



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

12 de diciembre de 2013

Núm. 70-2

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000070 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 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, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de diciembre de 2013.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

Ana María Oramas González-Moro
Pedro Quevedo Iturbe
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de los Diputados doña Ana María Oramas González-Moro y don Pedro Quevedo Iturbe, de Coalición Canaria-Nueva Canarias, de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente enmienda 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de octubre de 2013.—**Ana María Oramas González-Moro**, Diputada.—**Pedro Quevedo Iturbe**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Mixto.

Nueva disposición final

De adición.

Se incorpora una disposición final referida al contenido de la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras. En concreto:

«Disposición final XXX. Modificación de la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 2

Su actual disposición única se convierte en primera con motivo de introducir una nueva Disposición adicional segunda con la siguiente redacción:

Disposición adicional segunda. Importaciones de productos de avituallamiento en las Islas Canarias que se destinen al suministro a determinados buques y aeronaves.

Serán admitidas con franquicias de derechos de importación las mercancías de terceros países, siempre que dichas mercancías se destinen a operaciones exentas del Impuesto General Indirecto Canario en virtud de lo dispuesto en el número 6.º del apartado 1 del artículo 14 de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

También, en el caso de mercancías que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del Impuesto sobre Combustibles Derivados del Petróleo, serán admitidas con franquicia de derechos de importación las procedentes de terceros países, siempre que dichas mercancías se destinen a operaciones exentas de dicho impuesto en virtud de lo dispuesto en la letra a) del artículo 10 de la Ley 5/1986, de 28 de julio, del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre Combustibles Derivados del Petróleo, para los supuestos a los que se refieren las letras c) y d) del apartado 2 del artículo 11 de la misma Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Del mismo modo que se ha regulado una franquicia de derechos de importación para determinadas operaciones de avituallamiento de buques y aeronaves, en coordinación con otras figuras de la imposición indirecta como son el Impuesto sobre el Valor Añadido y los Impuestos Especiales, se considera adecuado hacer lo propio para las Islas Canarias.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

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

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2013.—**Ricardo Sixto Iglesias**, Diputado.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Enmienda a la totalidad de devolución

El Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta enmienda a la totalidad de devolución del de devolución al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por cuestiones de forma y de fondo. Por un lado, el procedimiento de elaboración que antecede la presentación de este Proyecto carece de estudios, informes, antecedentes, memoria de impacto económico y ambiental. Ni siquiera existen previsiones en la mejora de la movilidad y la seguridad vial de las modificaciones propuestas o referencias normativas de países europeos con los indicadores más positivos en la siniestralidad y victimización. Además, el Proyecto de Ley se presenta sin el más mínimo diálogo con los colectivos afectados y sin abordar de manera consensuada e integral los problemas de la movilidad, el tráfico y la seguridad vial. Por otro, no se encuentran otros enfoques ni referencias a la movilidad sostenible como elemento de seguridad vial, mejora del tráfico y la salud de las personas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Nuestro Grupo Parlamentario considera que las modificaciones que se introducen en el Proyecto de Ley no responden ni a criterios de necesidad ni de oportunidad. Más bien parecen pensadas en el lobby del automóvil y en asociaciones de automovilistas que en la mayoría de los ciudadanos. Se trata de modificaciones con una nula sensibilidad con los ciclistas y peatones, con la movilidad urbana y la movilidad sostenible.

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

En el escrito de remisión del Proyecto de Ley se afirma que se acompaña como documentación adjunta la Memoria del análisis de impacto normativo y el Informe del Consejo Superior de Seguridad Vial. Este Informe es preceptivo, pues, conforme al artículo 8.3, e) del Texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dicho Consejo debe «informar o proponer, en su caso, los Proyectos de carácter general que afectan a la seguridad vial». Sin embargo, este informe no se ha enviado sencillamente porque no existe.

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

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

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

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

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

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

En la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se gestó el acuerdo, a propuesta de la Directora de la DGT, de que se abriría en su seno un debate sobre el uso del casco ciclista. Para ello se organizaron diversas comparecencias de expertos. Sin embargo, antes de iniciarse éstas ya se aprobó durante el verano el Anteproyecto de reforma de la Ley de Tráfico, Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el que se incluye la polémica medida. Aún no han concluido dichas comparecencias y ya había entrado en el Congreso el Proyecto de Ley reproduciendo la misma exigencia de obligación general de usar casco los ciclistas. No cabe otra conclusión que afirmar que la presentación de este Proyecto es una grave e

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

imperdonable desconsideración con dicha Comisión parlamentaria y con todos los comparecientes, sobre todo con los que aún restan por venir.

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

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

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

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

Desde la movilidad sostenible es como se puede dar una solución coherente al tráfico, por ejemplo, potenciando el transporte público y facilitando el desplazamiento de vehículos no contaminantes, y una solución coherente a la seguridad vial, calmando el tráfico para que haya menos accidentes de peatones y ciclistas y un medioambiente más saludable. Por el contrario, desde el paradigma del tráfico de vehículos a motor, las medidas se tornan contraproducentes y contradictorias para la movilidad sostenible, como es, tal como se propone en este Proyecto, aumentar el límite de velocidad permitida y, a la vez, obligar al ciclista a llevar casco e ir orillado a la derecha del carril.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 5

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

A la Mesa del Congreso de Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación del Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 octubre de 2013.—**Ricardo Sixto Iglesias**, Diputado.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

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

Uno (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado uno, corriendo numeración, que quedaría redactado como sigue:

«Uno. Se modifica, en su segundo párrafo, la letra c) del artículo 7 que quedará redactado del siguiente modo:

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquéllos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.»

JUSTIFICACIÓN

El precepto, como la inmensa mayoría de los de la Ley, está pensado para los vehículos a motor y no para las bicicletas. Tal cual está redactado crea un vacío legal que la experiencia ha demostrado que las ordenanzas municipales utilizan para regular las bicicletas como si fueran trastos que se acumulan en las calles. Por tanto, es conveniente que la Ley, con carácter general, establezca los términos en los que los entes locales son competentes para la retirada y subsiguiente depósito de las bicicletas. De este modo se evitará la inseguridad jurídica que se cierne actualmente sobre los ciclistas o la arbitraria prohibición general de sujetar las bicicletas al mobiliario urbano sin que los Ayuntamientos provean de aparcamientos suficientes y seguros para bicicletas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 6

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

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

Al apartado uno

De modificación.

Se modifica el capítulo II del título preliminar, que pasa a titularse «Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible».

JUSTIFICACIÓN

En la exposición de motivos se afirma que «El hasta ahora denominado “Consejo Superior de Seguridad Vial” retoma la denominación más precisa de “Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial”». «El cambio de denominación tiene como principal objetivo volver a poner en el centro de las funciones de este órgano el tráfico de los vehículos y del resto de usuarios por las vías públicas, toda vez que la movilidad es un aspecto esencial que no debe quedar relegado, sino todo lo contrario». Si esto es así, y la intención del cambio de nombre se debe a que la movilidad es un aspecto esencial que no debe quedar relegado, lo más coherente es que la nueva denominación incorpore el concepto de «movilidad». No sólo eso, entendemos que debe especificarse que se trata de una movilidad sostenible, porque esta caracterización de la movilidad influye en cómo vaya a entender el Consejo Superior el tráfico y la seguridad vial. Una movilidad sostenible exige que tráfico y seguridad vial no se organicen y regulen en función exclusiva o preponderante del transporte particular en vehículos a motor, como ha sucedido hasta ahora.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

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

Al apartado dos

De modificación.

El segundo párrafo del apartado 1 del artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

La sustitución de «el tráfico y la seguridad vial» por «el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible» es coherente con las funciones que, según la exposición de motivos del proyecto, le corresponden al Consejo Superior. En la justificación de la enmienda anterior se ponía de manifiesto que las ideas de tráfico y seguridad vial deben estar inspiradas por un enfoque previo de la movilidad que se desea y que no puede ser otra que la «movilidad sostenible», de conformidad con las directivas comunitarias y la propia legislación española en materia de medio ambiente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 7

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

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

Al apartado dos

De adición.

Se propone añadir en las letras a), b) y d) del apartado 2 del artículo 8 después de «seguridad vial» el siguiente texto:

«o movilidad sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las función general que corresponde al Consejo Superior. Puede haber normas que no tengan por objeto directo la seguridad vial y sí, en cambio, la movilidad sostenible. Por ejemplo, potenciación del transporte público, creación de ciclovías, etc.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

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

Al apartado dos

De modificación.

Se propone modificar la letra e) del apartado 2 del artículo 8 por el siguiente texto:

«e. Informar sobre la publicidad de vehículos a motor y sobre las campañas de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Si el Consejo Superior es un órgano asesor del Ministerio del Interior, parece lógico que las campañas de seguridad vial de la DGT, muchas veces envueltas en polémica, sean previamente informadas por dicho Consejo.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

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

Al apartado dos

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 8

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 8 por el siguiente texto:

«4. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las funciones del Consejo Superior, la Comisión del Consejo de ámbito autonómico debe tener como competencia el estudio no sólo del tráfico y de la seguridad vial, sino también de la movilidad sostenible, máxime cuando se especifica en este precepto que el estudio se refiere a estas actividades «en las vías urbanas».

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

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

Al apartado dos

De modificación.

Se propone modificar el apartado 5 del artículo 8 por el siguiente texto:

«5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinan reglamentariamente. En todo caso, deberá haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.»

JUSTIFICACIÓN

Habida cuenta de la heterogénea composición del Consejo, que incluye, según el art. 8.1 del proyecto, a las «fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial», es aconsejable que haya un equilibrio entre los sectores sociales y temáticos (tráfico, seguridad vial, movilidad sostenible) que se hacen presentes en el Consejo a través de dichas organizaciones.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

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

Al apartado dos

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado 6 al artículo 8 con el siguiente texto:

«6. Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 9

JUSTIFICACIÓN

Mantener el redactado actualmente existente teniendo en cuenta que Catalunya y Euzkadi tiene traspasadas dichas competencias.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

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

Al apartado tres

De modificación.

Se propone la modificación del Título, quedando redactado como sigue:

Tres. Se incorpora un capítulo III al título primero, con la rúbrica «Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible», que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 8 bis. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible...»

JUSTIFICACIÓN

Se cambia la denominación de esta Conferencia Sectorial, añadiéndole la expresión «Movilidad sostenible», en coherencia con las enmiendas precedentes.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

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

Al apartado cuatro

De adición.

Se propone la adición de dos párrafos al apartado 1 del artículo 10 y el actual párrafo segundo pasa a ordenarse como párrafo cuarto, quedando el apartado 1 con la siguiente redacción:

«1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta Ley necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se regirán por lo dispuesto en la Ley de Carreteras y su Reglamento, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que podrá llevarse a efecto a petición de la Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías deberá ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 10

En ningún caso se empleará en la plataforma de cualquier tipo de vía pinturas de señalización horizontal deslizantes, reasfaltados a distinto nivel en la superficie de la plataforma de las vías, elementos catadiápticos cuyo resalto sea peligroso para los ciclistas, o rejillas en las que pudieran introducirse las ruedas de los vehículos, especialmente las de las bicicletas.

Las infracciones a estas normas se sancionarán en la forma prevista en la legislación de Carreteras, como asimismo la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.»

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar la seguridad especialmente de ciclistas y motoristas ante el incumplimiento sistemático de la Norma 1436 y la constatación de reasfaltados, especialmente de arcenes, o catadiópticos colocados en el arcén habitualmente cuyo resalto hace perder el control de los conductores de bicicleta. Todo ello encajado en aplicación de lo señalado en el art. 1 de la Ley de Seguridad Vial, punto D) y el art. 4 A) estableciendo unos requisitos mínimos que han de cumplirse en todo el territorio nacional.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

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

Al apartado cinco

De modificación.

Se propone la modificación del segundo párrafo del apartado 3 del artículo 11, quedando redactado en los siguientes términos:

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

JUSTIFICACIÓN

Se pretende no impedir la consulta o la utilización del teléfono si el vehículo está en medio de la circulación pero parado debido a un atasco o a un semáforo. El uso del teléfono no sólo es para llamar, sino también para consultar mensajes o enviarlos. Los riesgos de la distracción no existen si el vehículo está parado y no debería merecer sanción el conductor que realiza este manejo de su aparato móvil durante esta posición estática.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado siete (corriendo numeración)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 11

Por el que se modifica el artículo 14 d).

«Siete. El apartado d) del artículo 14 quedando redactado en los siguientes términos:

d) Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Los conductores de ciclos podrán circular por el centro del carril por el que transiten y hacer uso de dichos carriles en las mismas condiciones que el resto de vehículos a motor. Especialmente los conductores de bicicleta podrán adelantar y rebasar a otros vehículos, por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad si las circunstancias del tráfico lo permiten. El adelantamiento entre carriles sólo podrá realizarse estando el tráfico parado.»

JUSTIFICACIÓN

Normalizar la conducción de ciclos como vehículo y evitar la accidentalidad derivada de la escasa visibilidad del ciclista si se le obliga a ir por la derecha del carril derecho, para lo cual podrá circular por el carril que le convenga en poblado al igual que el resto de vehículos a motor. Además, en situaciones tales como congestión de tráfico en las ciudades, el ciclista podrá ir entre carriles para adelantar siempre que el tráfico esté parado, condición necesaria por motivos de seguridad.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado ocho (corriendo numeración)

De adición.

Por el que se modifica el artículo 15.

«Ocho. El artículo 15 queda redactado en los siguientes términos:

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo en vías interurbanas, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada. Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de motocicletas, de turismos y de camiones con peso máximo autorizado, que no exceda del que reglamentariamente se determine que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. No obstante, los conductores de bicicleta podrán superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela salvo los ciclomotores de dos ruedas. Los conductores de bicicletas podrán circular en posición paralela, aunque no exista arcén, en todo tipo de vías y en columna de a dos. En vías interurbanas deberán situarse lo más próxima posible al extremo derecho de la misma.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 12

JUSTIFICACIÓN

Tras doce años de implantación de esta norma ha resultado consolidada esta forma de circular, y la población se ha adaptado e interiorizado que es imprescindible efectuar una maniobra de adelantamiento segura, para lo cual el paralelo es el garante de que así se haga. No olvidemos que un vehículo que se encuentra con ciclistas ha de mantener una velocidad que en todo momento le permita controlarlo a su conductor. Son circunstancias equiparables a encontrarse con un vehículo lento o de tracción animal, y no supone riesgo alguno para el ciclista la circulación en paralelo.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado nueve (corriendo numeración)

De adición.

Por el que se modifica al artículo 18.1.

«Ocho. El apartado 1 del artículo 18 queda redactado en los siguientes términos:

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

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

JUSTIFICACIÓN

Tras doce años de vigor de esta norma, nos encontramos con la situación de que hay tramos en los que los ciclistas se encuentran sin ruta alternativa ni se ha desarrollado la señalización preceptiva. Elevando a categoría de ley este precepto, la seguridad jurídica queda reforzada y se evita así, por parte de los titulares, prohibiciones de circular a los ciclistas indiscriminadas e injustificadas garantizándose así a los ciclistas su movilidad en caso de no existir ruta alternativa a la propia autovía.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

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

Al apartado siete

De supresión.

Que da nueva redacción al apartado 2 del artículo 19.

«2. Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 13

los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados con carácter permanente o temporal en su caso. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.»

JUSTIFICACIÓN

Según dicta la exposición de motivos del Proyecto de Ley (VII) «Otro aspecto que se adecua al contexto y a las necesidades actuales es el relativo a los límites de velocidad que, es necesario recordarlo, se establecen no sólo para las vías, sino también para los distintos tipos de conductores y para los distintos tipos de vehículos. En esta materia, el artículo 19 se simplifica en su redacción, con objeto de que esos límites se determinen de acuerdo con las condiciones que establezca el Reglamento General de Circulación. Junto a ello, el anexo IV se actualiza, de forma que se amplían los tramos sancionadores y de detracción de puntos cubriendo posibles modificaciones en las velocidades máximas, tanto en límites inferiores como superiores».

Sin embargo, por política de seguridad vial no resulta adecuado un aumento variable de velocidad por encima de los límites genéricos para las vías. La velocidad es un elemento de peligrosidad y mayor gasto energético. No resulta adecuada una modificación normativa que aumenta el consumo de energía y la potencial peligrosidad aparejada al aumento de la velocidad.

Si el espíritu de la reforma consiste en pacificar el tráfico y propiciar la integración de medios de transporte preferentes y alternativos no motorizados, no debería propiciarse el aumento del límite genérico de la velocidad, especialmente en aquellos tramos en los que pueda circular específicamente ciclistas, como son autovías o travesías.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

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

Al apartado siete

De adición.

