.4. Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:

(...)

y) bis. No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.»

JUSTIFICACIÓN

Durante las pasadas legislaturas el Congreso de los Diputados impulsó la introducción de medidas legales dirigidas a mejorar la seguridad de las personas discapacitadas (aunque no sólo de éstas) en los accesos a los aparcamientos y garajes. Estas medidas se plasmaron en el párrafo segundo de la disposición adicional de la Ley reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (año 2002) y en la disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social.

La escasa aplicación que han tenido hasta la fecha las citadas disposiciones recomienda su introducción en el Código Técnico de la Edificación y el establecimiento de plazos de adaptación gradual de los garajes y aparcamientos ya existentes.

ENMIENDA NÚM. 166**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al apartado siete del artículo único, la letra g) del artículo 65.5 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

Al artículo 65.5

(...)

g) Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o instrumentos encaminados a inhibir la vigilancia del tráfico, así como utilizar o llevar instalados sistemas que inhiban la detección de radar.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificar la norma para evitar que se sancionen los mecanismos o sistemas hasta ahora lícitos que permiten informar sobre la ubicación de los radares.

ENMIENDA NÚM. 167**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al apartado siete del artículo único, la letra d) del artículo 65.6 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

Al artículo 65.6

(...)

d) Instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a inhibir los sistemas de vigilancia.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificar la norma para evitar que se sancionen los mecanismos o sistemas hasta ahora lícitos que permiten informar sobre la ubicación de los radares.

ENMIENDA NÚM. 168**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al apartado siete del artículo único, la expresión «y de presentar la documentación acreditativa de la existencia del seguro obligatorio» en el artículo 65.7 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

65. (...)

7. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor se regularán con arreglo a su legislación específica.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda, ligada y en correlación con la que la sigue, no castiga la obligación de llevar físicamente en el coche el documento que acredita la existencia del seguro obligatorio. Es decir, ya no será sancionable no llevar el documento que acredite la existencia del seguro obligatorio. En cambio, para proteger al conjunto de los usuarios y asegurar el cumplimiento de la norma, CiU propone la colocación de una pegatina que pueda ser parecida a la exigida para la Inspección Técnica de Vehículos (ITV).

ENMIENDA NÚM. 169**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al apartado siete del artículo único, en el artículo 65.7 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

65. (...)

7. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor se regularán con arreglo a su legislación específica.

De manera expresa, cada vehículo deberá tener colocado un adhesivo en lugar visible donde constará la información específica y suficiente para acreditar que está asegurado y que se encuentra dentro del plazo temporal de vigencia del contrato de seguro obligatorio, de forma similar a la exigida para acreditar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV).»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior, y para proteger al conjunto de los usuarios, es necesario facilitar el control sobre los vehículos que circulan y garantizar que su contrato de seguro está vigente. Por ello, es importante que se pueda visualizar, a través de una pegatina parecida a la exigida para la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), este cumplimiento de la norma, evitando con ello la desprotección de todos aquellos ciudadanos que sufren un accidente con un vehículo que no está asegurado. En nuestro entorno, esta medida ya ha sido impulsada en Italia, donde lleva más de once años funcionando; y en Suiza se emplea un sistema parecido.

ENMIENDA NÚM. 170**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al apartado siete del artículo único, en el artículo 67.3.b) del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

67. (...)

3.b) La infracción prevista en el artículo 65.4.u) se sancionará, además, con el depósito del vehículo por un período de seis meses, siempre que el infractor sea el propietario del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la modificación de este artículo, pues podría provocar un perjuicio económico sobre titulares que no tienen ninguna relación con la infracción.

ENMIENDA NÚM. 171

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al apartado siete del artículo único, en el artículo 69.1 f) del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

69.1 (...)»

f) El titular, o el arrendatario a largo plazo en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

El arrendamiento de un vehículo implica que el arrendatario hará uso del mismo durante un período de tres a cinco años. En estos supuestos, el titular no puede verificar constantemente que toda la documentación y las revisiones se efectúan correctamente, obligación que si debe realizar el arrendatario pues es el usuario permanente del vehículo. Sobre él deben, por tanto, recaer las obligaciones de que el vehículo con el que circula se encuentre en correcto estado.

ENMIENDA NÚM. 172

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al artículo 74.f), correspondiente al artículo único.siete.

Redacción que se propone:

«Artículo 74.

f) El domicilio que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio se tendrá en cuenta si del denunciado no obtuviese acuse de recibo a través de la dirección electrónica vial CDEV) asignada.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la redacción estableciendo mayores garantías en las notificaciones.

ENMIENDA NÚM. 173

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De supresión al apartado siete del artículo único, la letra e) del artículo 74.3 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

Se está confundiendo el deber de dictar una resolución sancionadora con la obligación de notificarla al interesado. El Boletín de denuncia no puede llegar a tener el valor de resolución sancionadora, ya que ello podría suponer una restricción del derecho a la defensa.

ENMIENDA NÚM. 174

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De adición al apartado siete del artículo único, de un nuevo punto 5 al artículo 74 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

5. En las denuncias que los Agentes de la Autoridad notifiquen en el acto deberá constar, no sólo el órgano competente para imponer la sanción, sino también el competente para la instrucción del expediente.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta medida se persigue que el ciudadano vea debidamente reconocido su derecho a una información completa. En este sentido, conocer el órgano compe-

tente que instruye el expediente debe permitir agilizar el proceso de resolución de la infracción, ya sea mediante el pago de la misma o mediante presentación de recursos.