Se propone la adición de un segundo párrafo en el apartado 3 del artículo 19, quedando redactado como sigue:

«No obstante salvo por razones excepcionales y justificadas reglamentariamente, en las vías urbanas con un solo carril y sentido único de la circulación o con un carril por sentido de la circulación, excluido el reservado para aparcamiento, carga y descarga o el autobús, la velocidad máxima permitida será de 30 km/h. Igualmente, regirá este límite de velocidad para el carril de la derecha en vías de más de un carril abiertos al tráfico en general.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una medida que, en parte, ya está contemplada en el proyecto de reforma del Reglamento de Tráfico, y se considera oportuno incluirla en la Ley por la trascendencia que tiene para la seguridad del tráfico. Precisamente para garantizar esta finalidad, el precepto que se propone generaliza para todas las vías urbanas el límite de 30 km/h en los carriles de la derecha, de manera que se calma el tráfico para los ciclistas y para los peatones. Esto fomentará el uso de la bicicleta, aminorará los accidentes de ciclistas y peatones y es una medida inclusiva de la bicicleta en aquellos casos en los que por el coste de los carriles-bici segregados de la calzada y acera, los municipios no facilitan el desplazamiento urbano en este medio de movilidad sostenible. La enmienda se adelanta a lo que a corto plazo será una realidad europea con la iniciativa popular europea de Ciudad 30.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 14

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

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

Al apartado siete

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 5 en el artículo 19, que quedará redactado en los siguientes términos:

«5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.»

JUSTIFICACIÓN

Eliminar una laguna legal que ha supuesto algunas erróneas interpretaciones en ámbito sancionador y judicial.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 20, que quedará redactado en los siguientes términos:

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

JUSTIFICACIÓN

Por precisión de la expresión y acorde con lo que viene estableciendo el Reglamento General de Circulación desde 2003, pero sustituyendo el verbo «extremar» la atención por «poner especial atención» ya que la jurisprudencia viene interpretando el verbo «extremar» de una manera tan radical que sólo un ciclista con reflejos felinos podría cumplir con tal exigencia y la consecuencia es que la culpa de un accidente siempre acaba recayendo en el ciclista aunque la causa primaria de la caída sea un obstáculo en la calzada o un grave deterioro de su pavimento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 15

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Se propone la adición de tres nuevas letras e), f) y g) al apartado 2 del artículo 21, que quedarán redactados en los siguientes términos:

«e) Cuando exista señal de semáforo en rojo, éste será considerado como señal de ceda el paso exclusivamente para conductores de ciclos, sin necesidad de una señalización específica.

f) En la circulación dentro de las glorietas, el ciclista gozará de prioridad y ocupará la parte de la misma que necesite para hacerse ver, debiendo el resto de vehículos reducir la velocidad, evitar en todo caso cortar su trayectoria y facilitar su maniobra.

g) Se permite a los conductores de bicicletas transitar por los pasos de peatones siempre acompañando su paso al de éstos últimos. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.»

JUSTIFICACIÓN

1) Garantizar que un ciclista no resulte arrollado a la salida de los semáforos, y porque en otros países esta norma es aplicada con gran eficacia para la seguridad de los ciclistas. Obviamente no es un derecho a «saltarse» un semáforo, sino que, en ausencia de peligro se entienda como ceda el paso exclusivamente para los conductores de ciclos.

2) Esta norma no es prioritaria su establecimiento en la Ley, pero su texto ha sido consensuado para que figure en el reglamento General de Circulación.

3) Se propone permitir a los ciclistas transitar por las aceras en las condiciones que se determinarán en su caso, por lo que en coherencia con esta norma es preciso esta modificación.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Las letras c) y e) del apartado 5 artículo 23, quedarán redactadas en los siguientes términos:

«c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a todos los efectos.»

«e) Cuando circulando por una vía, otra vía se fusione por la derecha del ciclista con aquella, a fin de que los vehículos que proceden de esta última permitan al ciclista acceder al arcén o al extremo de la derecha de la vía que resulte fusionada.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 16

JUSTIFICACIÓN

Respecto a la letra c) debe establecerse un criterio universal por seguridad jurídica. La unidad móvil que configura el grupo ciclista no solo ha de establecerse únicamente como criterio a efectos de prioridad de paso, que es lo que dice actualmente la Ley, sino en el resto de circunstancias, constituyendo un caso concreto no previsto en la norma cuando se efectúa un adelantamiento a los ciclistas, de tal naturaleza que quien pretenda rebasar a un grupo es necesario que calcule la maniobra para realizarla sin cortar al grupo. Además, creemos que una ordenanza municipal no ha de suprimir esta medida de seguridad.

Respecto a la letra e) una de las causas de atropello al ciclista es cuando este circula por una vía y pos su derecha se incorpora a esta, de tal naturaleza que él acaba en medio de la carretera sin protección legal alguna para que los vehículos que proceden de la vía anexionada permitan al ciclista orillarse al extremo de la derecha de la vía. De este modo se garantiza una maniobra mucho más segura y controlada del ciclista al gozar de esta prioridad de paso en ejecución de la maniobra de aproximación a la derecha de la vía.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Por el que se modifica el apartado 2 del artículo 32, que quedará redactado en los siguientes términos:

«2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central. No obstante, los conductores de bicicleta podrán rebasar en todo tipo de vías por la derecha al resto de vehículos si las circunstancias del tráfico lo permiten.»

JUSTIFICACIÓN

Dado que el ciclista normalmente circula por la derecha y el arcén, ante situaciones como aglomeraciones de tráfico, este rebasa a los vehículos con completa normalidad sin salirse de su carril o arcén. De este modo se regula algo que viene siendo una práctica normal y que con el actual marco normativo no está correctamente encajado.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 17

Por el que se modifica el apartado 4 del artículo 34, que quedará redactado en los siguientes términos:

«4. Todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, deberá realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica del actual texto. Si en el adelantamiento a ciclistas se autoriza a los vehículos a motor a ocupar la parte imprescindible del carril contrario, aun estando prohibido el adelantamiento, entendemos que es preciso incluir a la par el carril contiguo (en el mismo sentido) como el contrario (en sentido contrario), eliminando, asimismo, una redundancia del actual texto. Siempre se deberá adelantar cuando las circunstancias sean favorables, si no, no se puede adelantar y esto ha de aplicarse incluso si los ciclistas circulan por el arcén.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Por el que se adiciona un nuevo apartado 5 del artículo 34, que quedará redactado en los siguientes términos:

«5. Cuando un vehículo adelante a un grupo de ciclistas deberá efectuar la maniobra sin poner en riesgo la integridad de la unidad móvil que configura al grupo ni podrá cortar en ningún caso la trayectoria de sus componentes.»

JUSTIFICACIÓN

Una de las maniobras en las que ha de protegerse al grupo de ciclistas que configuran una unidad móvil, es cuando son adelantados. Para evitar que resulten cortados por el mal cálculo de quien efectúa el adelantamiento es preciso que se explicita en el cuerpo legal.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Por el que se modifica el apartado 3 del artículo 42, que quedará redactado en los siguientes términos:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 18

«3. Los ciclistas deberán llevar encendido el alumbrado cuando sea obligatorio su uso, estando en ese caso dotada la bicicleta de los elementos retrorreflectantes suficientes instalados en la propia bicicleta, o en su defecto debiendo portar el conductor una prenda o elemento retrorreflectante de material homologado.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica por la que se permite la circulación con el alumbrado y los elementos reflectantes instalados en la bicicleta, siendo claro con los elementos reflectantes de la propia bicicleta no es necesario portar prenda reflectante el propio ciclista cuando existen esos elementos en la propia bicicleta, y eliminando la distinción entre zona urbana o interurbana. Hay que entender que nos encontramos con muchos tipos de ciclistas y de bicicletas. El objetivo de la Ley debe ser garantizar la visibilidad del conjunto bicicleta-ciclista. En el caso de bicicletas deportivas, u otras que raramente se usen por la noche, no tiene sentido equiparlas obligatoriamente de reflectantes que añaden peso y costes. En el caso de bicicletas que porten elementos reflectantes, añadirlos en el cuerpo de la persona resulta redundante. Este tipo de ciclista puede encontrarse con una necesidad repentina de reflectancia por uso obligatorio de alumbrado (hacérsele de noche, nublarse profundamente por borrasca, paso de un túnel inesperado, etc.) y quedarse sin posibilidad de circular cuando puede llevar dichos reflectantes de modo continuo en una bici urbana o cicloturista-recreativa, siendo estos, junto con la iluminación, más que suficientes para su correcta visibilidad.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

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

Al apartado ocho

De supresión.

Supresión del artículo 47.2 «Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general, estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso, en todo caso, por los menores de dieciocho años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.»

JUSTIFICACIÓN

No hay ninguna razón que avale la introducción de una obligación general del uso de casco ciclista en zonas interurbanas y menos aún en zonas urbanas. Este precepto es el único del proyecto que carece de justificación en la exposición de motivos, precisamente porque no hay argumentos para ello. Tampoco hay una memoria ni estudio del impacto social y medioambiental de la medida, ni consta informe alguno del Consejo Superior de Seguridad Vial, siendo este preceptivo.

Se introduce esta medida en contra de la posición establecida en los países europeos, en contra de la política de la Unión Europea que en su planificación de la movilidad sostenible y seguridad del tráfico no incluye esta medida. Más concretamente, la Comisión Europea no ha hecho ninguna recomendación sobre cascos para ciclistas en las dos comunicaciones claves para el futuro del transporte y seguridad vial europea: «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»; y el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible para el transporte» publicado en 2011.

La Directora de la DGT en su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se ha referido siempre a la promoción del uso del casco ciclista y solo de manera sibilina hacía alusión a la obligatoriedad del mismo. Ha auspiciado dentro de esta Comisión una Ponencia sobre esta materia, pero no ha esperado a sus conclusiones para imponer la suya propia en el Proyecto. Los últimos datos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 19

hechos públicos por la DGT sobre la siniestralidad ciclista rebelan el fracaso del casco obligatorio, pues pese a que en zonas interurbanas su uso es imperativo, sin embargo ello no ha impedido que crezca el número de ciclistas muertos. Se quiere criminalizar a la víctima, como si la ausencia del casco fuese la causa de la mortalidad ciclista, cuando lo cierto es que en altísimo porcentaje el ciclista no se cae, lo tiran y lo arrollan los vehículos a motor. Existen en el proyecto de reglamento algunas medidas que reducirían la siniestralidad ciclista, como es el calmado del tráfico, pero ninguna de ellas se trae aquí. Al contrario en el Proyecto de ley se prevé el aumento de velocidad a 130 km/h.

Desmenuzando el apartado 2 del art. 47 que el Proyecto quiere introducir, su primera parte establece un cheque en blanco para que por vía reglamentaria se generalice la obligatoriedad del casco en zonas urbanas, lo que resulta inaceptable en una medida tan grave y radical como esta, que, además, no tiene en cuenta el impacto medioambiental y social que conlleva. Está documentado el efecto desalentador e inhibitorio de la medida en el uso de la bicicleta. La segunda parte, referida a la obligatoriedad del casco para los ciclistas menores de 18 años, no tiene en cuenta que en zonas urbanas hay vías cerradas al tráfico y que no se puede tratar a todos los menores por igual. Los mayores de 12 años ya tienen suficiente madurez para obrar por sí mismos en desplazamientos urbanos y los menores de esa edad nunca circulan por calles abiertas al tráfico, al menos en las medianas y grandes ciudades. La tercera parte del apartado generaliza la obligatoriedad del casco para las vías interurbanas, medida que ya está actualmente en vigor. Pero también debe suprimirse esta obligatoriedad, por la razón antes citada de que está demostrado que no ha funcionado, pues ha aumentado el número de ciclistas muertos, pese a llevar casco. La ley no solo sirve para mandar o prohibir como piensa la Directora de la DGT. También sirve para promocionar y educar, como sería el caso si en la Ley de Educación se estableciese como asignatura obligatoria la circulación y la seguridad viales.

El casco obligatorio es una mala solución a un problema mal planteado. En consecuencia, debe suprimirse no solo este apartado 8 del Proyecto, sino también la redacción vigente del art. 47 que establece la obligatoriedad del casco ciclista en zonas interurbanas y en su lugar disponer la obligatoriedad de la promoción del casco ciclista por los poderes públicos o, todo lo más, la obligatoriedad del casco sin sanción, igual que se establece la obligatoriedad del peatón de circular por la derecha en las aceras, pero no se establece sanción por su incumplimiento.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

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

Nuevo apartado (corriendo numeración)

De adición.

Por el que se modifica el apartado 1 del artículo 49, que quedará redactado en los siguientes términos:

«1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando esta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen. No podrán hacer uso de las vías ciclistas para desplazarse.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la R 407-a que establece el uso exclusivo de las vías ciclistas a estos vehículos con exclusión al resto de «usuarios», debiendo comprender por tanto a los peatones. Se evita así situaciones de conflicto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 20

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

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

Se añade un nuevo artículo inicial al capítulo III, artículo 44 bis

De adición.

Que quedará redactado en los siguientes términos:

«En el ámbito urbano, las bicicletas podrán circular por cualquier vía abierta total o parcialmente al tráfico, salvo prohibición expresa debidamente justificada. No podrán circular por aceras y sí por el resto de zonas peatonales en los términos que establezca la correspondiente ordenanza municipal. Los menores de 14 años, y las personas mayores de edad que les acompañen, podrán en todo caso transitar en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales en las condiciones que se determinen mediante ordenanza municipal.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de habilitar la circulación de bicicletas por cualquier vía, salvo disposición contraria, pero respetando el espacio exclusivo del peatón en las aceras. No obstante, se autoriza a los menores de 14 años y a los mayores que le acompañen a transitar por tales vías en las condiciones de uso que establezcan las ordenanzas municipales. Esta excepción ya está contemplada en el proyecto de reforma del Reglamento de Circulación elaborado y hecho público por la DGT.

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

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

Se añade un nuevo artículo 44 ter

De adición.

Quedará redactado en los siguientes términos:

«Cuando exista una vía ciclista cuyo trazado esté situado en poblado, o discurra en el sentido y dirección de una carretera convencional aledaña, el ciclista en todo caso podrá optar por circular por vía ciclista o bien por la calzada.»

JUSTIFICACIÓN

Dado que existe autorización universal del ciclista de circular por vías urbanas y por carretera convencional, entendemos que las vías ciclistas suponen una opción en libertad para ser utilizadas por quienes deseen circular sin compartir espacio con el resto de vehículos a motor, pero en ningún caso deben ser de uso obligatorio, para lo cual se deberá modificar reglamentariamente el catálogo de señales, en especial la R-407 a) y convertirla en señal informativa cuando se sitúe en poblado o en las inmediaciones de una carretera convencional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 21

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

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

Se añade un nuevo artículo 44 quáter

De adición.

Quedará redactado en los siguientes términos: «uso excepcional de la vía».

«1. Se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de esta.

Tendrán en todo caso esta consideración las pruebas deportivas, así como las marchas cicloturistas de más de 100 participantes. Las de número inferior solo constituirán uso excepcional de la vía cuando el organizador de la marcha solicite el cierre total o parcial de la misma en la totalidad del recorrido o en tramos concretos.

2. El uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa en los términos que reglamentariamente se establezcan, salvo que constituya el ejercicio de un derecho fundamental, en cuyo caso se regirá por la legislación específica.

3. Los poderes públicos colaborarán, facilitarán y estimularán las acciones organizativas y de promoción desarrolladas por las Asociaciones deportivas cuando soliciten un uso excepcional de la vía para organizar eventos deportivos, corriendo los primeros con los gastos ocasionados por el control y dispositivo seguridad de la prueba que dependan de sus propios medios.»

JUSTIFICACIÓN

Han de establecerse en la Ley unas mínimas definiciones y encuadres que sean posteriormente desarrollados reglamentariamente. La definición de uso excepcional de la vía es la que ya está prevista en el proyecto de reforma del Reglamento. La enmienda pretende dejar claro que, en principio, las marchas cicloturistas de 100 o menos participantes no constituyen un uso excepcional de la vía, ya que pueden desenvolverse con una disciplina y autoorganización interna. También pretende la enmienda que la Ley sea respetuosa con el régimen jurídico del ejercicio de derechos fundamentales como los de reunión en lugar público y de manifestación o el de libertad religiosa, que no exigen para su realización una previa autorización administrativa. Por último, se trata de garantizar que la actividad deportiva sea facilitada por los poderes públicos para que el deporte, que es un bien de especial protección, pueda seguir practicándose sin más impedimentos adicionales.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

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

Al apartado nueve

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 22

El apartado 3 del artículo 65 quedaría redactado como sigue:

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

Las infracciones cometidas por los usuarios de bicicletas siempre se reputarán leves. No obstante se considerarán graves las acciones u omisiones del ciclista que, estando incardinadas en alguna conducta de las referidas en los apartados siguientes, hayan comportado un peligro claro inmediato para la seguridad del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

La menor peligrosidad de la bicicleta obliga a no tipificar las conductas del ciclista de igual manera que las del conductor de un vehículo a motor. La vigente Ley solo contempla esta diferenciación en el supuesto de no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes. La enmienda suprime esta excepción y generaliza la calificación de leve para las infracciones ciclistas, pero deja la puerta abierta a la calificación de infracción grave para aquellas conductas de ciclistas que, semejantes a las infracciones graves de los demás conductores, hayan supuesto un peligro claro e inminente para la seguridad del tráfico.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

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

Al apartado nueve

De modificación.

La letra g) del apartado 4 del artículo 65 quedaría redactada como sigue:

«Conducir en movimiento utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radar.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda se realiza en coherencia con la enmienda presentada al art. 11.3 párrafo segundo, al objeto de que no sea sancionable el manejo del teléfono cuando el conductor esté parado, ya en un atasco o en un semáforo.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

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

Al apartado nueve

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 23

La letra h) del apartado 4 del artículo 65 quedaría redactada como sigue:

«h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco motociclista y demás elementos de protección de vehículos a motor.»

JUSTIFICACIÓN

No hay proporcionalidad en la gravedad de la infracción tratando por igual a ciclistas que a motociclistas y conductores de automóviles, sobre todo teniendo en cuenta que está equiparada esta sanción a saltarse un semáforo en rojo o una señal de Stop, y a que, si prospera la medida del casco obligatorio en zonas urbanas, se reputará infracción grave ir sin casco ciclista un niño por la acera. La aprobación de la enmienda presentada al artículo 65.3, que generaliza la calificación de leves para las infracciones ciclistas, solventaría ya este problema.

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

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

Al apartado doce

De adición.

Se adiciona un nuevo párrafo al apartado 1 del art. 67, que quedará redactado en los siguientes términos:

«1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; 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.

Las infracciones cometidas por ciclistas se sancionarán con multa de hasta el 50 por 100 de las cuantías establecidas en el apartado anterior. No obstante, la infracción por no llevar casco ciclista solo se sancionará mediante una reconvención policial.»

JUSTIFICACIÓN

Para el caso de que no prospere la enmienda de supresión de la obligatoriedad del casco ciclista, se propone que la acción sea simbólica, mediante una reconvención policial, de manera que cumpla una función educativa y represora. En la normativa de circulación ya se establecen obligaciones sin sanción, como la de circular por la derecha en las aceras y hay que tener en cuenta que en ningún país se sanciona el no portar casco ciclista, porque no es una infracción, y en aquellos pocos que establecen su obligatoriedad para menores de 14 años, tampoco hay prevista una sanción pecuniaria. La obligatoriedad tiene que tener un carácter de recomendación y fomento reforzados del uso del casco ciclista.

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

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

A la disposición adicional novena

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 24

Quedará redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional novena. Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.»

JUSTIFICACIÓN

No puede circunscribirse la responsabilidad del propietario del terreno o el titular del aprovechamiento cinegético solo en los casos de caza mayor. Debe ser en todos los casos y también si se debiera a falta de diligencia en la conservación del terreno acotado.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

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

Al apartado veintidós

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

No hay informes ni indicadores que justifiquen el incremento de velocidad a 130 km/h; al tiempo que incrementa el riesgo de accidentalidad va en contra de las directrices y objetivos de la UE fijados en el libro blanco del transporte en Europa y de la reducción del 50 % de la victimización mortal y grave en el 2020 respecto a la producida en el 2010.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

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

Al apartado veintidós

De modificación.

Se ha de suprimir de su texto la frase «y una última columna a continuación de la correspondiente al límite de velocidad de 120» para que disponga lo siguiente:

«Se incorpora una primera columna anterior al límite de velocidad de 30 en el anexo IV, que queda redactado del siguiente modo:

En la tabla que aparece a continuación del precepto debe suprimirse la columna que encabeza el número "130".»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 25

JUSTIFICACIÓN

Alternativamente, y porque el Proyecto no se acompaña de un estudio de impacto ambiental, ni de una memoria económica que ilustre sobre este aumento del límite de velocidad y del coste de su señalización, ni tampoco consta el informe preceptivo del Consejo Superior de Seguridad Vial al respecto.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, 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 RDL 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de noviembre de 2013.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 2, artículo 8.2, letra A

De modificación.

Donde dice:

«a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.»

Debe decir:

«a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial **en el ámbito de las competencias del Estado**, para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.»

JUSTIFICACIÓN

Con la expresión «proponer planes de actuación conjunta» podría entenderse que se incluyen también los Planes Estratégicos de Seguridad Vial u otro tipo de planes de ámbito autonómico sobre los que las Comunidades Autónomas tienen competencia en materia de tráfico.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 2, artículo 8.4

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 26

Donde dice:

«4. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.»

Debe decir:

«4. En las Comunidades Autónomas que no tengan asumidas las competencias de tráfico y seguridad vial, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en vías urbanas.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción de este artículo resulta vaga e imprecisa, dado que no determina ni la composición de dicha comisión ni sus funciones.

La Comunidad Autónoma de Euskadi dispone de su propia Comisión de Seguridad Vial, por lo que la creación de otra Comisión supondría una duplicidad de funciones, sin que pueda interpretarse que la misma sustituya a la Comisión de Seguridad Vial del País Vasco, pues supondría una invasión de las competencias de esta Comunidad Autónoma.

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 2, artículo 8.4

De adición.

Adicionar un nuevo párrafo segundo al art. 8.4 con la siguiente redacción:

«Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial.»

JUSTIFICACIÓN

Aunque la supresión del apartado 7 del artículo no sería obstáculo para que esta Comunidad Autónoma siga disponiendo de su propia Comisión de Seguridad Vial, existente desde al año 1993, y cuyo trabajo continuo ha dado resultados importantes contribuyendo a la disminución del número de fallecidos en accidentes de tráfico en nuestra Comunidad, se considera que debe introducirse un párrafo segundo en el apartado 4 del artículo 8 con el tenor literal del actual apartado 7.

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 5, artículo 11.3, párrafo cuarto

De supresión.

Se propone la supresión de este párrafo cuarto del apartado 3 del artículo 11.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 27

JUSTIFICACIÓN

Esta redacción tan indefinida supone una remisión en blanco a una regulación reglamentaria, deslegalizándose una conducta vía reglamento. Por ello se propone su supresión, salvo que se incluyan en la ley criterios concretos para determinar las excepciones por parte del Gobierno.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 5, artículo 11.4, párrafo segundo

De supresión.

Se propone la supresión de este párrafo segundo del apartado 4 del artículo 11.

JUSTIFICACIÓN

Esta redacción introduce un elemento de oscuridad en el artículo, ya que remite a desarrollo reglamentario una cuestión que ya está regulada en la ley y que especifica cómo pueden circular los menores de 12 años y los menores de 3 años, por lo que se considera que todo lo relacionado con la circulación con menores debería incluirse en la propia ley. Por ello se propone su supresión y mantener la regulación vigente.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 6, artículo 12.5, párrafo primero

De modificación.

Donde dice:

«A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en el análisis de sangre. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.»

Debe decir:

«A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, **salvo causas excepcionales debidamente justificadas**. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 12 que regula en su apartado 5 la prueba de contraste para la detección de alcohol o de drogas recoge: «A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre». El término

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 28

preferente deja abierta la puerta a la realización del contraste mediante otro tipo de pruebas, por lo que dicha indefinición no parece apropiada si se quiere atajar la actual problemática respecto de los análisis de orina, que en un contraste de drogas casi siempre da negativo.

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 8, artículo 47.1, párrafo segundo

De modificación.

Donde dice:

«Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general, estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso, en todo caso, por los menores de dieciocho años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.»

Debe decir:

«Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general, estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas. La obligatoriedad del uso del casco en las vías urbanas se determinará por la aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales que dicten los Ayuntamientos. En caso de no existir regulación municipal al respecto, será obligatorio el uso del casco para los menores de 15 años.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción de este apartado es confusa: por un lado, se señala que la utilización del casco será obligatoria en todo tipo de vías en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen —lo cual da pie a pensar que se pueden poner excepciones—, y por otro, en la segunda parte del párrafo, se excluye la posibilidad de excepciones en todo tipo de vías para menores de 18 años y en vías interurbanas para mayores de 18 años.

Por lo tanto, entendemos que la redacción del citado párrafo debiera separarse en aras de una mayor comprensión, así como eliminar de la primera parte el término interurbanas, ya que la segunda parte no permite excepciones en dichas vías. Además, deja a regulación reglamentaria la obligatoriedad o no del uso del casco en vías urbanas, cuando entendemos debe ser objeto, en su caso, de regulación por parte de los Ayuntamientos a través de una ordenanza municipal en base a la competencia que los municipios tienen en la materia. Se propone que en caso de no existir regulación municipal al respecto, será obligatorio el uso del casco para los menores de 15 años, propuesta motivada por la situación de vulnerabilidad en la que se encuentran los menores.

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 9, artículo 65.4, letra i, párrafo primero

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 29

Donde dice:

«i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros de los vehículos cuando no esté permitido.»

Debe decir:

«i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros **de los vehículos cuando no esté permitido.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejor comprensión del texto.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 13, artículo 76.2, letra d)

De modificación.

Donde dice:

«d) Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de regulación del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo.»

Debe decir:

«Que el agente denunciante se encuentre realizando **labores de vigilancia y control de tráfico** y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Es una redacción más correcta de las funciones que desarrolla en este caso, la Ertzaintza.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 14 (artículo 78.1)

De modificación.

Donde dice:

«Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial [...] se practicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 30

Debe decir:

«1. Las notificaciones de quienes no dispongan de Dirección Electrónica Vial que no puedan efectuarse en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento, o de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registro de la Dirección General de Tráfico, se practicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). Transcurrido el periodo de veinte días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA se entenderá que esta ha sido practicada dándose por cumplido dicho trámite.»

JUSTIFICACIÓN

En principio, en la Dirección Electrónica Vial siempre se puede notificar, no existe ningún impedimento, y, en el caso de que existiera alguno de tipo informático, la Administración estaría en la obligación de volver a intentar la notificación, por lo que la publicación en TESTRA no tendría lugar. Por lo tanto dicha redacción debiera ser modificada para evitar criterios dispares de interpretación que alarguen los procedimientos.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 15 (artículo 84.1, letra k, párrafo primero)

De modificación.

Donde dice:

«k) Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.»

Debe decir:

«Se conduzca un vehículo careciendo de la autorización administrativa para conducir exigible a ese tipo de vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

A fin de que la inmovilización alcance a todo tipo de vehículos.

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 15 bis [artículo 84.1, letra c)]

De modificación.

Se modifica el párrafo c) del apartado 1 del artículo 84, que queda redactado del siguiente modo:

«1.c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos que fuera obligatorio.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 31

JUSTIFICACIÓN

A fin de extender la inmovilización a los dispositivos de retención infantil.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, apartado 19 (disposición adicional novena, párrafo tercero)

De modificación.

Donde dice:

«También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos.»

Debe decir:

«También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produce el accidente como consecuencia de no haber adoptado medidas preventivas en la vía o conservarlas en mal estado o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos.»

JUSTIFICACIÓN

El texto original resulta tener una redacción demasiado concreta a un supuesto específico, introduciendo además un elemento temporal que puede crear dudas.

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al anexo III (punto 2.a) de la Ley en relación el artículo 63.7, apartado segundo de la misma

De modificación.

Se modifica el Anexo III (punto 2.a), que pasa a tener la siguiente redacción:

«a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de **seis puntos**, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta Ley. Su duración máxima será de 15 horas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 32

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia, se propone unificar en seis los puntos de recuperación previstos en el anexo III con el artículo 63, respecto a la recuperación parcial del crédito inicial de puntos asignados al titular de una autorización, en el anexo III (punto 2.a) se establece que se pueden recuperar 4 puntos, mientras que en el artículo 63.7, apartado segundo, se prevé que la recuperación es de 6 puntos (párrafo segundo del apartado 7 del artículo 63 redactado por el apartado seis ter del artículo único de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora («BOE» de 24 de noviembre).

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único (artículo 74.3, letra d)

De modificación.

Se modifica el artículo 74.3.d) que pasa a tener la siguiente redacción:

«d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia procedimiento sancionador y que dispone de un plazo de **quince días naturales** 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

Por coherencia, se propone unificar el plazo para efectuar el pago de la sanción previsto en el artículo 74.3.d) con el plazo previsto en el artículo 80. En el artículo 74.3.d se prevén 20 días naturales, mientras en el artículo 80 prevé 15 días naturales.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único (artículo 65.4, nueva letra q) bis

De adición.

Se propone añadir al artículo 65.4 una nueva letra q) bis, con la siguiente redacción:

«65.4 q) bis. Abandonar el lugar la persona implicada en un accidente en el que solo se han producido daños materiales sin facilitar los datos de las personas implicadas en la misma.»

JUSTIFICACIÓN

Elevar a grave la infracción de abandono del lugar sin facilitar los datos de las personas implicadas en un accidente por la persona implicada en un accidente en el que solo se han producido daños materiales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 33

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único (artículo 76.2, nueva letra)

De adición.

Se propone la adición de una nueva circunstancia al artículo 76.2, la cual sustituiría a la letra c), que pasaría a ser la letra d), con la siguiente redacción:

«c) Que el Agente encargado de elaborar el informe o atestado de un accidente de tráfico observe la infracción después de la realización de la oportuna investigación.»

JUSTIFICACIÓN

Circunstancia habitual en la labor de los agentes.

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único (artículo 65.6, nueva letra)

De adición.

Se propone la creación de un nuevo apartado, al que se le atribuye la letra e) la cual sustituiría a la letra e), que pasaría a ser la letra f).

«e) Quebrantar la orden de inmovilización del vehículo adoptada por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Se aliviaría, de este modo, la vía penal por la comisión del delito de desobediencia en el ámbito del tráfico.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo único, nuevo apartado 17 bis

De adición.

De adición de un nuevo apartado diecisiete bis 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, mediante el que se

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 34

incorpore una nueva disposición adicional (la que corresponda) al citado texto articulado aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Disposición adicional (la que corresponda). Relaciones de Coordinación entre el Estado y la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 bis de la presente Ley, y como consecuencia de los derechos históricos debidamente actualizados a través de la Disposición Adicional primera de la Constitución y del Estatuto de Autonomía para el País Vasco, las relaciones de cooperación entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco se registrarán conforme a lo dispuesto en el artículo 17 de su Estatuto de Autonomía.»

JUSTIFICACIÓN

Adecuar las relaciones de cooperación entre Estado y CAPV, sin perjuicio de lo dispuesto en el nuevo artículo bis relativo a la creación de una conferencia sectorial de Tráfico y Seguridad Vial, al régimen foral proveniente de lo dispuesto en el art. 17 EAPV y DA 1.^a CE, tal y como se manifiesta en el RD 3256/1982, de 15 de octubre, de traspaso de funciones en materia de tráfico a CAPV: «Como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 17 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco..., cuyo desarrollo se inició a través del Real Decreto 2903/1982, de 22 de diciembre, y del reconocimiento expreso del Estado a unos antecedentes históricos debidamente actualizados, corresponde a la CAPV (apartado a).

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de noviembre de 2013.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado uno

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Se modifica el capítulo II del título I, que pasa a denominarse “Consejo Superior de **Movilidad** y Seguridad Vial”.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

Hoy en día los expertos no hablan de Tráfico y Seguridad Vial, es un concepto por el de Movilidad y Seguridad Vial que nos parece más idóneo y actual.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 35

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado dos, artículo 8

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Artículo 8. Composición y competencias.

1. El Consejo Superior de **Movilidad** y Seguridad Vial como el **órgano de consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial.**

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, sector social de la discapacidad, los centros de investigación y las organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial. En todo caso, deberá haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.**

3. El Consejo Superior de **Movilidad** y Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:

- a) **Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial.**
- b) **Conocer del seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial puestas en marcha,**
- c) **Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial.**
- d) **Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España,**
- e) **Informar o proponer, en su caso, los proyectos de carácter general que afectan a la seguridad vial.**
- f) **Coordinar e impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con la seguridad vial.**
- g) **Promover la concertación y el intercambio de experiencias entre los diferentes miembros del Pleno.**
- h) **Informar sobre la publicidad de vehículos a motor y sobre las campañas de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico.**

4. La presidencia del Consejo corresponde al Ministerio del Interior.

5. **El Consejo Superior de Movilidad y Seguridad Vial se estructura en los siguientes órganos: el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión Autonómica, la Comisión Local de Seguridad Vial y los grupos de trabajo. Su composición, régimen jurídico, orgánico y funcional se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Movilidad y Seguridad Vial.**

6. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico, la movilidad y la seguridad vial en las vías urbanas.

7. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica en congruencia con enmiendas anteriores.

Deben ampliarse las competencias sobre seguridad vial a movilidad.