ENMIENDA NÚM. 175

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al artículo 77.1, correspondiente al artículo único.tres.

Redacción que se propone:

«Artículo 77

1. Las Administraciones ... en el caso de que el denunciado no la tuviese o el denunciado no realizara el acuse de recibo, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, ...»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la redacción estableciendo mayores garantías en las notificaciones.

ENMIENDA NÚM. 176

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al artículo 78.1, correspondiente al artículo único. siete.

Redacción que se propone:

«Artículo 78.

1. Todas las notificaciones, incluso las que se puedan efectuar en la dirección electrónica vial o en el domicilio indicado, se practicarán en el tablón edital de sanciones de tráfico (TESTRA). En este momento se notificará vía teléfono móvil (SMS). Transcurrido el período de 15 días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA ...»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la redacción estableciendo mayores garantías en las notificaciones.

ENMIENDA NÚM. 177

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al apartado siete del artículo único, la letra a) del artículo 80.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

Artículo 80. Procedimiento sancionador abreviado.

1. Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de quince días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, se tendrá por concluido el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:

a) La reducción a la mitad:

1.º Del importe de la sanción de la multa.

2.º Del período de suspensión de la autorización administrativa para conducir que, en su caso, proceda.»

JUSTIFICACIÓN

Reducir a la mitad la sanción si se produce el pago de la misma en el plazo que establece la Ley contribuye de manera decisiva a acercar el momento de la infracción con el de la sanción, aspecto que potencia el carácter disuasorio de cualquier régimen sancionador y refuerza la finalidad preventiva del mismo. En las reuniones de las Comisiones europeas de Seguridad Vial celebradas en Francia y Portugal durante la pasada Legislatura, se puso de relieve esta necesidad a la hora de facilitar una mayor inmediatez. CiU, que ha impulsado esta medida, considera que es más pedagógico que la Ley se refiera «a la mitad», evitando la introducción de porcentajes que no son de efecto tan comprensivo para el conjunto de la población.

ENMIENDA NÚM. 178**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al apartado siete del artículo único, las letras c), d) y f) del artículo 80.1 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

Artículo 80. Procedimiento sancionador abreviado.

c) La terminación de procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago, salvo en los supuestos en los que la sanción conlleve suspensión de la autorización administrativa para conducir, o suspensión del permiso de circulación del vehículo o pérdida de puntos, en los que sí será necesario dictar resolución expresa.

d) El agotamiento de la vía administrativa siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, salvo en los supuestos en los que sí sea necesario dictar resolución expresa conforme a lo dispuesto en el apartado c).

(...)

f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente, salvo en los supuestos en los que sea necesario dictar resolución expresa contemplados en el apartado c).»

JUSTIFICACIÓN

Cuando se suspende la autorización para conducir es necesario dictar resolución expresa y no otorga suficientes garantías entender que se ha producido la terminación del procedimiento en estos supuestos.

ENMIENDA NÚM. 179**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión del apartado siete del artículo único, el artículo 82.4 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,

aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

Facilitar el derecho de defensa, ya que la obtención de documentos y testigos puede resultar difícil, teniendo en cuenta, además, la reducción del plazo para presentar alegaciones, al establecerse en días naturales, en vez de en días hábiles.

ENMIENDA NÚM. 180**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado siete, la letra f) del artículo 84.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

84.1 Se procederá a la inmovilización provisional del vehículo en los casos en que:

(...)

f) El vehículo carezca de la autorización administrativa pertinente que le habilite para estacionar en zonas reservadas para el uso de personas con discapacidad, hasta que se logre la identificación del conductor.»

JUSTIFICACIÓN

Carece de sentido a los efectos de prevención y mejora de la seguridad vial en nuestras poblaciones inmovilizar aquellos vehículos que se encuentran estacionados en un lugar predeterminado para ese fin, cuya infracción consiste en carecer de título habilitante; ya que dicho comportamiento ya queda debidamente recogido en la Ley de Tráfico. En este sentido, resulta mucho más útil emplear esta previsión legal para erradicar los comportamientos incívicos de aquellos que emplean sin tener autorización para ello el espacio especialmente destinado para las personas con discapacidad.

ENMIENDA NÚM. 181**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado siete, la letra k) del artículo 84.1 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

84.1 Se procederá a la inmovilización provisional del vehículo en los casos en que:

(...)

k) Se detecte que el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a inhibir la vigilancia de los Agentes de tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificar la norma para evitar que se sancionen los mecanismos o sistemas hasta ahora lícitos que permiten informar sobre la ubicación de los radares.

ENMIENDA NÚM. 182**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión del artículo único apartado siete, la letra m) del artículo 84.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

Inmovilizar como forma de presión sobre el infractor el vehículo con que se desplaza por el mero hecho de tener pendientes de pago infracciones graves o muy graves no es proporcional a la finalidad que debe perseguir la inmovilización de vehículos, a saber, garantizar la seguridad vial y del tráfico en virtud de la naturaleza de la infracción cometida. Además, podría incurrir en inconstitucionalidad por vulneración del derecho fun-

damental a la libertad a circular por el territorio (art. 19.1 CE).

ENMIENDA NÚM. 183**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al apartado siete del artículo único, la expresión «el denunciado persista en su negativa a abonar las multas pendientes» incluidas en el artículo 84.5 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

Debe eliminarse la mención relativa a «el denunciado persista en su negativa a abonar las multas pendientes», ya que es una expresión muy general y, en consecuencia, su aplicación puede dar lugar a mucha discrecionalidad.