Hoy en día los expertos no hablan de Tráfico y Seguridad Vial, sino de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, razón por la que se propone el cambio de denominación del Consejo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 36

De otra parte se vuelve al texto de la Ley actual ya que la misma da al resto de las administraciones con competencias una participación mayor en el diseño de las políticas de seguridad vial, lo contrario de lo propuesto que es acompañar a las propuestas que se hagan desde el Gobierno central sin prácticamente capacidad alguna para el resto de los componentes del Consejo, tal y como se deriva de la letra a) del apartado 3 del Proyecto.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado tres, artículo 8 bis

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

Se incorpora un capítulo III al título primero, con la rúbrica «Conferencia Sectorial de Movilidad y Seguridad Vial», que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 8 bis. Conferencia Sectorial de Movilidad y Seguridad Vial.

1. /.../.
2. /.../.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica y en congruencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado tres bis (nuevo), apartado 1, artículo 10

De adición.

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

«Tres bis. Se incorporan dos nuevos párrafos entre los actuales dos párrafos del apartado 1 del artículo 10 que quedarán redactados en los términos siguientes:

Asimismo, la realización de obras en las vías deberá ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

En ningún caso se empleará en la plataforma de cualquier tipo de vía pinturas de señalización horizontal deslizantes, reasfaltados a distinto nivel en la superficie de la plataforma de las vías,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 37

elementos catadióptricos cuyo resalto sea peligroso para los ciclistas y motoristas, o rejillas en las que pudieran introducirse las ruedas de los vehículos, especialmente las de las bicicletas.»

MOTIVACIÓN

Garantizar la seguridad especialmente de ciclistas y motoristas ante el incumplimiento sistemático de la Norma 1436 y la constatación de reasfaltados, especialmente de arcenes, o catadióptricos colocados en el arcén habitualmente cuyo resalto hace perder el control de los conductores de bicicleta.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado cinco, artículo 11, apartado 6

De supresión.

Se propone la supresión del apartado 6 del artículo 11.

MOTIVACIÓN

El actual redactado de la ley no solo prohíbe ya los inhibidores de radar, si no cualquier otro dispositivo que impida el control y detección del vehículo. Respecto a los detectores de radar se excluyen los mecanismos que exclusivamente informan de su ubicación pero se prohíbe el resto. Todos los detectores de radar tienen por objeto informar de su ubicación. Una ubicación que es pública y publicada por la DGT para concienciar al conductor y cambiar su comportamiento. Cosa distinta es «interferir» la señal del radar, pero lo detectores no interfieren.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado seis, artículo 12, apartados 1 y 2

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«1. No podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo o de ciclos con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,50 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,30 miligramos por litro.

1 bis. Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,0 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,0 miligramos por litro. Tampoco podrán superar estas tasas los conductores de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

cualquier vehículo durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos últimos efectos, solo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

2. Tampoco podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo o ciclo bajo efecto de drogas tóxicas o estupefacientes, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que se consuman bajo prescripción facultativa y siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9.

En ningún caso podrá circular el conductor de cualquier vehículo que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

2 bis. Todos los conductores de vehículos y de ciclos quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción tipificada en esta Ley y que con su actuación hayan generado una situación objetiva de riesgo para la circulación.»

MOTIVACIÓN

Sabemos que el alcohol es un claro factor de riesgo en la conducción relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad, entre un treinta y un cincuenta por ciento. Cualquier alcoholemia por pequeña que sea, puede alterar la capacidad de conducir, incrementando el riesgo de accidente. Por ello, la tendencia a nivel internacional es ir rebajando las tasas máximas permitidas, con la finalidad de alcanzar límites muy bajos para conductores en general y a 0,0 g/l para los profesionales, razón que fundamenta nuestra propuesta.

Hay mucha documentación científica que avala el efecto claro en la conducción de la presencia de unas determinadas cantidades de alcohol en sangre. No es así respecto a las drogas, de las que dada su variedad no puede acreditarse una influencia clara en todos los casos, ni las cantidades precisas.

Ni tan siquiera existe en nuestro derecho un concepto de droga, teniendo que recurrir para su contenido a las listas de sustancias recogidas en los convenios de las Naciones Unidas, Convenio Único de 1961 sobre estupefacientes («BOE» núm. 96/1966, de 22 de abril de 1966), (modificado por Protocolo de modificación de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes, hecho en Ginebra el 25 de marzo de 1972 y por Convención Única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo que modifica la Convención única de 1961 sobre estupefacientes. Nueva York, 8 de agosto de 1975), además de a diversas decisiones marcos de la UE que también consideran drogas a las sustancias de síntesis aunque no estén enumeradas en ninguno de los Anexos del Convenio sobre sustancias psicotrópicas (Viena, 1971).

Es por ello que, en primer lugar, hay que usar una terminología más precisa y siempre hasta donde sea posible ya que son continuas las innovaciones en estas materias.

La propuesta que se acompaña, unida a la de tipificar como infracción muy grave la mera presencia de drogas, concepto que entenderemos se recoge como genérico de lo que actualmente se denominan drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, plantea serias dudas de que por aplicación del principio de legalidad al ámbito sancionador dicha redacción fuera suficiente.

De otra parte, y dado que no matiza quedaría también recogido en este tipo la presencia de estupefacientes de consumo legal. Así, cualquier persona que tome cualquier sustancia estupefaciente, aunque sea con receta, ¿no va a poder conducir? Creemos que el tema es muy serio, y requiere una reflexión mayor.

No olvidemos que el CP exige que tengan efectos en la conducción, «conducir bajo la influencia de /.../», y que la propia Memoria de la Fiscalía de 2012 recoge la falta de conclusiones que se derivan del informe DRUID en términos siguientes: «De otra parte, el acta de signos externos inicialmente utilizada en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 39

el marco del Proyecto DRUID a la que se referían las Memorias correspondientes a los años 2009 y 2010, se ha revelado con el tiempo ineficaz para la acreditación de la influencia típica».

Sería pues conveniente para fijar una posición conocer la regulación de otros países de nuestro entorno, y las recomendaciones de la UE, así como contar con doctrina científica tan sólida como la que existe sobre el consumo de alcohol y la conducción.

Tampoco debemos olvidar, como recoge citada Memoria de la Fiscalía, que el tipo de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas ha visto constreñida su aplicación a los supuestos más graves en los que el delito de riesgo —la conducción influenciada por tales sustancias— se ha actualizado en siniestros con resultados lesivos o fallecimiento. Fuera de ellos sigue siendo norma penal de escasa incidencia. Las principales causas de inaplicación del artículo 379.2 son, en primer lugar, la actual situación de crisis económica que repercute en la carencia de medios materiales y personales. La solución a este problema no puede ser imponer sanciones que no respetan los más mínimos estándares exigibles desde el principio de legalidad, equidad y exigencia de que la conducta que se sanciona sea merecedora de reproche y esto solo puede ser porque la misma comporta afectación al estado físico o mental necesario para circular sin peligro.

También se señala que las pruebas de detección en sangre pueden detectar consumos de drogas durante un largo período ya que el rastro perdura en el tiempo, aunque parece evidente que no así los efectos y con la nueva redacción, que establece una especie de presunción «iuris et de iure», esto sería indiferente estuviese o no afectado el bien jurídico que trata de proteger.

De otra parte continúa señalando la Memoria de la Fiscalía que en el aspecto toxicológico, recientes estudios del grupo de trabajo constituido con expertos del Instituto nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (en adelante, INTCF) descartan la posibilidad apuntada en anteriores Memorias de cuantificar puntos de corte en fluido oral de los que se deduzca per se la afectación de facultades. Las razones son la falta de consenso científico sobre la correlación entre niveles de concentración de cada sustancia en sangre —que es la matriz que se ha revelado como esencial a tales efectos— y fluido oral.

Pero la solución en ningún caso puede ser la de castigar en todo caso la mera presencia, da igual de que producto, legal o ilegal, con receta o sin ella, de consumo reciente o remoto y además castigaría la misma forma, aunque no desconocemos esta se presenta como la opción más fácil.

Tampoco encontramos justificado obligar a los peatones a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, salvo cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o cuando hayan cometido una infracción tipificada la Ley y siempre que con su actuación hayan generado una situación objetiva de riesgo para la circulación.

Por último, hay una desproporción en el Proyecto referente a las propuestas de castigo del alcohol y drogas, con la del exceso de velocidad, presente de manera principal o concurrente en la mayor parte de los accidentes.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado seis bis, artículo 15, apartado 2

De adición.

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

Seis bis. El apartado 2 del artículo 15 que quedará redactado en los términos siguientes:

«2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela salvo los ciclomotores de dos ruedas. Los conductores de bicicletas podrán circular en posición paralela, aunque no exista arcén, en todo tipo de vías y en columna de a dos. En vías interurbanas deberán situarse lo más próximo posible al extremo derecho de la misma.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

MOTIVACIÓN

Tras 12 años de implantación de esta norma ha resultado consolidada esta forma de circular, y la población se ha adaptado e interiorizado que es imprescindible efectuar una maniobra de adelantamiento segura, para lo cual el paralelo es el garante de que así se haga. No olvidemos que un vehículo que se encuentra con ciclistas ha de mantener una velocidad que en todo momento le permita controlarlo a su conductor. Son circunstancias equiparables a encontrarse con un vehículo lento o de tracción animal, y no supone riesgo alguno para el ciclista la circulación en paralelo.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete, apartados 2, 3 y 5 del artículo 19

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

Los apartados 2, 3 y 5 del artículo 19, quedan redactados de la forma siguiente:

«2. Las velocidades máximas, **que en ningún caso podrá ser superior a 120 kilómetros hora**, y mínimas autorizadas para /.../.

3. /.../.

No obstante, salvo por razones **excepcionales de tráfico u otras justificadas** reglamentariamente, en las vías urbanas con un solo carril y sentido único de la circulación o con un carril por sentido de la circulación, excluido el reservado para aparcamiento, carga y descarga o el autobús, la velocidad máxima permitida será de 30 kilómetros por hora. Igualmente, regirá este límite de velocidad para el carril de la derecha en vías de más de un carril abiertos al tráfico en general.

5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de **los ciclos, vehículos de tracción animal**, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

En lo que respecta a los ciclos y vehículos de tracción animal, esta disposición no modificará las prohibiciones o limitaciones en cuanto a las vías por las que pueden circular.»

MOTIVACIÓN

El exceso de velocidad es uno de los factores más determinantes en los accidentes con víctimas, como factor concurrente y como agravante de las consecuencias de una colisión. Circular a una velocidad inadecuada influye en aspectos tan variados como la distancia de seguridad, el campo de visión y el trabajo mental del conductor, o la estabilidad del vehículo. Nadie ignora que a mayor velocidad, mayor es el tiempo y la distancia que necesita para detener el vehículo y más graves las consecuencias ante cualquier fallo mecánico, como el reventón de un neumático, la mala maniobra de otro conductor o cualquier otro imprevisto.

Según se desprende del estudio de Nilson, avalado por la Organización Mundial de la Salud y el Observatorio Europeo de Seguridad Vial, una reducción del 5% en la velocidad media supone una reducción aproximada del 10% de los accidentes con heridos y del 20% de los accidentes mortales. En cambio, un aumento del 5% en la velocidad media supone un aumento aproximado del 10 por ciento de los accidentes con heridos y del 20 por ciento de los accidentes mortales.

Pero además de lo anterior, el aumento del límite de velocidad máxima hasta los 130 kilómetros por hora en algunos tramos de vías rápidas, autovías y autopistas disparará el consumo de petróleo y, con

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 41

ello, las emisiones de gases de efecto invernadero, al tiempo que aumentará también la deuda exterior y, con la que está cayendo, el país no puede permitírselo.

Diferentes estudios e investigaciones indican que la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos en autopistas y autovías disminuye considerablemente el consumo de combustible. Un estudio del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) certifica que la reducción de la velocidad en 10 kilómetros por hora ahorra hasta un 11 por ciento de combustible y si tenemos en cuenta que un litro de gasolina produce 2,32 kilos de CO₂ y uno de diésel, 2,68 kilos, circular más despacio no solo ahorra combustible, también contamina menos.

Tengamos en cuenta que el Estado español se gastó 770 millones de euros en comprar derechos de emisión de CO₂ entre 2008 y 2012, y se convirtió en el segundo país, tras Japón, que más derechos de emisión de dióxido de carbono ha comprado debido al alto consumo energético de su transporte, ciudadanos y hogares.

Pues este aumento de la velocidad máxima va a provocar mayores emisiones en el transporte, al tiempo que va en contra del objetivo de la UE de reducir en 2020 un 20 por ciento las emisiones de gases de efecto invernadero. No somos productores de petróleo y debemos tomar medidas que favorezcan la reducción de consumo y de emisiones.

No olvidemos finalmente, que la reducción del límite de velocidad se encuentra entre las medidas recomendadas por la Agencia Internacional de la Energía (AIE) ante posibles escenarios de emergencia energética.

De otra parte, se trata de una medida que, en parte, ya está contemplada en el proyecto de reforma del Reglamento de Tráfico, y se considera oportuno incluirla en la Ley por la trascendencia que tiene para la seguridad del tráfico. Precisamente para garantizar esta finalidad, el precepto que se propone extiende para gran parte de las vías urbanas el límite de 30 kilómetros hora en los carriles de la derecha, de manera que se calma el tráfico para los ciclistas y para los peatones. Esto fomentará el uso de la bicicleta, aminorará los accidentes de ciclistas y peatones y es una medida inclusiva de la bicicleta en aquellos casos en los que por el coste de los carriles-bici segregados de la calzada y acera, los municipios no facilitan el desplazamiento urbano en este medio de movilidad sostenible. La enmienda se enmarca en la Iniciativa popular europea de Ciudad 30.

La modificación del apartado 5 elimina una laguna legal.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete bis (nuevo)

De adición.

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

«Siete bis. El apartado 2 artículo 20 queda redactado de la forma siguiente:

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

MOTIVACIÓN

Mayor precisión de la expresión y acorde con lo que viene estableciendo el Reglamento General de Circulación desde 2003, pero sustituyendo el verbo «extremar» la atención por «poner especial atención»,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 42

ya que la jurisprudencia viene interpretando el verbo «extremar» de una manera tan radical que resulta muy difícil cumplir con tal exigencia.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete ter (nuevo)

De modificación.

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

«Siete ter. Se modifica la letra c) y se incorpora una nueva letra d) en apartado 5 del artículo 23, artículo queda redactada de la forma siguiente:

c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad **móvil a todos los efectos**.

d) Cuando circulando por una vía, otra vía confluya por la derecha del ciclista y a fin de permitir al ciclista acceder al arcén o al extremo de la derecha de la vía resultante.»

MOTIVACIÓN

Debe establecerse un criterio universal por seguridad jurídica. La unidad móvil que configura el grupo ciclista no sólo ha de establecerse únicamente como criterio a efectos de prioridad de paso, que es lo que dice actualmente la Ley, sino en el resto de circunstancias, constituyendo un caso concreto no previsto en la norma cuando se efectúa un adelantamiento a los ciclistas, de tal naturaleza que quien pretenda rebasar a un grupo es necesario que calcule la maniobra para realizarla sin cortar al grupo.

De otra parte, una de las causas de atropello al ciclista es cuando este circula por una vía y por su derecha se incorporan a ésta los vehículos de la vía fusionada, de tal naturaleza que él acaba en medio de la carretera sin protección legal alguna y ello para que los vehículos que proceden de la vía anexionada permitan al ciclista orillarse al extremo de la derecha de la vía. De este modo se garantiza una maniobra mucho más segura y controlada del ciclista al gozar de esta prioridad de paso en ejecución de la maniobra de aproximación a la derecha de la vía.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete quáter (nuevo)

De adición.

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

«Siete quáter. El artículo 25 queda redactado de la forma siguiente:

Artículo 25. **Vehículos en servicio de urgencia.**

Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter, **así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 43

acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Estarán exentos de cumplir otras normas o señales, y los vehículos de servicio de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter podrán circular por encima de los límites de velocidad establecidos y todo ello en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen.»

MOTIVACIÓN

Quando se produce un accidente o avería en carretera y se produce la obstaculización de la vía, las grúas de auxilio —junto con el resto de servicios prioritarios de la vía— deben tener las mayores facilidades para acceder al lugar del siniestro a fin de poder realizar cuanto antes el servicio de retirada de la vía del vehículo accidentado o averiado. Su labor es imprescindible para poder restablecer el tráfico y/o facilitar la tarea de otros servicios públicos o de urgencia, optimizando los recursos para despejar cuanto antes las carreteras, cuando esto sea necesario.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete quinquies (nuevo)

De adición.

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

«Siete quinquies. Se añade un nuevo apartado 5 en el artículo 34 que quedará redactado de la forma siguiente:

5. Cuando un vehículo adelante a un grupo de ciclistas deberá efectuar la maniobra sin poner en riesgo la integridad de la unidad móvil que configura al grupo ni podrá cortar en ningún caso la trayectoria de sus componentes.»