ENMIENDA NÚM. 184**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al artículo único apartado siete, el artículo 84.6 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

84.6 Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor, en los términos recogidos en el artículo 87.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de que los supuestos que contempla el artículo 84 tengan consecuencia para el infractor, prohibiéndole utilizar el vehículo, pero estas medidas no deben provocar perjuicios económicos a quien no tiene por qué sufrirlos.

ENMIENDA NÚM. 185**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado siete, la letra e) del artículo 85.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

85.1 La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

(...)

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior, carece de sentido a los efectos de prevención y mejora de la seguridad vial en nuestras poblaciones proceder a la retirada y depósito de aquellos vehículos que se encuentren estacionados en un lugar predeterminado para ese fin, cuya infracción consista en carecer de título habilitante; ya que dicho comportamiento ya queda debidamente recogido en la Ley de Tráfico. En este sentido, resulta mucho más útil emplear esta previsión legal para erradicar los comportamientos incívicos de aquellos que emplean sin tener autorización para ello el espacio especialmente destinado para las personas con discapacidad.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

85.3. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas. La comunicación se efectuará a través de la dirección electrónica vial, si el titular dispusiese de ella.»

JUSTIFICACIÓN

En el caso de los arrendamientos de vehículos los titulares de los mismos no tienen conocimiento de la retirada y depósito de vehículos. Por tal motivo, es necesario que se comunique a los titulares el lugar del depósito y las causas que han motivado la retirada y el depósito a fin de que éstos procedan como correspondan, evitando posibles perjuicios económicos para los arrendadores.

ENMIENDA NÚM. 187**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al artículo único apartado siete, el artículo 87 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

Este artículo podría vulnerar el principio de la presunción de inocencia al suponer la imposición de una sanción a la persona denunciada sin que esta haya recibido acto administrativo alguno, previa declaración de culpa.

ENMIENDA NÚM. 186**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al artículo único apartado siete, el artículo 85.3 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

ENMIENDA NÚM. 188**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado siete, el artículo 88.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

88.1 El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo o a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos cuando constasen como impagadas en su historial de conductor o en el historial del vehículo, dos sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves, siempre que éste sea responsable de su impago. Queda exceptuado de lo dispuesto en el párrafo anterior, el trámite de baja temporal o definitiva de vehículos.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de que las consecuencias del impago de las sanciones recaigan sobre quien sea el infractor y, en consecuencia, responsable de su pago, pero que no afecten a los titulares de los vehículos en arrendamiento cuando éstos no han infringido la Ley.

ENMIENDA NÚM. 189

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al artículo único apartado siete, el artículo 92 del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La figura del responsable subsidiario es inexistente en el procedimiento sancionador administrativo, salvo en los supuestos de menores de edad o personas sujetas a tutela. No puede aplicarse en un procedimiento sancionador las normas de responsabilidad en el pago de deudas tributarias.

ENMIENDA NÚM. 190

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado siete, el artículo 93.1 del Texto articulado de la Ley de Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

93.1 El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ley será de un mes para las infracciones leves, de tres meses para las infracciones graves y de seis meses para las infracciones muy graves.»

JUSTIFICACIÓN

En el contexto actual, la Administración no debe mantener los actuales plazos de prescripción que ya fueron injustificadamente alargados en una reforma anterior de la Ley y que no son congruentes con el objetivo de agilizar los procedimientos.

ENMIENDA NÚM. 191

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado siete, el artículo 93.3 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado siete.

93.3 Si no hubiese recaído resolución sancionadora transcurridos seis meses desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar la resolución.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior, la Administración no debe mantener los actuales plazos de prescripción que ya fueron injustificadamente alargados en una reforma anterior de la Ley y que no son congruentes con el objetivo de agilizar los procedimientos.

ENMIENDA NÚM. 192**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al artículo único apartado ocho, el artículo 96.1 y la expresión «conforme se determinen por Orden del Ministro del Interior» del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado ocho.

95.2 En el Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Los datos que se incorporen (...).»

JUSTIFICACIÓN

La supresión del artículo 96.1 responde a la mejor adecuación al orden competencial. Asimismo, la eliminación de la referencia a «la Orden del Ministro del Interior» reduce el ámbito abierto a la discrecionalidad y potencial arbitrariedad. En este sentido, la Ley ya regula de forma bastante las características del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico, sin necesidad alguna de subordinarlo a la Orden del Ministro.

ENMIENDA NÚM. 193**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado quince, el punto 4 del anexo II del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado quince.

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:

(...)

4. Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en competiciones o carreras no autorizadas.»

JUSTIFICACIÓN

La eliminación de la expresión «manifiestamente», la cual cuenta con un amplio recorrido jurisprudencial, supone una ampliación injustificada del ámbito de lo discrecional por parte de las autoridades administrativas. En este sentido, la pérdida de 6 puntos que supone el tipo señalado debe ir acompañada de una acción análoga, por lo que la expresión «manifiestamente» resulta del todo necesaria.

ENMIENDA NÚM. 194**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado quince, el punto 5 del anexo II del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado quince.

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:

(...)

5. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a inhibir la vigilancia

del tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como de inhibición de sistemas de detección de radar.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificar la norma para evitar que se sancionen los mecanismos o sistemas hasta ahora lícitos que permiten informar sobre la ubicación de los radares.

ENMIENDA NÚM. 195

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al artículo único apartado quince, el punto 7 del anexo II del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

La finalidad con la que fue impulsada la introducción del sistema del carné por puntos en el Estado español era potenciar el civismo en la conducción y articular un mecanismo efectivo para la sanción de aquellas conductas que van en contra de la seguridad vial. Sin embargo, este punto no va encaminado a este fin, antes bien se dirige a facilitar la identificación del conductor infractor, por lo que su sanción no se debe vehicular a través de la pérdida de puntos, sino tal y como ya está reflejado en la Ley de Tráfico. Por tanto, esta conducta en ningún supuesto quedará impune, pero no debe conllevar pérdida de puntos.

ENMIENDA NÚM. 196

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al artículo único apartado quince, el punto 10 del anexo II del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior, con el objetivo de priorizar aquellas circunstancias más objetivas que pueden poner en grave riesgo la seguridad vial y que confeccione un nuevo catálogo de pérdida de puntos que resulte más pedagógico e inteligible por parte del conjunto de conductores.

Debe tenerse en cuenta que la infracción del punto 10 («Conducir de forma negligente») que esta enmienda suprime ya cuenta con su correspondiente sanción en la Ley de Tráfico. Por tanto, esta conducta en ningún supuesto quedará impune. Asimismo, puede llevar a interpretaciones subjetivas que no ayudan a la implantación del sistema por puntos.

ENMIENDA NÚM. 197

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado quince, el punto 12 del anexo II del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado quince.

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:

(...)

12. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener la redacción inicial de la Ley vigente en este punto constituye una garantía ante posibles actuaciones arbitrarias por parte de las administraciones a la hora de determinar el alcance de las disposiciones legales sobre adelantamiento.

ENMIENDA NÚM. 198**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación al artículo único apartado quince, el punto 18 del anexo II del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado quince.

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:

(...)

18. Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación en los términos que se determinen reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Ante la modificación y adaptación de este punto a la cambiante realidad tecnológica, dejarlo excesivamente acotado supondría la necesidad de reforma legal cada vez que se producen novedades en el campo tecnológico. En este sentido, una interpretación literal de la Ley haría inviables los actuales dispositivos de telefonía móvil que exigen una «inicial» utilización manual, como por ejemplo, al responder una llamada del sistema de «manos libres» del coche.

Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

El supuesto que recoge el punto 19 no debería comportar pérdidas de puntos dada su posible interpretación discrecional.

ENMIENDA NÚM. 200**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al artículo único apartado quince, del anexo II del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado quince.

«La detracción de puntos por exceso de velocidad (...).

(...)

El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.

Las administraciones autonómicas con competencias en materia de tráfico serán las competentes para aplicar e imponer la sanción de suspensión o retirada del permiso de conducir que una infracción por ellas tramitada lleve aparejada. Igualmente, serán competentes estas administraciones autonómicas para decidir y aplicar la pérdida del permiso o licencia de conducción cuando la reiteración de sanciones por ellas tramitadas conlleve la pérdida de todo el crédito de puntos, según lo establecido en la presente Ley.»

ENMIENDA NÚM. 199**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De supresión al artículo único apartado quince, el punto 19 del anexo II del texto articulado de la Ley de

JUSTIFICACIÓN

Resolver un conflicto competencial y evitar con ello la duplicidad de trámites entre administraciones por un mismo expediente sancionador que lleve aparejado la pérdida o suspensión del permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 201**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición al artículo único apartado dieciséis, del anexo II del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Redacción que se propone:

«Artículo único. Apartado dieciséis.

Anexo IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad:

Como excepción a lo establecido en el cuadro anterior, cuando el titular de la vía fijara en una autopista o autovía el límite de velocidad por debajo de los 120 km/h, los excesos de velocidad en esas vías sólo generarán pérdidas de puntos en los siguientes supuestos:

- a) Velocidades entre 151 y 170 km/h: 2 puntos.
- b) Velocidades entre 171 y 180 km/h: 4 puntos.
- c) Velocidades de más de 181 km/h: 6 puntos.»

JUSTIFICACIÓN

Cuando el titular de la vía baja el límite de velocidad máxima generalmente establecido, como por ejemplo en Catalunya (donde determinadas autopistas y autovías tienen limitada la velocidad máxima inicial de 120 a 80km/h —e incluso en algunos momentos a 40km/h en función del tráfico—) no puede ser que determinados excesos de velocidad que por regla general no serían tal (como circular a 111km/h por una autopista con limitación del titular de la misma a 80km/h) supongan la pérdida de puntos según lo previsto en el anexo IV.

Si no se introdujese esta enmienda que defiende CiU, en Catalunya muchos conductores perderían puntos por conducir en una autopista o autovía a una velocidad que en otras Comunidades Autónomas no les generaría sanción alguna y ello no guarda ninguna correspondencia con la necesaria gravedad que debe acompañar siempre la pérdida de puntos.

ENMIENDA NÚM. 202**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional (nueva).

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Cuenta bancaria única de tráfico y seguridad vial.