MOTIVACIÓN

Una de las maniobras en las que ha de protegerse al grupo de ciclistas que configuran una unidad móvil, es cuando son adelantados. Para evitar que resulten cortados por el mal cálculo de quien efectúa el adelantamiento es preciso que se deje expresamente recogido en la Ley.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete sexies (nuevo)

De adición.

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

«Siete sexies. El apartado 3 del artículo 38 queda redactado de la forma siguiente:

3. En vías urbanas, se permitirá la parada o estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 44

MOTIVACIÓN

Permitir las paradas momentáneas en carriles reservados, vados o aceras mientras se realizan las tareas de auxilio de otros vehículos, puesto que es precisamente esa ubicación la más idónea que utiliza el conductor del vehículo de auxilio (grúa) para no entorpecer la circulación, a la vez que evitar que esas conductas que buscan precisamente agilizar el tráfico se vean sancionadas.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete octies (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado siete quinquies, en el que se incorpora en el Capítulo III del Título II un nuevo artículo 44 bis, que queda redactado de la forma siguiente:

«Siete octies. Se incorpora un nuevo artículo 44 bis con el contenido siguiente:

Artículo 44 bis. **Circulación urbana de bicicletas.**

En el ámbito urbano, las bicicletas podrán circular por cualquier vía abierta total o parcialmente al tráfico, salvo prohibición expresa. No podrán circular por aceras y sí por el resto de zonas peatonales, salvo prohibición expresa, en los términos que establezca la correspondiente ordenanza municipal. Los menores de 12 años, podrán transitar en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales en las condiciones que se determinen mediante ordenanza municipal.»

MOTIVACIÓN

Se trata de habilitar legalmente la circulación de bicicletas por cualquier vía, salvo disposición contraria, pero respetando el espacio exclusivo del peatón en las aceras.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado siete nonies (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado siete sexies, en el que se incorpora en el Capítulo III del Título II un nuevo artículo 44 ter, que queda redactado de la forma siguiente:

«Siete nonies. Se incorpora un nuevo artículo 44 bis con el contenido siguiente:

Artículo 44 ter. **Uso excepcional de la vía.**

1. **Se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 45

evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de ésta.

Tendrán en todo caso esta consideración las pruebas deportivas, así como las marchas cicloturistas de más de 100 participantes. Las de número inferior sólo constituirán uso excepcional de la vía cuando el organizador de la marcha solicite el cierre total o parcial de la misma en la totalidad del recorrido o en tramos concretos.

2. El uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa en los términos que reglamentariamente se establezcan, salvo que constituya el ejercicio de un derecho fundamental, en cuyo caso se registrá por la legislación específica.

3. Los poderes públicos facilitarán y colaborarán en las acciones organizativas y de promoción desarrolladas por las Asociaciones deportivas cuando soliciten un uso excepcional de la vía para organizar eventos deportivos.

4. Del buen orden de estos eventos serán responsables sus organizadores, quienes deberán adoptar las medidas para el adecuado desarrollo de los mismos. Los poderes públicos estarán obligados a garantizar el control y la seguridad de dichos eventos.»

MOTIVACIÓN

Es preciso establecerse en la Ley unas mínimas definiciones y encuadres que sean posteriormente desarrollados reglamentariamente. La enmienda pretende dejar claro que, en principio, las marchas cicloturistas de 100 o menos participantes no constituyen un uso excepcional de la vía, ya que pueden desenvolverse con una disciplina y autoorganización interna. También pretende la enmienda que la Ley sea respetuosa con el régimen jurídico del ejercicio de derechos fundamentales como los de reunión en lugar público y de manifestación o el de libertad religiosa, que no exigen para su realización una previa autorización administrativa. Por último, se trata de garantizar que la actividad deportiva sea facilitada por los poderes públicos para que el deporte, que es un bien de especial protección, pueda seguir practicándose sin más impedimentos adicionales.

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado ocho

De supresión.

Se propone la supresión del apartado ocho.

MOTIVACIÓN

En congruencia con los argumentos expuestos en la enmienda anterior y además:

— Desde el punto de vista de la seguridad no hay argumentos científicos que avalen la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas en el entorno urbano. Esta medida, por el contrario, puede ser contraproducente para la seguridad pues arrincona a los ciclistas entre el tráfico y puede frenar el hasta ahora imparable crecimiento del uso de la bicicleta, manteniendo así la hegemonía del automóvil. Como medida de seguridad es más efectivo la promoción del uso del casco que su obligación.

— La obligatoriedad del casco en las ciudades pone en peligro la viabilidad de los sistemas de públicos de alquiler de bicicletas y los ayuntamientos afectados tendrán que realizar inversiones adicionales para mantenerlos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 46

— La obligatoriedad del uso del casco en las ciudades, en todo caso, a los menores de 18 años es una medida desproporcionada que desincentiva su uso en favor de otros medios de transporte motorizado. Es precisamente en las franjas de edad de los 15 a 18 años en que los adolescentes adquieren el hábito del uso de la bicicleta como medio de transporte.

— La obligación del uso del casco en las ciudades es una medida inexistente en los países de nuestro entorno con mayor tradición de ciclistas en los entornos urbanos.

— El actual redactado de la Ley de Tráfico (artículo 47.1, párrafo segundo), ya establece la obligatoriedad del casco ciclista sólo para vías interurbanas y no parece necesario ampliar la obligación al entorno urbano.

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado ocho bis (nuevo)

De adición.

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

«Ocho bis. El apartado 1 del artículo 49, quedará redactado en los siguientes términos:

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen. **No podrán hacer uso de las vías ciclistas para desplazarse.»**

MOTIVACIÓN

En coherencia con la señal R 407-a que establece el uso exclusivo de las vías ciclistas a estos vehículos con exclusión al resto de «usuarios», debiendo comprender por tanto a los peatones.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado ocho ter (nuevo)

De adición.

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

«Ocho ter. Se incorpora un nuevo apartado 3 al artículo 51 con la siguiente redacción:

3. Los servicios de auxilio en carretera que acudan a lugar de un accidente o avería, realizarán sus funciones en las condiciones que reglamentariamente se establezcan y garantizarán, directamente o a través de terceros, que disponen de medios adecuados para realizar las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 47

operaciones de auxilio en carretera, de instalaciones adecuadas para el posterior depósito de los vehículos accidentados o averiados, y, en su caso, tratamiento residual, así como la organización de los medios precisos para asistir a sus usuarios y ocupantes, conforme a lo que reglamentariamente se determine.»

MOTIVACIÓN

En cumplimiento del mandato contenido en la Disposición Adicional Duodécima de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea que prevé que el transporte por carretera de vehículos accidentados o averiados que se lleve a cabo en el marco de una operación de auxilio en carretera se regirá por lo dispuesto en esta ley, sin perjuicio de lo que, en su caso, se establezca en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial acerca de las condiciones de realización de tales operaciones o de las características que deban cumplir las empresas que las desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado nueve, artículo 65, apartados 3 y 4, letra g)

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 y la supresión de la letra g) del apartado 4 del artículo 65.

«Nueve. Se modifica en el artículo 65 el apartado 1, la letra i) del apartado 4, así como se incorpora una nueva letra z) bis, quedando redactado de la forma siguiente:

3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes. En particular es falta leve no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas, **de casco**, o de los elementos y prendas reflectantes, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

4. /.../.

i) /.../.

z) /.../.»

MOTIVACIÓN

En congruencia con enmiendas anteriores.

El actual redactado de la ley ya prohíbe los inhibidores de radar. Respecto a los detectores de radar se excluyen los mecanismos que exclusivamente informan de su ubicación pero se prohíbe el resto. Todos los detectores de radar tienen por objeto informar de su ubicación. Una ubicación que es pública y publicada por la DGT para concienciar al conductor y cambiar su comportamiento. Cosa distinta es «interferir» la señal del radar, pero los detectores no interfieren.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 48

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado diez, artículo 65, letras c) y d)

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«c) **La conducción por las vías objeto de esta Ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las recogidas en el artículo 12, apartados 1 y 1 bis, y en todo caso, la conducción habiendo consumido psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos, o encontrarse bajo los efectos de drogas tóxicas o estupefacientes, en los términos recogidos en los apartados 2 y 2 bis del artículo 12.**

d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, y la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación o hayan cometido una infracción tipificada en esta Ley **y que con su actuación hayan generado una situación objetiva de riesgo para la circulación.»**

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado doce

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«a) **Las infracciones previstas en el artículo 65.5 c) y d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros, si en el momento de la comisión de la infracción el conductor hubiere sido sancionado por hechos análogos en los cinco años anteriores.»**

MOTIVACIÓN

Si bien somos partidarios de castigar severamente las conductas de consumo de alcohol por encima de las tasas fijadas y la conducción después de haber consumido psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, o bajo efecto de drogas tóxicas o estupefacientes, creemos más relevante en el primer caso bajar los límites de las tasas fijadas, a la vez que por respeto al principio de legalidad mantener los términos «el conducir bajo efecto de» en el supuesto de drogas tóxicas o estupefacientes, para que la conducta sea infracción, como ya se explicó en la enmienda al apartado seis, artículo 12.

Es por ello, que el incremento de la sanción a 1.000 euros se reserve, exclusivamente, para los supuestos de reincidencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 49

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado trece

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«d) Que el conductor incumpla la orden de detención del vehículo y el agente carezca de medios idóneos para obligarle.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado diecisiete

De supresión.

Se propone la supresión de este apartado.

MOTIVACIÓN

Si se mantiene el apartado 2 del artículo 94 no se comprende el cambio de nombre ya que el mismo no aporta nada sustancial y por ello no se justifica la modificación.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado dieciocho

De supresión.

Se propone la supresión de este apartado.

MOTIVACIÓN

La redacción del artículo 95 no aporta nada sustancial, excepto el cambio de nombre y por ello no se justifica la modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 50

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado diecinueve

De supresión.

Se propone la supresión de este apartado.

MOTIVACIÓN

Se desconoce qué razones justifican la traslación de una responsabilidad más amplia al conductor en detrimento de la que afecta con la normativa vigente a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos que hayan mostrado falta de diligencia en la conservación del terreno acotado.

En accidentes de tráfico con atropello de especies cinegéticas la regulación propuesta altera sustancialmente los actuales criterios de responsabilidad de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, puesto que atribuye, con carácter general, responsabilidad al conductor del vehículo aunque no tuviera culpa y hubiera respetado las normas de circulación.

La nueva redacción perjudica claramente a la víctima conductor del vehículo no culpable que resultara con daños personales (lesiones o fallecimiento), al no quedar éstos cubiertos por el seguro de responsabilidad civil del automóvil, de suscripción obligatoria, y ser prácticamente imposible imputar responsabilidad al titular del aprovechamiento cinegético o a la administración.

En casos de lesiones graves o de fallecimiento podrían generarse situaciones dramáticas para la propia víctima o para sus familiares, al no tener derecho a percibir indemnización alguna ni a obtener cobertura de ningún tipo de gasto.

De la misma forma quedarían desprotegidos los daños materiales de los propietarios de los vehículos con cobertura de seguro «a terceros».

Por lo tanto, el cambio de sistema tendría un grave impacto económico en los conductores y/o propietarios de vehículos no culpables que resultarían con cualquier tipo de daño, ya que al no existir un tercero responsable a quien poder imputar la responsabilidad van a quedar absolutamente desprotegidos para poder reclamar los daños personales o materiales que padezcan.

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado veintiuno

De modificación.

Veintiuno. Se modifican los puntos 1 y 2 del Anexo II que quedan redactados de la forma siguiente:

«1. **Conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a la establecida en el artículo 12:**

Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l): 6 puntos.

Valores mg/l aire espirado, más de 0,25, hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,00 mg/l): 4 puntos.

2. **Conducir, habiendo consumido psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos o bajo los efectos de drogas o estupefacientes: 6 puntos.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas a los apartados seis, siete y doce y sus motivaciones.

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo único, apartado veintidós

De modificación.

Se propone la modificación del cuadro de Anexo dos que recoge el cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad, que queda redactado en los términos siguientes:

Límite	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multa	Puntos	
Exceso de velocidad	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	100	-
		40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150		
		41	51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	300	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170		
		51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	400	4
		60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180		
	Muy grave	61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500	6
		70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190		
		71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6

MOTIVACIÓN

Proponemos, en coherencia con enmiendas anteriores, la supresión de la columna que recoge las sanciones y puntos a partir de 130 kilómetros hora.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Disposición final (nueva)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 52

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

«Disposición final. **Sistemas de bloqueo en casos de alcoholemia.**

La Dirección General de Tráfico regulará, en el plazo de un año, la obligatoriedad de instalación de sistemas de bloqueo en casos de alcoholemia (alcolocks), en todos vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes.

De las conclusiones que de esta medida se deriven se valorará la implantación con carácter obligatorio al resto de conductores.»

MOTIVACIÓN

En España uno de cada tres muertos por accidente de tráfico tienen tasas de alcoholemia positivas muy superiores a otros países de nuestro entorno, lo que exige, no solo disminución de las tasas permitidas, sino más campañas de sensibilización y la adopción de otras medidas que imposibiliten conducir cuando se detecte la presencia de alcohol.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, párrafo segundo

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Una vez que se han abordado los cambios más integrales en lo que respecta a los comportamientos más seguros en la conducción, ahora es el momento de incorporar al ordenamiento adaptaciones o modificaciones que es necesario asumir normativamente para ir mejorando distintos aspectos de la seguridad vial.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

El texto navega en una continua contradicción. Dice que no va a regular nuevas medidas para el conductor pero acto seguido regula el comportamiento de los conductores. Es obvio que todo lo que se refiere a la circulación se refiere al actor: el conductor.

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, párrafo tercero

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Algunos de los preceptos que se modifican se refieren estrictamente a las normas de circulación de los vehículos a motor, aspecto que siempre requiere de una adaptación a los contextos cambiantes en los que nos desenvolvemos, siendo precisamente la circulación uno de los indicadores de los cambios.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 53

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

El texto navega en una continua contradicción dice que no va a regular nuevas medidas para el conductor pero acto seguido regula el comportamiento de los conductores. Es obvio que todo lo que se refiere a la circulación se refiere al actor: el conductor.

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, apartado II, párrafo primero

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«El hasta ahora denominado “Consejo Superior de Seguridad Vial” retoma la denominación más precisa de “Consejo Superior de Movilidad y Seguridad Vial”.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

Hoy en día los expertos no hablan de Tráfico y Seguridad Vial, por lo que nos parece más idóneo el concepto de Movilidad y Seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, apartado III, párrafo tercero

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Un aspecto esencial de la reforma es el relativo a los sistemas de seguridad de conductores y ocupantes de los vehículos. En los últimos años, la legislación europea ha incrementado progresivamente los niveles de exigencia siendo cada vez más exigente en lo que se refiere a ello, tanto en el uso de los sistemas de seguridad como en la instalación de los mismos, y la evolución normativa subsiguiente a los adelantos técnicos así lo demuestra. Dado que esta materia está siendo objeto de modificaciones relativamente frecuentes y continuas con objeto de que los vehículos en los que nos desplazamos sean cada vez más seguros, se estima que lo más adecuado, para permitir una adaptación ágil de la normativa, desde un punto de vista jurídico es recoger en la ley una referencia abierta a los criterios de edad o de talla a los que podrán referirse las mencionadas modificaciones de alcance técnico, con objeto de que posteriormente el Reglamento General de Circulación pueda concretar los supuestos, los requisitos, las condiciones de uso y las posibles exenciones, en su caso, todo ello en función de los continuos avances de seguridad que se vayan incorporando.»

MOTIVACIÓN

Mejora de redactado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 54

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, apartado III, último párrafo

De supresión.

Se propone la supresión del siguiente párrafo:

«En el mismo precepto, junto a la referencia a los cinturones y a los sistemas de retención infantil, también se modifica la regulación relativa al casco de protección, esencialmente para remitir a un posterior desarrollo reglamentario los supuestos y condiciones de su uso, sin perjuicio de establecer directamente la obligación de su utilización en dos casos: uno, ya previsto actualmente, hace referencia a la obligatoriedad de uso del casco para los ciclistas y ocupantes de bicicletas en vías interurbanas; y otro, que se introduce, referente a los menores de dieciocho años, que deben estar siempre protegidos cuando circulen en bicicleta, con independencia del lugar por donde lo hagan.»

MOTIVACIÓN

— Desde el punto de vista de la seguridad no hay argumentos científicos que avalen la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas en el entorno urbano. Esta medida, por el contrario, puede ser contraproducente para la seguridad pues arrincona a los ciclistas entre el tráfico y puede frenar el hasta ahora imparable crecimiento del uso de la bicicleta, manteniendo así la hegemonía del automóvil. Como medida de seguridad es más efectivo la promoción del uso del caso que su obligación.