En el ámbito de la Administración General del Estado, el importe de todas las sanciones económicas que se perciban como consecuencia de la aplicación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se ingresará en una cuenta bancaria única, con la finalidad de destinar íntegramente el saldo de la misma a actuaciones dirigidas a la mejora de la seguridad vial, eliminación de tramos de concentración de accidentes, mejora de la señalización, eliminación de las barreras agresivas para motoristas, ayudas a las víctimas de accidentes y a sus asociaciones y actividades directamente dirigidas a la educación vial, a la formación de conductores y al aumento de los medios personales y materiales para el control y prevención de los accidentes de tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Los accidentes de tráfico siguen siendo la primera causa de muerte violenta en nuestras sociedades. Queda mucho camino por recorrer en el impulso de medidas preventivas. La mejor pedagogía que se puede realizar ante los conductores que pagan sus sanciones económicas es destinar el importe íntegro de las mismas a actuaciones concretas de mejora de las políticas de seguridad vial. De esta manera, las multas no deberían tener un afán recaudatorio y se contribuiría con el importe de las mismas a la mejora de la seguridad vial. Al ser esta una Ley estatal, la medida propuesta se circunscribe en el ámbito de la Administración General del Estado y, por ello, deberán ser, en todo caso, las otras administraciones autonómicas o locales las que decidan, en el ámbito de sus competencias, la adopción de medidas similares.

ENMIENDA NÚM. 203**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional (nueva).

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva).

Las marchas cicloturistas no tendrán la consideración de prueba deportiva, siempre que se realicen de acuerdo con las siguientes circunstancias:

Los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

El itinerario, fechas y horarios de realización deberán comunicarse a las autoridades de vigilancia del tráfico con una antelación de veinte días naturales.

No se realicen en itinerarios donde existan limitaciones a la circulación impuestos por las autoridades encargadas de la vigilancia del tráfico.

El inicio y el fin de la marcha se señalicen con un vehículo con la señal V-2 (rotativo naranja) y la señal P-22 (atención ciclistas).

En todo caso, la organización de la marcha deberá comunicar a las autoridades de vigilancia del tráfico, con veinte días de antelación al inicio de la misma, las fechas, horarios e itinerarios por dónde discurrirá la marcha. A la vista de la comunicación, las autoridades de vigilancia del tráfico podrán ordenar el desarrollo de la marcha con objeto de garantizar la seguridad de la misma y la fluidez del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

La regulación actual de las marchas ciclistas no debe encuadrarse dentro de las pruebas deportivas, toda vez que no se compite en espacio y tiempo. Por este motivo, no debe someterse a la misma regulación que las pruebas deportivas, con todo lo que ello supone.

ENMIENDA NÚM. 204

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional (nueva).

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Medidas de seguridad para discapacitados en aparcamientos.

1. En ejecución de la disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, el Gobierno modificará en el plazo de seis meses el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el

Código Técnico de la Edificación, para introducir en él la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos.

2. Reglamentariamente se fijará el plazo gradual de instalación de dichos dispositivos en los garajes y aparcamientos ya existentes atendiendo a su número de plazas.»

JUSTIFICACIÓN

Durante las pasadas legislaturas el Congreso de los Diputados impulsó la introducción de medidas legales dirigidas a mejorar la seguridad de las personas discapacitadas (aunque no sólo de éstas) en los accesos a los aparcamientos y garajes. Estas medidas se plasmaron en el párrafo segundo de la disposición adicional de la Ley reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (año 2002) y en la disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social.

La escasa aplicación que han tenido hasta la fecha las citadas disposiciones recomienda su introducción en el Código Técnico de la Edificación y el establecimiento de plazos de adaptación gradual de los garajes y aparcamientos ya existentes.

ENMIENDA NÚM. 205

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación a la disposición derogatoria única.

Redacción que se propone:

«Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogados el apartado tercero del artículo 14 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre y el último párrafo de la letra b) del artículo 3.1 del Real Decreto-Ley 8/2004 el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor modificado por el apartado tres del artículo primero de la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la antedicha Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor; así como cuantas

disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN.

Vista la derogación tácita que hace la redacción del proyecto de Ley acerca de la sanción de 60 euros por no llevar el documento físico que acredite estar al pago del seguro del coche, y en coherencia con la enmienda anterior relativa a la modificación del artículo 65.7 en materia de seguros de vehículo, es necesario introducir una derogación expresa de la sanción de 60 euros, en aras a la claridad normativa y con el fin de evitar posibles futuras confusiones.

No puede multarse a nadie por el mero hecho de no llevar el recibo del seguro en la guantera del coche y, en cambio, debe potenciarse el uso de la pegatina acreditante.

ENMIENDA NÚM. 206

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De adición a la disposición final tercera bis.

Redacción que se propone:

«Disposición final tercera bis. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Se suprimen los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º del apartado primero del artículo 70 de la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales, así como las referencias a dichos epígrafes en los apartados uno y dos del mismo artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Evitar que se dé un tratamiento fiscal diferenciado y discriminatorio para determinados tipos de vehículos de tracción mecánica, especialmente las motocicletas.

ENMIENDA NÚM. 207

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al cómputo de plazos cambiando la referencia a días «naturales» por la de días «hábiles» en

todo el articulado del Texto de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

JUSTIFICACIÓN

El cambio generalizado de la noción de días hábiles por el de días naturales en el cálculo de los plazos de prescripción, caducidad, presentación de alegaciones, etc. en el conjunto de la Ley debe permitir mayor efectividad en el funcionamiento de la Administración, así como mayor aseguramiento del derecho de defensa del ciudadano, el cual, con esta modificación, gozará de más tiempo para preparar su defensa según los plazos que la Ley prevé.

ENMIENDA NÚM. 208

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al artículo 8.3, letras a) y b), correspondiente al artículo único, dos.

Redacción que se propone:

«Artículo 8.3.

- a) Ratificar, proponer y promover los planes ...
- b) Conocer y aprobar el seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial puestas en marcha ...»

JUSTIFICACIÓN

Otorgar mayores funciones al Consejo.

ENMIENDA NÚM. 209

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación al artículo 65.5.i), correspondiente al artículo único, tres.

Redacción que se propone:

«Artículo 65.5.

- i) El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infrac-

ción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar y concretar la redacción de este supuesto.

A la Mesa de la Comisión de Interior

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de febrero de 2009.—**Ramón Jáuregui Atondo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 210

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado cuatro.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 9 bis de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«2. El titular podrá comunicar al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el conductor habitual del mismo en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior y conforme a lo dispuesto en el apartado 1.bis del anexo I. En este supuesto, el titular quedará exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladarán al conductor habitual.»

MOTIVACIÓN

La importancia de la existencia del conductor habitual en el Registro de Vehículos exige que la regula-

ción de su comunicación (alta, baja, modificación,...) se determine con normativa administrativa, y no simplemente por normas o protocolos de carácter informático.

ENMIENDA NÚM. 211

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado seis.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 59 bis de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado primero, la Dirección General de Tráfico asignará además a todo titular de una autorización administrativa de conducción o de circulación de vehículo, y con carácter previo a su obtención, una dirección electrónica vial (DEV). Esta dirección se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores.»

MOTIVACIÓN

La asignación de la dirección electrónica vial debe permitirse (nunca imponerse) también a todos aquellos que, sin ser titulares de vehículos, sean titulares de permiso o licencia de conducción. La enmienda ahora presentada lo permite, respetando el principio de voluntariedad, de acuerdo con el apartado 5 y la Ley 11/2007, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

ENMIENDA NÚM. 212

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación de la letra c) y la adición de las letras y) y z) del apartado 4 del artículo 65

de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como la supresión de las letras m) y n) de su apartado 5 y la modificación de su apartado 7, que tendrán la siguiente redacción:

«Artículo 65. Cuadro general de infracciones.

1. /.../
2. /.../
3. /.../
4. /.../

- a) /.../
- b) /.../

c) 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.

- d) /.../
- e) /.../
- f) /.../
- g) /.../
- h) /.../
- i) /.../
- j) /.../
- k) /.../
- l) /.../
- m) /.../
- n) /.../
- o) /.../
- p) /.../
- q) /.../
- r) /.../
- s) /.../
- t) /.../
- u) /.../
- v) /.../
- w) /.../
- x) /.../

y) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido.

z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.

5. Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las siguientes conductas:

- a) /.../
- b) /.../
- c) /.../
- d) /.../
- e) /.../
- f) /.../
- g) /.../
- h) /.../

- i) /.../
- j) /.../
- k) /.../
- l) /.../

6.

7. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica.»

MOTIVACIÓN

Se propone la sustitución del término «discapacitados» por la expresión «personas con discapacidad» en coherencia con la disposición adicional octava de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia.

Por otro lado, las infracciones muy graves deben reservarse para aquellas conductas, con carácter cuasidoloso y sin ser delictivas, son especialmente peligrosas para la seguridad vial. Las conductas que el Proyecto de Ley recogía en las letras m) y n) del apartado 5 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial merecen la calificación de graves, pero no de muy graves. Por ello pasan a las nuevas letras y) y z) del apartado 4 de este mismo artículo.

Por otro lado, se propone suprimir la referencia a la infracción relativa a la presentación de la documentación acreditativa de la existencia del seguro obligatorio, al haberse suprimido tal obligación en su normativa específica.

ENMIENDA NÚM. 213

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista**

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación del artículo 67 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 67. Sanciones.

1. /.../

2. Las infracciones muy graves previstas en el artículo 65.5.a), b) y c) se sancionarán, además, con la

suspensión del permiso o la licencia de conducción por un período de sesenta días naturales.

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

a) La multa por la infracción prevista en el artículo 65.5.i) será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave.

b) La infracción recogida en el artículo 65.5.g) se sancionará con la multa de 6.000 euros y la suspensión del permiso de conducción por un período de noventa días naturales.

c) Las infracciones recogidas en el artículo 65.6 se sancionarán con multa de entre 3.000 y 30.000 euros.

Asimismo, en el supuesto de la infracción recogida en el artículo 65.6.e) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades.

La realización de actividades durante el tiempo de suspensión de la autorización llevará aparejada una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

4. Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante. El depósito podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico en euros y en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 80 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada. En el supuesto de infracciones graves que impliquen detracción de puntos o de infracciones muy graves de las previstas en el artículo 65.5, el Agente denunciante tomará nota de los datos del permiso de conducción y los remitirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia en donde se haya cometido la infracción, que los anotará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente en el Registro de Conductores e Infractores.

5. /.../»

MOTIVACIÓN

Tras la entrada en vigor de la Ley 17/2005, por la que se introduce el sistema del permiso por puntos, la suspensión del permiso de conducción ha pasado a constituirse en una medida sancionadora de segundo plano. Por este motivo debe configurarse como una medida muy excepcional (no para todas las infracciones muy graves) y además con carácter automático (de

acuerdo con el carácter descrito en el artículo 80.1). Por esta razón, debe reducirse a aquellos supuestos de infracciones muy graves que, al ser medidas objetivamente, pueden aplicarse con la automaticidad indicada.

Por otra parte, y en consonancia con la aplicación del procedimiento abreviado, resulta técnicamente más adecuado hablar de días y no de meses, al objeto de proceder a la reducción del período de suspensión.