— La obligatoriedad del casco en las ciudades pone en peligro la viabilidad de los sistemas de públicos de alquiler de bicicletas y los ayuntamientos afectados tendrán que realizar inversiones adicionales para mantenerlos.

— La obligatoriedad del uso del casco en las ciudades, en todo caso, a los menores de 18 años es una medida desproporcionada que desincentiva su uso en favor de otros medios de transporte motorizado. Es precisamente en las franjas de edad de los 15 a 18 años en que los adolescentes adquieren el hábito del uso de la bicicleta como medio de transporte.

— La obligación del uso del casco en las ciudades es una medida inexistente en los países de nuestro entorno con mayor tradición de ciclistas en los entornos urbanos.

— El actual redactado de la Ley de Tráfico (artículo 47.1, párrafo segundo), ya establece la obligatoriedad del casco ciclista sólo para vías interurbanas y no parece necesario ampliar la obligación al entorno urbano.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, apartado V

De supresión.

Se propone la supresión del apartado V.

MOTIVACIÓN

El actual redactado de la ley ya prohíbe los inhibidores de radar. Respecto a los detectores de radar se excluyen los mecanismos que exclusivamente informan de su ubicación pero se prohíbe el resto. Todos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 55

los detectores de radar tienen por objeto informar de su ubicación. Una ubicación que es pública y publicada por la DGT para concienciar al conductor y cambiar su comportamiento. Cosa distinta es «interferir» la señal del radar, pero los detectores no interfieren.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, apartado VI, párrafos primero y segundo

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Sabemos que el alcohol es un claro factor de riesgo en la conducción relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad, entre un treinta y un cincuenta por ciento. Cualquier alcoholemia por pequeña que sea, puede alterar la capacidad de conducir, incrementando el riesgo de accidente. Por ello, la tendencia a nivel internacional es ir rebajando las tasas máximas permitidas, con la finalidad de alcanzar límites muy bajos para conductores en general y a 0,0 g/l para los profesionales y noveles.

Hay mucha documentación científica que avala el efecto claro en la conducción de la presencia de unas determinadas cantidades de alcohol en sangre. No es así respecto a las drogas, de las que dada su variedad no puede acreditarse una influencia clara en todos los casos, ni las cantidades precisas, lo que sí sabemos es que estas pueden alterar el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro. Por ello establecemos que en ningún caso no podrán circular el conductor de cualquier vehículo que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro, pero dejamos excluidas aquellas sustancias que se consuman bajo prescripción facultativa y siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, y 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.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos, apartado VIII, párrafo segundo

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«Por lo que respecta a las infracciones, el artículo 65 incorpora, en su apartado 4, la prohibición de circular con pasajeros menores en asientos delanteros o traseros cuando no esté permitido; así como la realización de obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, o sin seguir sus instrucciones.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 56

MOTIVACIÓN

El actual redactado de la ley ya prohíbe los inhibidores de radar. Respecto a los detectores de radar se excluyen los mecanismos que exclusivamente informan de su ubicación pero se prohíbe el resto. Todos los detectores de radar tienen por objeto informar de su ubicación. Una ubicación que es pública y publicada por la DGT para concienciar al conductor y cambiar su comportamiento. Cosa distinta es «interferir» la señal del radar, pero los detectores no interfieren.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa del diputado Carlos Salvador Armendáriz, de Unión del Pueblo Navarro-UPN, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del Reglamento de la Cámara, 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.

Palacio Congreso de los Diputados, 28 de noviembre de 2013.—**Carlos Casimiro Salvador Armendáriz**, Diputado.—**Pedro Quevedo Iturbe**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

Carlos Casimiro Salvador Armendáriz
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo único. Apartado nuevo

De adición.

Texto que se propone: Incorporar disposición adicional nueva al 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, quedando redactada en los términos siguientes:

«Disposición adicional nueva. Compensación anual a la Comunidad Foral de Navarra de las cuantías recaudadas, como consecuencia de la tramitación de procedimientos sancionadores por infracciones de la presente Ley iniciados por denuncia de la Policía Foral de Navarra.

Entretanto no sea efectiva la transferencia para el ejercicio en exclusiva de las competencias ejecutivas en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, se transferirá anualmente de la Administración General del Estado, a través de la Dirección General de Tráfico, a la Comunidad Foral de Navarra las cuantías recaudadas, en el año natural inmediatamente anterior, como consecuencia de la tramitación de procedimientos sancionadores por infracciones de la presente Ley iniciados por denuncia de la Policía Foral de Navarra.

A efectos de la determinación de la cuantía a transferir y el modo en que deba hacerse dicha transferencia, se suscribirán los correspondientes convenios de colaboración que incorporarán criterios objetivos de distribución y cualquier otra condición de la transferencia.

Las cantidades reintegradas a la Comunidad Foral de Navarra por este concepto deberán ser destinadas a fines directamente relacionados con la seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Para dar continuidad a las líneas de actuación aplicadas hasta ahora en la Comunidad Foral de Navarra, que han permitido reducir considerablemente el número de accidentes, heridos y fallecidos en las carreteras navarras, y alcanzar así los objetivos de la estrategia de seguridad vial 2011-2020, resulta

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 57

prácticamente imprescindible la percepción por parte del Gobierno de Navarra del importe de las multas de todas las denuncias interpuestas por la Policía Foral.

Esta medida garantizará tener permanentemente modernizada y actualizada a la Unidad de la Policía Foral de Tráfico y con ello garantizar una mejor seguridad vial en Navarra, asegurando también una situación de equidad de Navarra con el resto de provincias, desde la lealtad y la máxima cooperación.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:

Carlos Casimiro Salvador Armendáriz
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo único. Apartado nueve

De supresión.

Texto que se propone: Suprimir la redacción dada a la letra g) in fine del apartado 4 del artículo 65 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, quedando la misma redactada en los términos siguientes:

«Nueve. Se modifican los párrafos g) e i) del apartado 4 del artículo 65 y se incorpora el párrafo z) bis, que quedan redactados del siguiente modo:

“g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, ~~así como utilizar mecanismos de detección de radar.~~”

“i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.”

“z bis) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.”»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda siguiente.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:

Carlos Casimiro Salvador Armendáriz
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo único. Apartado diez

De adición.

Texto que se propone: Incorporar una nueva letra ñ) al apartado 5 del artículo 65 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, quedando redactada en los términos siguientes:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 58

«Diez. Se modifican los párrafos c) d) y l) del apartado 5 del artículo 65 y se incorpora el párrafo n), que quedan redactados del siguiente modo:

“c) Conducir por las vías objeto de esta ley con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas.”

“d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.”

“l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.”

“n) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios.”

“ñ) **Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radar.”»**

JUSTIFICACIÓN

La Exposición de motivos del Proyecto de Ley introduce la prohibición de los sistemas de detección de radares ya que se trata de «un aparato que en el fondo tiene como razón de ser eludir la vigilancia del tráfico y el cumplimiento de los límites de velocidad» y que, por lo tanto, «no puede tener la más mínima cobertura». Igualmente, la citada Exposición de motivos manifiesta que «es completamente contradictorio dirigir los esfuerzos hacia la concienciación entre los conductores de adecuar la velocidad a los límites existentes... y no prohibir la comercialización de dispositivos», además de incidir en que «no parece lógico que coexistan conductores que respeten los límites de velocidad junto a otros que disponen de mecanismos que les pueden permitir eludirlos».

En este sentido, entendemos procedente la tipificación de la utilización de mecanismos detectores de radares si bien consideramos que la misma debería constituir una infracción «muy grave», para que ésta resultare suficientemente disuasoria. Por ello, proponemos que se equipare a la más grave de las infracciones posibles por incumplimiento de los límites de velocidad.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:

Carlos Casimiro Salvador Armendáriz
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo único. Apartado diez

De adición.

Texto que se propone: Incorporar una nueva letra al apartado 2 del artículo 67 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, así como la consiguiente reordenación de las letras contenidas en el referido apartado 2, quedando redactado en los términos siguientes:

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

- a) Las infracciones previstas en el artículo 65.5 c) y d) se sancionarán con multa de 1.000 euros.
- b) La multa por la infracción prevista en el artículo 65.5 j) 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.
- c) La infracción recogida en el artículo 65.5.h) se sancionará con multa de 6.000 euros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 59

d) **Las infracciones previstas en el artículo 65.5 ñ) se sancionarán en la cuantía prevista en el Anexo IV de esta Ley para las infracciones muy graves consistentes en no respetar los límites de velocidad.**

e) Las infracciones recogidas en el artículo 65.6 se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 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.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:

Carlos Casimiro Salvador Armendáriz
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo único. Apartado veintiuno

De modificación.

Texto que se propone: Modificar el punto 20 que incorpora el presente Proyecto de Ley al Anexo II del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, quedando redactado en los términos siguientes:

«Veintiuno. Se modifican los puntos 2 y 3 del anexo II y se incorpora el punto 20, que quedan redactados del siguiente modo:

“2. Conducir con presencia de drogas en el organismo: 6.

3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo: 6.”

“20. Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radar: 6.”»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las anteriores enmiendas.

A la Mesa de la Comisión de Interior

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 noviembre de 2013.—**Rosa María Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 60

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 7.c)

De modificación.

Texto que se modifica:

«La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquéllos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. **Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.**

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 8.1

De modificación.

Texto que se modifica:

«1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial.

La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las Administraciones Locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales **de ámbito estatal** más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 61

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 8.2

De modificación.

Texto que se modifica:

«2. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado en obligarse por ellos.

d) Informar **o proponer, en su caso**, los proyectos de disposiciones de carácter general que afecten a la seguridad que afecten al tráfico y la seguridad vial.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

h) Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 8.5

De modificación.

Texto que se añade:

«5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. **En todo caso, deberá haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 62

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 10.1

De modificación.

Texto que se modifica:

«Asimismo, la realización de obras en las vías deberá ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

En ningún caso se empleará en la plataforma de cualquier tipo de vía pinturas de señalización horizontal deslizantes, reasfaltados a distinto nivel en la superficie de la plataforma de las vías, elementos catadióptricos cuyo resalto sea peligroso para los ciclistas, o rejillas en las que pudieran introducirse las ruedas de los vehículos, especialmente las de las bicicletas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 11.3

De modificación.

Texto que se modifica:

«Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

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

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 63

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 11.6

De modificación.

Texto que se modifica:

«6. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radar o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. ~~Asimismo, se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radar.~~

Quedan excluidos de esta prohibición los **mecanismos de detección de radar** y de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 14.d)

De modificación.

Texto que se modifica:

«Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

Los conductores de ciclos podrán circular por el centro del carril por el que transiten y hacer uso de dichos carriles en las mismas condiciones que el resto de vehículos a motor. Especialmente los conductores de bicicleta podrán adelantar y rebasar a otros vehículos, por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad si las circunstancias del tráfico lo permiten. El adelantamiento entre carriles sólo podrá realizarse estando el tráfico parado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 64

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 15

De modificación.

Texto que se modifica:

«1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo **en vías interurbanas**, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada. Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de motocicletas, de turismos y de camiones con peso máximo autorizado, que no exceda del que reglamentariamente se determine que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. No obstante, los conductores de bicicleta podrán superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo ~~las bicicletas~~ y los ciclomotores de dos ruedas, ~~en los casos y forma que se permitan reglamentariamente, atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.~~ **Los conductores de bicicletas podrán circular en posición paralela, aunque no exista arcén, en todo tipo de vías y en columna de a dos. En vías interurbanas deberán situarse lo más próximo posible al extremo derecho de la misma.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 18.1

De modificación.

Texto que se modifica:

«Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 65

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 19.3

De modificación.

Texto que se modifica:

«Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en poblado. Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la Corporación Municipal.

No obstante, salvo por razones excepcionales y justificadas reglamentariamente, en las vías urbanas con un solo carril y sentido único de la circulación o con un carril por sentido de la circulación, excluido el reservado para aparcamiento, carga y descarga o el autobús, la velocidad máxima permitida será de 30 km/h. Igualmente, regirá este límite de velocidad para el carril de la derecha en vías de más de un carril abiertos al tráfico en general.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 23.5.c) y nuevo d)

De modificación.

Texto que se modifica:

«c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a **todos los efectos**. ~~a los efectos de prioridad de paso. En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.~~

d) Cuando circulando por una vía, otra vía se fusione por la derecha del ciclista con aquella, a fin de que los vehículos que proceden de esta última permitan al ciclista acceder al arcén o al extremo de la derecha de la vía que resulte fusionada.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 66

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 25

De modificación.

Texto que se modifica:

«Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter, **así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera.** Podrán circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estarán exentos de cumplir otras normas o señales, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo nuevo 34.5

De adición.

Texto que se añade:

«**Cuando un vehículo adelante a un grupo de ciclistas deberá efectuar la maniobra sin poner en riesgo la integridad de la unidad móvil que configura al grupo ni podrá cortar en ningún caso la trayectoria de sus componentes.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al artículo 38.3

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 67

Texto que se modifica:

«La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y el evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan.

En vías urbanas, se permitirá la parada o estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo nuevo 44 bis

De adición.

Texto que se añade:

«En el ámbito urbano, las bicicletas podrán circular por cualquier vía abierta total o parcialmente al tráfico, salvo prohibición expresa debidamente justificada. No podrán circular por aceras y sí por el resto de zonas peatonales en los términos que establezca la correspondiente ordenanza municipal. Los menores de 14 años, y las personas mayores de edad que les acompañen, podrán en todo caso transitar en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales en las condiciones que se determinen mediante ordenanza municipal.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo nuevo 47.1

De modificación.

Texto que se modifica:

«Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 68

Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general, estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, ~~en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso, en todo caso, por los menores de dieciocho años, y también por quienes circulen por vías interurbanas,~~ **con excepción de los cascos urbanos, vías pecuarias y caminos sin asfaltar donde no exista afluencia de tráfico rodado.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo nuevo 49.1

De modificación.

Texto que se modifica:

«Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen. **No podrán hacer uso de las vías ciclistas para desplazarse.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 51

De modificación.

Texto que se modifica:

«1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 69

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizaren la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

3. **Reglamentariamente se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 65.4.g) y h)

De modificación.

Texto que se modifica:

«g) Conducir **en movimiento** utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, ~~así como utilizar mecanismos de detección de radar.~~

h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco **motociclista** y demás elementos de protección **de vehículos a motor.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

Al artículo 67.1

De modificación.

Texto que se modifica:

«Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 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.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 70

Las infracciones cometidas por ciclistas se sancionarán con multa de hasta el 50 por 100 de las cuantías establecidas en el apartado anterior. No obstante, la infracción por no llevar casco ciclista sólo se sancionará mediante una reconvención policial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Al punto 20 del anexo II

De supresión.

Texto que se suprime:

«20. —Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radar.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia

Disposición adicional nueva

De modificación.

Texto que se añade:

«En el plazo de seis meses, se procederá a la eliminación del sistema de Resumen de Actividades Individuales (RAI) y el Resumen de Actividad de Unidades (RAU) de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sustituyéndolo por un nuevo sistema de incentivos para la agrupación basado en los principios con los que se creó la Agrupación de Tráfico, premiando principalmente el auxilio y evitando fomentar la competencia con ánimo recaudatorio.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 71

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de diciembre de 2013.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Disposición final (nueva)

De adición.

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

«Disposición final. **Aptitudes psicofísicas para obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducir.**

El Gobierno, en el plazo de seis meses, reformará el anexo IV, apartado 5, trastornos hematológicos, del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, para que en los supuestos en que el mismo limite o prohíba la obtención y especialmente la prórroga de la licencia o permiso de conducción en procesos oncológicos por carencia de aptitudes psicofísicas, sea revisado y se tenga especialmente en cuenta el informe que al efecto emita el oncólogo responsable del tratamiento.»

MOTIVACIÓN

Aunque la relación entre la enfermedad y la capacidad para conducir existe, esta se limita a los momentos puntuales en los que la quimioterapia puede provocar malestar o vómitos, pero igual que si tienes una gastroenteritis o un proceso febril.

La realidad es que los centros que realizan las pruebas para la renovación del carné de conducir en ocasiones generalizan y amplían estas limitaciones a cualquier tipo de cáncer imponiendo a los enfermos una carga suplementaria a la que ya supone la enfermedad.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Mixto, a instancia de la Diputada doña Teresa Jordà i Roura, de Esquerra Republicana-Catalunya-Sí (ERC-RCat-CatSí), al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de diciembre de 2013.—**Teresa Jordà i Roura**, Diputada.—**Xabier Mikel Errekondo Saltsamendi**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 72

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:

Teresa Jordà i Roura
(Grupo Parlamentario Mixto)

Nueva disposición adicional

De adición.