La supresión del inciso final de la letra a) del apartado 3 se debe al hecho de que la suspensión del permiso de circulación es una medida de difícil cumplimiento cuya aplicación puede además provocar perjuicios de imposible o difícil reparación. Por este motivo, se propone su supresión.

La supresión de la sanción establecida en el artículo 67.3 b) se debe a que su mantenimiento puede provocar la aplicación de una sanción con especiales perjuicios económicos sobre aquellos que no tienen ninguna relación con el vehículo ni con la infracción.

Por coherencia con las enmiendas propuestas a los artículos 67.2 y 67.3.a) se modifica la anterior letra c) [nueva b)], ya que, en consonancia con la aplicación del procedimiento abreviado, resulta técnicamente más adecuado hablar de días y no de meses, al objeto de proceder a la reducción del período de suspensión.

En cuanto a la anterior letra d) (nueva c)) por error técnico se incluye sólo la referencia al párrafo e) del artículo 65.6, cuando la especialidad de la sanción de multa debe ser para todas las infracciones recogidas en el artículo 65.6. La sanción debe por tanto aplicarse a todas las infracciones del artículo 65.6.

En cambio, la posible imposición de la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el plazo de un año, la imposibilidad de obtener una nueva autorización para las mismas actividades, así como la sanción a imponer si se produce un quebramiento de la suspensión, sólo debe prever para las infracciones del párrafo e) del artículo 65.6, por incumplimiento de las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores.

La supresión de la prohibición de utilización del vehículo en España por período de un mes se debe a la complejidad y la dificultad en su aplicación.

ENMIENDA NÚM. 214

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación del párrafo segundo del artículo 68 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de

Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 68. Graduación de las sanciones.

/.../

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 65.6.»

MOTIVACIÓN

Por error técnico se incluye en el Proyecto de Ley sólo la referencia a las infracciones del párrafo e) del artículo 65.6, cuando los criterios de graduación de las sanciones establecidos en el párrafo primero del artículo 68 debe ser aplicables a todas las infracciones recogidas en el artículo 65.6.

ENMIENDA NÚM. 215

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la adición de inciso final al apartado 2 del artículo 81 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«2. /.../ Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese efectuado a través de la dirección electrónica vial.»

MOTIVACIÓN

La comunicación del conductor por medios telemáticos facilitará a los obligados el cumplimiento del deber de comunicar y permitirá a la Administración efectuar un tratamiento automático del cambio de conductor, reduciéndose considerablemente la carga de trabajo que ahora genera la recepción de tan alto volumen de comunicaciones en formato papel.

Por otro lado, la necesidad de efectuar la comunicación telemáticamente, cumplimentando el modelo aprobado por la Administración, implicaría una identificación clara e impediría los términos de algunas de las actuales comunicaciones, orientados a generar confusión.

ENMIENDA NÚM. 216

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación del artículo 84 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 84. Inmovilización del vehículo.

1. Se podrá proceder a la inmovilización provisional del vehículo en los casos en que:

/.../

2. /.../

3. /.../

4. /.../

5. Cuando, inmovilizado el vehículo, resulte problemática su permanencia en el mismo lugar, se acordará la retirada, depósito y tratamiento residual del vehículo, en su caso, en las mismas condiciones y efectos establecidos en los artículos 85 y 86.»

MOTIVACIÓN

La medida de inmovilización del vehículo por parte del Agente debe aplicarse con prudencia, no de una manera automática. Existen supuestos y circunstancias en la carretera en que la inmovilización automática resultaría contraproducente para los fines de la seguridad vial.

Además, la modificación propuesta en relación con el apartado 5 responde a que la retirada y depósito, y el tratamiento residual del vehículo son medidas últimas y residuales, que sólo se producirán cuando, inmovilizado un vehículo no sólo por la falta de abono de las sanciones pendientes sino por cualquiera de los supuestos previstos, no sea recogido y la permanencia en ese lugar resulte problemática.

ENMIENDA NÚM. 217

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación del artículo 88 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 88. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.

El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos cuando constasen como impagadas en su historial de conductor dos sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando constasen como impagadas en el historial del vehículo dos sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.

Queda exceptuado de lo dispuesto en los párrafos anteriores el trámite de baja temporal o definitiva de vehículos.»

MOTIVACIÓN

Se trata de evitar que aquellos que infringen la Ley, y deciden no hacer frente al castigo impuesto, puedan seguir obteniendo autorizaciones de vehículos como si nada pasase. Parece lógico que previamente a la obtención de nuevas autorizaciones su titular deba estar al día en cuanto a las sanciones pendientes.

Además, se aclara la duda que podría plantearse acerca de la autorización administrativa a la que se aplica, que será la de circulación del vehículo.

ENMIENDA NÚM. 218

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 90 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«1. El cumplimiento de la sanción de suspensión de las autorizaciones reguladas en esta Ley se iniciará transcurrido un mes desde que la sanción haya adquirido firmeza en vía administrativa, salvo que el interesado solicite su cumplimiento anticipado.

El período de suspensión de las autorizaciones reguladas en esta Ley se anotará en los correspondientes Registros.»

MOTIVACIÓN

Uno de los objetivos principales de la Ley es permitir al infractor cumplir la sanción impuesta cuanto antes, sin ningún tipo de traba o limitación. Por este motivo, debe permitirse el sancionado cumplir el período de suspensión de su permiso de conducción cuanto antes.

ENMIENDA NÚM. 219

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado siete.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 93 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción empezará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.»

MOTIVACIÓN

Uno de los objetivos principales de la reforma consiste en hacer llegar al conductor la notificación de la infracción lo antes posible. No parece por tanto lógico que se sigan manteniendo plazos de prescripción tan altos que sólo benefician la ineficacia de la correspondiente administración sancionadora.

ENMIENDA NÚM. 220

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado ocho.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 96 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«1. El Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico tendrá como finalidad recoger y gestionar de forma automatizada toda la información referente a los accidentes de tráfico producidos en el territorio nacional en que conste la existencia de víctimas o daños materiales, para elaborar estadísticas sobre los mismos y adoptar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial.»

MOTIVACIÓN

La modificación propuesta obedece al hecho de que la investigación de los accidentes de tráfico no puede limitarse a aquellos en que se hayan producido víctimas. Es necesario también conocer aquellos accidentes en que sólo se hayan producido daños materiales, toda vez que la producción de víctimas en el accidente depende en muchas ocasiones de elementos circunstanciales que perfectamente hubieran podido producir otro resultado.

ENMIENDA NÚM. 221

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De adición.

Al artículo único, apartado doce bis (nuevo).

Se propone la adición de una nueva disposición adicional decimonovena a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimonovena. Marchas cicloturistas.

El Gobierno, en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, llevará a cabo las modificaciones reglamentarias necesarias a los efectos de regular las marchas cicloturistas.»

MOTIVACIÓN

La regulación actual de las marchas ciclistas no debe encuadrarse dentro de las pruebas deportivas, toda vez que no se compite en espacio y tiempo. Por este moti-

vo, no debe someterse a la misma regulación que las pruebas deportivas, con todo lo que ello supone.

ENMIENDA NÚM. 222

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado quince.

Se propone la modificación de los números 7) y 21) del cuadro del Anexo II de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que tendrá la siguiente redacción:

«/.../

7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad 6 puntos.

/.../

21. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce 4 puntos

/.../»

MOTIVACIÓN

Las modificaciones propuestas ajustan mejor el sistema del permiso por puntos a la filosofía del sistema y las modificaciones del procedimiento sancionador introducidas. Se trata, en definitiva, de lanzar al conductor un mensaje claro donde se indique que solo las conductas realmente serias son las que serán merecedoras de la detracción de puntos.

ENMIENDA NÚM. 223

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

Al artículo único, apartado dieciséis.

Se propone la siguiente modificación en el anexo IV de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,

Donde dice «600. 1 mes suspensión» debe decir «600. Sesenta días de suspensión».

MOTIVACIÓN

Resulta preciso establecer el período de sesenta días de suspensión para las infracciones muy graves, por coherencia con la enmienda propuesta al artículo único, apartado siete, que modifica el artículo 67 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

ENMIENDA NÚM. 224

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

A la disposición transitoria primera.

Se propone la modificación de la disposición transitoria primera, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición transitoria primera. Procedimientos sancionadores en tramitación a la entrada en vigor de la Ley.

Los procedimientos sancionadores en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley se seguirán rigiendo, hasta su terminación, por las normas vigentes en el momento de su iniciación.

Contra las resoluciones sancionadoras que recaigan en dichos procedimientos, se interpondrán los recursos previstos en el artículo 80 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial vigente en el momento de su iniciación.»

MOTIVACIÓN

Los procedimientos sancionadores en tramitación en el momento de la entrada en vigor de esta modificación deben seguir rigiéndose por el procedimiento previsto en la normativa vigente en el momento de su iniciación y el régimen de recursos debe ser también el previsto en ella, procediendo, por tanto, la interposición de recurso de alzada.

ENMIENDA NÚM. 225

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

De modificación.

A la disposición final segunda.

Se propone la modificación de la disposición final segunda, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición final segunda. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

1. Se suprimen los párrafos tercero y cuarto del artículo 3.1.b) del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

2. Los apartados 2 y 3 del artículo 3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, quedan redactados del siguiente modo:

«2. Para sancionar la infracción serán competentes los Jefes Provinciales de Tráfico o, en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, los órganos previstos en la normativa autonómica, en los términos establecidos en el artículo 71 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

3. La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.»

MOTIVACIÓN

Debería aprovecharse la modificación del artículo 3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor para suprimir la sanción de 60 euros de multa por no presentar a requerimiento de los agentes la documentación acreditativa del seguro, prevista en el apartado 1.b), párrafo cuarto del vigente artículo 3 del TRLRCSCVM («En todo caso, la no presentación, a requerimiento de los agentes, de la documentación acreditativa del seguro será sancionada con 60 euros de multa»).

La razón de esta enmienda se encuentra en que tras la aprobación del nuevo Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA) se ha convertido en el instrumento central para la constatación por los agentes de tráfico, mediante su consulta, de la existencia y vigencia del seguro, sin que el no llevar el justificante del recibo de seguro tenga ya la trascendencia que imponía en el pasado su tipificación como infracción administrativa.

Además, esta propuesta es coherente con el contenido de la disposición derogatoria única del proyecto, la

cual dispone que «Queda derogado el apartado tercero del artículo 14 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley»; ya que el precepto que se deroga se refiere precisamente a que el incumplimiento de la obligación de presentar la documentación justificativa del seguro será sancionado con 60 euros de multa y dará lugar a la formulación de la correspondiente denuncia ante la autoridad competente en los términos previstos en el artículo 3.1 del texto refundido de la Ley Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**