Se añade una disposición adicional con el siguiente redactado:

«Disposición adicional. Del indulto a los conductores.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno realizará las modificaciones legales pertinentes, y especialmente al artículo 2 de la Ley de 18 de junio de 1870, del indulto, con el fin de que los reos por haber causado la muerte o discapacidad utilizando vehículo motorizado no puedan ser indultados.»

JUSTIFICACIÓN

Recientemente el Gobierno español concedió el indulto para un reo que fue condenado a 13 años de prisión por un accidente de tráfico registrado en el año 2003 en la AP-7 que se saldó con un fallecido y un herido. Dicho reo fue defendido por un despacho de abogados en el que trabaja el hijo del Ministro de Justicia, Alberto Ruiz Gallardón por lo que dicha medida podría haberse concedido consecuencia del tráfico de influencias.

Más allá del caso concreto, este tipo de medidas escenifican cómo una decisión política pone en entredicho al Poder Judicial, al dejar sin efectos una sentencia judicial. Ello, supone la más absoluta impunidad y en el caso concreto de los reos condenados por haber cometido delitos contra la seguridad vial, un duro golpe a las víctimas y familiares.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:

Teresa Jordà i Roura
(Grupo Parlamentario Mixto)

Nueva disposición transitoria

De adición.

Se añade una disposición transitoria con el siguiente redactado:

«Disposición transitoria. Delegación de competencias a la Generalitat de Catalunya.

El Gobierno presentará en las Cortes Generales, en el plazo de seis meses, para su tramitación y, en su caso, aprobación un Proyecto de Ley Orgánica para delegar a la Generalitat de Catalunya la competencia sobre tráfico y circulación de vehículos a motor de acuerdo con lo establecido en el artículo 150.2 de la Constitución.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar la plena autonomía para Catalunya en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 73

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:

Teresa Jordà i Roura
(Grupo Parlamentario Mixto)

Nueva disposición transitoria

De adición.

Se añade una disposición transitoria con el siguiente redactado:

«Disposición transitoria. Sobre el transporte de personas en bicicleta.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno modificará el apartado 4 del artículo 12 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, para posibilitar que las bicicletas puedan utilizar remolques y enganches para el transporte de personas. Todo ello sin perjuicio de las necesarias condiciones de seguridad y homologación que deban establecerse.»

JUSTIFICACIÓN

El uso de remolques y enganches para el transporte de niños es sumamente común en otros países donde el uso de la bicicleta está más extendido. Su uso, si estos dispositivos están debidamente homologados, es seguro y contribuye a extender el uso de la bicicleta y a familiarizar con este vehículo a sus potenciales futuros usuarios.

Aun siendo ilegales, en el Estado español el uso de estos dispositivos es creciente y no cabe duda que va a seguir extendiéndose, de forma parecida a como ha sucedido en otros países.

La actual normativa que los prohíbe está desfasada y, por consiguiente, debe revisarse para adaptarse a la realidad social que demanda el uso de estos dispositivos y para ponerla al servicio de la promoción de la bicicleta.

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE:

Teresa Jordà i Roura
(Grupo Parlamentario Mixto)

Nueva disposición adicional

De adición.

Se añade una disposición adicional con el siguiente redactado:

«Disposición adicional. Seguridad de los motoristas.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno realizará las actuaciones pertinentes para la eliminación de los guardarraíles en forma de T o, en su defecto, su sustitución por otro mecanismo que garantice la seguridad de los motoristas. Todo ello, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 74

JUSTIFICACIÓN

Los guardarraíles existentes son guillotinas para los motoristas, y provocan la muerte de muchos de ellos. Es necesario que el Gobierno estudie e implemente alternativas para solucionar este problema en las carreteras.

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 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de diciembre de 2013.—**Alfonso Alonso Aranegui**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo único. Apartado nuevo

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado en el artículo único del Proyecto, con el contenido siguiente:

«**X.** El párrafo n del artículo 5 queda redactado del siguiente modo:

“n) Cerrar a la circulación carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o restringir en ellas el acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en la forma que se determine reglamentariamente”.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone incluir la posibilidad de cerrar una vía total o parcialmente o establecer restricciones por motivos medioambientales. La modificación propuesta tiene relación con el Plan de calidad del aire y protección de la atmósfera «Plan AIRE». En este Plan hay una medida asumida tanto por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como por el Ministerio del Interior, sobre la «Creación del marco normativo estatal para la implantación de zonas de bajas emisiones».

La modificación daría pie al Ministerio de Medio Ambiente para desarrollar reglamentariamente el establecimiento de zonas de bajas emisiones por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y a las autoridades competentes en materia de regulación y gestión del tráfico la cobertura necesaria para cerrar o restringir el tráfico en una determinada vía por razones medioambientales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 75

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Al artículo único. Apartado nuevo

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado en el artículo único del Proyecto, con el contenido siguiente:

«**XX.** Se incorpora un párrafo g) al artículo 7 con el siguiente contenido:

“g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales”.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone incluir la posibilidad de establecer restricciones por motivos medioambientales. La modificación propuesta tiene relación con el Plan de calidad del aire y protección de la atmósfera «Plan AIRE». En este Plan hay una medida asumida tanto por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como por el Ministerio del Interior, sobre la «Creación del marco normativo estatal para la implantación de zonas de bajas emisiones».

La modificación daría pie al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para desarrollar reglamentariamente el establecimiento de zonas de bajas emisiones por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y a las autoridades competentes en materia de regulación y gestión del tráfico la cobertura necesaria para restringir el tráfico en una determinada vía por razones medioambientales.

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Al artículo único. Apartado seis

De modificación.

Se propone la modificación del apartado seis, que queda redactado como sigue:

«**Seis.** El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

“**Artículo 12. Bebidas alcohólicas y drogas.**

1. No podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan.

Tampoco podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9”.».

El resto del artículo no sufrirá modificación alguna.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 76

JUSTIFICACIÓN

La modificación que se introduce tiene carácter técnico. Debe modificarse la redacción sustituyendo los términos que se tachan por los incluidos en negrita, con el objeto de lograr una terminología más ajustada en la disposición. En concreto, es más apropiado el verbo «utilizar» que «consumir» cuando se trata de los productos a los que se refiere la norma. Y otro tanto cabe decir respecto al término a utilizar cuando se habla de la finalidad de la sustancia; es más adecuado emplear el término «terapéutica» que «rehabilitadora».

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo único. Apartado siete

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado en el artículo 19 de la Ley sobre Tráfico, modificado por el apartado siete del Proyecto, con el contenido siguiente:

«**Siete.** Los apartados 2 y 5 del artículo 19 quedan redactados del siguiente modo

“2. (...)

5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan”.

JUSTIFICACIÓN

Eliminar una laguna legal que ha supuesto algunas erróneas interpretaciones en el ámbito sancionador y judicial.

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo único. Apartado nuevo

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al artículo único del Proyecto, para modificar el artículo 62, con el siguiente contenido:

«**Apartado XX.** Se adiciona un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 62, con la siguiente redacción.

“Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los vehículos a los que se refiere el párrafo anterior, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 77

residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España. Reglamentariamente se establecerán los plazos, requisitos y condiciones para el cumplimiento de esta obligación y las posibles exenciones a la misma.»»

JUSTIFICACIÓN

No existe en el ámbito de la normativa de tráfico y circulación de vehículos a motor una regulación relativa a la obligatoriedad de matricular en España los vehículos que se destinen a ser utilizados por residentes en nuestro país.

Hasta ahora, sólo hay una regulación sobre esta materia en la normativa tributaria, en concreto, en la disposición adicional primera y en los artículos 65 a 74 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. En la primitiva redacción de esta Ley se obligaba a matricular los vehículos que se fuesen a utilizar en España en todo caso, y se unía esta obligación al pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

Sin embargo, como consecuencia de su modificación por la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011, se permite la utilización de vehículos en España por personas o entidades que sean residentes en territorio español o que sean titulares de establecimientos situados en España, sin que sea obligatoria su matriculación si en el plazo legal se ha pagado el citado Impuesto, o se ha solicitado el reconocimiento previo de la no sujeción o de la exención del mismo.

Esta modificación de la Ley de Impuestos Especiales, unida a la citada ausencia de una regulación sobre esta materia en la normativa de tráfico, ha dado lugar a una situación que impide un control efectivo del cumplimiento de la aludida normativa a los vehículos con matrícula extranjera que se utilizan en España por residentes en nuestro país, ya que no figuran en el Registro de Vehículos. Todo lo cual tiene una incidencia negativa en la seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo único. Apartado diecinueve

De modificación.

Se propone la modificación del apartado diecinueve del Proyecto, por el que se modifica la disposición adicional novena, de tal forma que:

donde dice: «... la acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido veinticuatro horas antes de aquél».

debe decir: «... la acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél».

JUSTIFICACIÓN

Es cierto que la presión sobre las poblaciones como consecuencia de la acción de cazar, da lugar al movimiento las mismas de sus lugares habituales de cobijo. También es cierto que una vez concluida la acción de cazar, que suele finalizar en torno a las 15 horas, dos horas más tarde, sobre las 17 horas, no queda presión alguna en el campo, y aquellos animales que abandonaron sus lugares habituales de cobijo volverán a los mismos aprovechando la oscuridad de la noche y, por tanto, cualquier movimiento que se produzca transcurridas 12 horas no estará relacionado con la acción cinegética, y por ello no debe ser responsable del accidente de tráfico que se pudiera ocasionar el titular del coto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 78

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo único. Apartado nuevo

De adición.

Se adiciona un nuevo apartado al Proyecto de Ley para incluir una nueva disposición adicional, con el contenido siguiente:

«Apartado XX. Disposición adicional XXX. Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.

Se prohíbe dar de baja definitiva por traslado a otro país, a vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y medioambientales que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, contempla de forma expresa desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados, cuyas normas de seguridad sean reducidas, a otros países donde se vayan a matricular y poner en circulación.

El objeto de la modificación propuesta es evitar que se matriculen en otros Estados, tanto de la Unión Europea como de terceros países, vehículos que se encuentran en malas condiciones técnicas de manera que, puestos en circulación, pueden suponer un riesgo para los ciudadanos de esos países y para el medio ambiente. Este problema afecta, en particular, a países en vías de desarrollo y países con economías de transición.

Es necesario que los vehículos que se trasladan a otro Estado para su matriculación reúnan unas condiciones técnicas de seguridad mínimas que protejan a los usuarios de las vías públicas del país por donde vayan a circular, y que se garantice la seguridad vial. Por otra parte, es una cuestión que también afecta al medio ambiente pues está constatado que los vehículos que no cumplen las condiciones técnicas reglamentarias son más contaminantes; y si a las deficientes condiciones técnicas se añade una presumible antigüedad del vehículo, la incidencia medioambiental es todavía mayor. Finalmente, tras un período corto de uso los vehículos se convierten en «vehículos al final de su vida útil» y, por tanto, en residuos; la mayoría de los países en los que estos vehículos estaban circulando no disponen de regulaciones que obliguen a una forma «medioambientalmente correcta de tratamiento» en el sentido del «Convenio de Basilea» sobre el traslado de residuos y su eliminación.

Dada la importancia de los riesgos para las personas, la salud humana y para el medio ambiente, se considera necesario incluir una disposición adicional en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en la que se establezca la prohibición expresa de dar de baja definitiva por traslado a otro país (tránsito comunitario y exportación) a vehículos que no reúnan los requisitos de seguridad y medioambientales mínimos que se establezcan reglamentariamente.

Con posterioridad, en una norma con rango reglamentario, como puede ser el Reglamento General de Vehículos, se especificarán con detalle esos requisitos, entre los que cabe citar tener una determinada antigüedad, incorporar ciertos elementos de seguridad, acreditar haber superado la inspección técnica de vehículos, especialmente después de un accidente grave o un siniestro, etc.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 79

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de diciembre del 2013.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado uno bis. A) del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Uno bis A). Se modifica la letra h) del artículo 5 que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

Se atribuyen al Ministerio del Interior las siguientes competencias en el ámbito de esta Ley, sin perjuicio de las que tengan asumidas las Comunidades Autónomas en sus propios Estatutos:

h) Los registros de vehículos, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor y de manipulación de placas de matrícula, sin perjuicio de la obligación de ceder la información gestionada en dichos registros a las Administraciones con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial tanto a los Ayuntamientos para el ejercicio de su competencia en materia de denuncia de infracciones como a las Comunidades Autónomas que tengan transferida las competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

El acceso a dichos registros es imprescindible para el ejercicio de dichas competencias (tanto sancionadora como de seguridad vial) y no es necesario firmar convenio alguno bilateral a los Ayuntamientos para dejarles acceder a los datos de dichos Registros.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado uno bis. B) del artículo único

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 80

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Uno bis B). Se modifica la letra b) del artículo 7 que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 7. Competencias de los Municipios.

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

b) Mediante Ordenanza municipal de Circulación, la competencia municipal regulará los usos de las vías de titularidad municipal, excepto travesías, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. En la actualidad, algunos ayuntamientos tienen problemas al regular los caminos forestales que están dentro de su término municipal, por ello, para clarificar el contenido de la ley se propone la presente modificación.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado dos del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Dos. El artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 8. Composición y competencias.

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial.

La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las Administraciones Locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

2. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 81

- c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado en obligarse por ellos.
 - d) Informar los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.
 - e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
 - f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
 - g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.
3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y Grupos de Trabajo.
4. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.
5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley incluye por primera vez expresamente a las asociaciones de víctimas y al sector de la discapacidad, pero no dice nada de las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial. Por ello, la enmienda tiene como objeto añadir a dichas asociaciones.

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado dos del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Dos. El artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 8. Composición y competencias.

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial.

La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las Administraciones Locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

2. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado en obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 82

- e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
 - f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
 - g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.
- 3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y Grupos de Trabajo.
 - 4. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.
 - 5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Prever expresamente la posibilidad que el Consejo pueda hacer propuestas y no únicamente informar.

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado dos del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Dos. El artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 8. Composición y competencias.

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 de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de seguridad vial.

La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

2. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado en obligarse por ellos.

d) Informar los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 83

- e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
 - f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
 - g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.
3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y Grupos de Trabajo.
4. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.
5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinan reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial.
6. Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.»

JUSTIFICACIÓN

Con la actual redacción los Consejos autonómicos parecen relegados a convertirse en comisiones del Consejo. Consideramos necesario que se mantenga que las CCAA con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial puedan establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial, tal y como sucede con la regulación actual.

ENMIENDA NÚM. 139

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado tres bis del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Tres bis. (Nuevo) Se adiciona un nuevo apartado 5 al artículo 9 bis que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 9 bis. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.

5. (nuevo) El conductor del vehículo tiene la obligación de facilitar sus datos y los del vehículo cuando se vea involucrado en un accidente, al objeto de hacer frente a sus responsabilidades civiles respecto de los daños y perjuicios causados y, en su caso, a la posible responsabilidad penal.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto establecer la obligación del conductor de facilitar sus datos y los del vehículo cuando se vea involucrado en un accidente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 84

ENMIENDA NÚM. 140

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado cuatro del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Cuatro. Se incorpora un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 10 con la siguiente redacción y el actual párrafo segundo pasa a ordenarse como párrafo tercero:

Asimismo, la realización de obras en las vías deberá ser comunicada en un plazo mínimo de 10 días con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley incorpora un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 10 de la LSV, estableciendo la obligación de comunicar la realización de obras en las vías con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico, que dictará las instrucciones procedentes a la regulación, gestión y control del tráfico.

Asimismo, el apartado nueve del proyecto incorpora el párrafo z) bis al apartado 4 del artículo 65 por el que se tipifica como infracción grave el hecho de realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.

Si bien valoramos positivamente esta nueva regulación consideramos que debería definirse un plazo mínimo para efectuar dicha comunicación, con el fin de garantizar que la autoridad correspondiente cuente con un plazo suficiente para dictar las instrucciones correspondientes a la regulación del tráfico y en aras de preservar la seguridad jurídica, máxime si se tipifica como infracción grave.

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado cinco al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 85

«Cinco. Se incorpora un último párrafo al apartado 3 del artículo 11 y se modifican el último párrafo de su apartado 4 y su apartado 6, quedando redactados dichos apartados del siguiente modo:

3. Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

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

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores.

4. Los conductores y ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente. Los conductores profesionales cuando presten servicio público a terceros no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

Por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

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

Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. A estos efectos y teniendo en cuenta que el término «radar» no incluye los cinemómetros de espiras y de láser, se proponen incorporar los cinemómetros en el proyecto de ley, y así evitar posibles lagunas o problemas de interpretación jurídica.

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado seis al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Seis. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

Artículo 12. Bebidas alcohólicas y drogas.

1. No podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan.

Tampoco podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que se consuman bajo prescripción facultativa y con una finalidad rehabilitadora, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 86

2. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Igualmente, quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta Ley.

3. Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados y, para la detección de la presencia de drogas en el organismo, en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados.

4. El procedimiento, las condiciones y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de alcohol o de drogas se establecerán reglamentariamente.

5. A efectos de contraste, a petición del interesado o de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán en análisis de sangre, orina u otras análogas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.

El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley modifica el artículo 12 de la LSV pasando a titularse «Bebidas alcohólicas y otras drogas». Entre las modificaciones previstas se encuentra la previsión de repetir, a efectos de contraste y a petición del interesado, las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre. Esta modificación no es conforme con la LECrim, que en su artículo 796 prevé que todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, orina u otras análogas. Por otro lado, la solicitud del interesado pasa a ser el único supuesto para realizar la prueba de contraste, omitiéndose la posibilidad actual de repetir estas pruebas por orden de la Autoridad judicial.

Consideramos que, en concordancia con la LECrim, debería contemplarse expresamente la posibilidad de realizar otros tipos de pruebas como análisis de orina u otros similares así como mantener la posibilidad de que la autoridad judicial también pueda solicitar la oportuna prueba de contraste.

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado siete bis A) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Siete bis A). (Nuevo) Se modifica el artículo 25 que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 25. Vehículos en servicios de urgencia.

«Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así como los equipos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 87

de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Podrán circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estarán exentos de cumplir otras normas o señales, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen.»»

JUSTIFICACIÓN

Cuando se produce un accidente o avería en carretera y se produce la obstaculización de la vía, las grúas de auxilio —junto con el resto de servicios prioritarios de la vía— deben tener las mayores facilidades para acceder al lugar del siniestro a fin de poder realizar cuanto antes el servicio de retirada de la vía del vehículo accidentado o averiado. Su labor es imprescindible para poder restablecer el tráfico y/o facilitar la tarea de otros servicios públicos o de urgencia, optimizando los recursos para despejar cuanto antes las carreteras, cuando esto sea necesario.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado siete bis B) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Siete bis B). (Nuevo) Se modifica el apartado 3 del artículo 38 que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 38. Normas generales de paradas y estacionamientos.

3. En vías urbanas, se permitirá la parada o estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto permitir las paradas momentáneas en carriles reservados, vados o aceras mientras se realizan las tareas de auxilio de otros vehículos, puesto que es precisamente esa ubicación la más idónea que utiliza el conductor del vehículo de auxilio (grúa) para no entorpecer la circulación.

Evitar que esas conductas que buscan precisamente agilizar el tráfico se vean sancionados, pues ello constituye una injusticia.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado ocho al artículo único

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 88

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Ocho. El segundo párrafo del apartado 1 del artículo 47 queda redactado del siguiente modo:

Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general, estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen, siendo obligatorio su uso, en todo caso, por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Asimismo, también estarán obligados al uso del casco en vías urbanas aquellos conductores y ocupantes de bicicletas y ciclos cuando pertenezcan a un colectivo que hace uso de la bicicleta durante su jornada laboral por ser ésta su vehículo de trabajo.»

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda tiene un doble objetivo. En primer lugar, se establece la obligatoriedad del uso del casco a los ciclistas menores de 16 años y no a los menores de 18 años, como establece el proyecto de ley. Cabe destacar que excepto en Finlandia y Eslovenia, el uso del casco en las bicicletas no es obligatorio, y en algunos países europeos, se establece la obligatoriedad del mismo para los menores de edad, siendo mayoritario el límite de 15 años. Por tanto, en coherencia con los países de nuestro entorno y teniendo en cuenta que la experiencia de muchos Estados sugieren que una regulación tan estricta del uso del casco por parte de ciclistas, es un freno a la introducción de la bicicleta en entornos urbanos, consideramos que lo más adecuado es reducir dicha obligatoriedad a los 16 años.

Y en segundo lugar, la enmienda tiene como objeto establecer la obligatoriedad del uso del casco por aquellos ocupantes de bicicletas y ciclos, que utilicen la misma como vehículo de trabajo.

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado ocho bis A) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Ocho bis A) (Nuevo). Se modifica el artículo 51, adicionándose un nuevo apartado, quedando redactado del siguiente modo:

Artículo 51. Auxilio.

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizaren la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 89

para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

3. Reglamentariamente se determinaran las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.»

JUSTIFICACIÓN

El pasado 5 de julio se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

En su Disposición Adicional Duodécima dispone: « El transporte por carretera de vehículos accidentados o averiados que se lleve a cabo en el marco de una operación de auxilio en carretera se regirá por lo dispuesto en esta ley, sin perjuicio de lo que, en su caso, se establezca en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial acerca de las condiciones de realización de tales operaciones o de las características que deban cumplir las empresas que las desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar».

Por ello, la enmienda que proponemos supone el cumplimiento del mandato que implica esta disposición adicional de la Ley 9/2013.

De este modo se pretende crear el marco legal necesario para poder incrementar la profesionalización, especialización de los vehículos de auxilio y su equipamiento, sus operarios y medios técnicos y humanos de las empresas que operan estos servicios, etc.

ENMIENDA NÚM. 147

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado ocho bis B) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Ocho bis B). (Nuevo). Se modifica el artículo 56, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 56. Idioma de las señales.

Las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en alguna de las lenguas oficiales del territorio donde están ubicadas.»

JUSTIFICACIÓN

El redactado actual que obliga a efectuarlas siempre en lengua española entendemos que contradice la normativa del Estatuto de Autonomía de Cataluña respeto al uso oficial de la lengua propia en el ámbito de la Administración.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 90

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar un nuevo apartado ocho bis C) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Ocho bis C). (Nuevo). Se modifica el apartado 5 del artículo 60, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 60. Permisos y licencias de conducción.

5. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de 12 puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

Asimismo, los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado anterior, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de 12 puntos.

Igualmente, quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y, un punto, por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

Los titulares de un permiso o licencia de conducción que realicen un curso reglamentariamente homologado de conducción segura, o de conducción eficiente y ecológica, recibirán como bonificación dos puntos, por una sola vez.»

JUSTIFICACIÓN

Fomentar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en las carreteras es una labor de todos. Una de las formas de conseguirlo se encuentra en los cursos denominados de conducción segura o eficiente. En la actualidad son muchas las entidades que imparten este tipo de cursos —incluso hay acuerdos con el IDAE— por lo que se podría generalizar su práctica y en consecuencia retribuir con dos puntos a las personas que los realicen.

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado nueve al artículo único

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 91

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Nueve. Se modifican los párrafos g) e i) del apartado 4 del artículo 65 y se incorpora el párrafo z) bis, que quedan redactados del siguiente modo:

g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.

z bis) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. A estos efectos y teniendo en cuenta que el término «radar» no incluye los cinemómetros de espiras y de láser, se propone incorporar los cinemómetros en el proyecto de ley y así evitar posibles lagunas o problemas de interpretación jurídica.

ENMIENDA NÚM. 150

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado nueve al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Nueve. Se modifican los párrafos q); g) e i) del apartado 4 del artículo 65 y se incorpora el párrafo z) bis, que quedan redactados del siguiente modo:

q) No facilitar el conductor su identidad ni los datos del vehículo y del seguro solicitados por los afectados en un accidente de circulación estando implicado en el mismo.

Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radar.

i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.

z bis) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 92

ENMIENDA NÚM. 151

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado doce al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Doce. Se incorpora un párrafo a) al apartado 2 del artículo 67 con la siguiente redacción y los actuales párrafos a), b) y c) pasan a ordenarse como b), c) y d):

a) La infracción prevista en el artículo 65.5 c) será sancionada con una multa de 1.000 euros cuando el conductor circule con una tasa de alcoholemia en sangre superior a 1 gramo por litro. También se sancionará con una multa de 1.000 euros a los conductores reincidentes.

La infracción prevista en el artículo 65.5 d) será sancionada con una multa de 1.000 euros. (Resto igual)»

JUSTIFICACIÓN

Se considera que deben ajustarse las cuantías de las multas a la realidad socioeconómica de España y a los niveles de renta de los ciudadanos afectados. Por ello, no parece razonable incrementar la cuantía de la multa de 500 a 1.000 euros en todo caso. Ello sólo debería producirse en los siguientes casos:

— Cuando los conductores del vehículo conduzcan con una tasa de alcoholemia en sangre superior a 1 gramo por litro.

— Cuando los conductores sean reincidentes.

— Y cuando los conductores del vehículo decidan no someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

ENMIENDA NÚM. 152

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar el apartado catorce bis A) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Catorce bis A) (Nuevo). Se modifica el párrafo primero del apartado 1 del artículo 79.

Artículo 79. Clases de procedimientos sancionadores.

Notificada la denuncia, el denunciado dispondrá de un plazo de 20 días naturales para realizar el pago voluntario con reducción de la sanción de multa, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 93

Si efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo anterior, se seguirá el procedimiento sancionador abreviado y, en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.»

JUSTIFICACIÓN

En la anterior reforma de la LSV por un error de armonización del documento legislativo se estableció en estos artículos un plazo de 15 días naturales cuando el artículo 74.2.d) establecía un plazo de 20 días naturales. Con el ánimo de mejorar la técnica legislativa y para unificar en todo el articulado de la ley el plazo de alegaciones y pago con derecho a descuento en 20 días naturales (que es el que todas las administraciones están utilizando de facto —en aplicación de beneficio *in dubio pro reo*—).

ENMIENDA NÚM. 153

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar el apartado catorce bis B) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Catorce bis B). (Nuevo). Se modifica el primer párrafo del artículo 80.

Artículo 80. Procedimiento sancionador abreviado

Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de 20 días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, se tendrá por concluido el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias. (Resto igual)»

JUSTIFICACIÓN

En la anterior reforma de la LSV por un error de armonización del documento legislativo se estableció en estos artículos un plazo de 15 días naturales cuando el artículo 74.2.d) establecía un plazo de 20 días naturales. Con el ánimo de mejorar la técnica legislativa y para unificar en todo el articulado de la ley el plazo de alegaciones y pago con derecho a descuento en 20 días naturales (que es el que todas las administraciones están utilizando de facto —en aplicación de beneficio *in dubio pro reo*—).

ENMIENDA NÚM. 154

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar el apartado catorce bis C) al artículo único

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 94

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Catorce bis C). (Nuevo.) Se modifica el apartado 1 del artículo 80, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 80. Procedimiento sanción abreviado.

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 del 50 por ciento del importe de la sanción de multa.
- b) La terminación del procedimiento sancionador, pudiendo interponerse recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, que se iniciará el día siguiente a aquel en que tenga lugar el pago, sin perjuicio de la interposición, con carácter previo y potestativo, del recurso de reposición.
- c) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.
- d) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.»

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la seguridad vial es perfectamente compatible con la seguridad jurídica, y por eso defendemos la seguridad jurídica y los derechos y garantías del ciudadano. Es algo muy importante que una persona que se haya beneficiado del descuento por pronto pago pueda presentar alegaciones y, en su caso, presentar recurso. El pronto pago, que es algo que beneficia al ciudadano, pero también a la Tesorería de la Administración, no tiene nada que ver con el hecho de que una persona renuncie a su derecho de defensa. En caso contrario, de alguna forma estaríamos comprando el allanamiento de los ciudadanos. Permitir un ahorro en cuanto a la sanción impuesta y, al tiempo, formular alegaciones en un recurso ante el órgano administrativo competente, es una medida que suponemos no solo de buena aceptación entre los administrados, sino que permitiría restablecer una situación de justicia; puesto que, hasta el momento, se ofrece una aceptación de la denuncia sin conocer las pruebas incorporadas en el expediente, en especial, en el supuesto de infracciones en las que, además del boletín, existen elementos de prueba procedentes de aparatos de captación de imágenes y de medición (cinemómetros y etilómetros).

Por otro lado se viene a subsanar una anomalía procesal consistente en que en la actualidad una mera denuncia se convierte en un acto resolutorio firme y ejecutable, sin que ni siquiera haya intervenido el órgano administrativo con competencias para sancionar.

ENMIENDA NÚM. 155

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar el apartado catorce bis D) al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 95

«Catorce bis D). (Nuevo.) Se modifica el apartado 1 del artículo 81, que queda redactado del siguiente modo:

Artículo 81. Procedimiento sancionador ordinario

1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.»

JUSTIFICACIÓN

En la anterior reforma de la LSV por un error de armonización del documento legislativo se estableció en estos artículos un plazo de 15 días naturales cuando el artículo 74.2.d) establecía un plazo de 20 días naturales. Con el ánimo de mejorar la técnica legislativa y para unificar en todo el articulado de la ley el plazo de alegaciones y pago con derecho a descuento en 20 días naturales (que es el que todas las administraciones están utilizando de facto —en aplicación de beneficio *in dubio pro reo*—).

ENMIENDA NÚM. 156

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado quince al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Quince. Se modifica el párrafo a) y se incorpora el párrafo k) en el apartado 1 del artículo 84, y se modifica el apartado 4 del citado artículo, que quedan redactados del siguiente modo:

«[...]

4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario y, a falta de estos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de defensa y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. ~~Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.~~

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

JUSTIFICACIÓN

Se entiende que como ya se prevé en este artículo que los gastos se abonan como requisito previo para levantar la medida de inmovilización ya está suficientemente afianzado el pago de dichos gastos. Se estima muy gravosa y de difícil justificación la medida consistente en que los agentes puedan retirar el permiso de circulación del vehículo una vez se haya levantado la inmovilización.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 96

ENMIENDA NÚM. 157

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado diecisiete del artículo único

JUSTIFICACIÓN

No desvirtuar el carácter eminentemente técnico de dicho Registro.

ENMIENDA NÚM. 158

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado dieciocho del artículo único

JUSTIFICACIÓN

No desvirtuar el carácter eminentemente técnico de dicho Registro.

ENMIENDA NÚM. 159

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado diecinueve bis del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Diecinueve bis. Se incorpora una nueva disposición adicional, que queda redactada del siguiente modo:

Disposición adicional (nueva).

Con la finalidad de reforzar la acreditación de los supuestos en los que han desaparecido los requisitos exigidos para el otorgamiento de la autorización a que se refiere el apartado 4 del artículo 63 de esta Ley, el Gobierno, en el plazo de 6 meses, presentará una propuesta de reforma normativa en la que, respetando en todo caso la protección de los datos de carácter personal, se pueda conocer por parte de las autoridades de tráfico competentes el periodo de tiempo en el que debería privarse del permiso de conducir a quien se le ha acreditado médicamente que no reúne los requisitos exigidos para ello.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 97

JUSTIFICACIÓN

La Sociedad Española de Médicos de Atención Primaria (SEMERGEN), en la publicación *Fármacos y conducción* (Semergen, Madrid, 2013) plantea hasta 18 enfermedades que desaconsejan la conducción temporal o total y entre las que se enumeran cardiopatías, enfermedades renales, trastornos y cirugías. La coordinadora de este estudio, la doctora Esther Redondo, es partidaria de tener en cuenta estos factores que influyen en la conducción y admite que «a pesar de que la cultura de la Seguridad vial ha avanzado mucho, los médicos de atención primaria no suelen reconocer como un problema de salud pública de nuestra competencia, y no está incluido en el programa de actividades preventivas de nuestra práctica diaria».

Según la memoria del Instituto Nacional de Toxicología 2012, el 47,32% (291) de los conductores fallecidos presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol. El 52,68% (324) de los conductores fallecidos presentaron resultados negativos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol.

Según el Anuari 2012 del Servei Català de Trànsit, a partir de los datos del Institut de Medicina Legal de Catalunya, se registran un 36,8% de los conductores muertos en accidente de tráfico con presencia de sustancias detectadas en la sangre (drogas, alcohol y psicofármacos).

Durante el período de tiempo que hay entre una revisión médica para la renovación del permiso de conducir y otra, el conductor puede contraer alguna de esas patologías y es únicamente el médico que lo está tratando como paciente el que tiene conocimiento de su dolencia y de la afectación que esta pudiera tener en la seguridad vial si el paciente continúa conduciendo.

Se trata, pues, de una medida preventiva que permitirá a la DGT suspender la vigencia del permiso de conducir mientras dura la afectación en el estado psicofísico del paciente. Y, en todo caso, el Gobierno puede disponer de un plazo de seis meses para presentar la propuesta de reforma normativa.

ENMIENDA NÚM. 160

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar el apartado veintiuno del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

«Veintiuno. Se modifica el Anexo II, y los puntos 2 y 3 del anexo II y se incorpora el punto 20, que quedan redactados del siguiente modo:

“Anexo II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

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

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 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. (Resto igual).”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 98

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 retirada del permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 161

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Asistencia y colaboración entre las diferentes administraciones con competencias ejecutivas en materia de seguridad vial.

«A fin de desarrollar y concretar adecuadamente la colaboración y coordinación entre la Dirección General de Tráfico y las Comunidades Autónomas que tienen transferidas las competencias ejecutivas en materia de seguridad vial y con el ánimo de evitar duplicidades y mejorar la eficacia de sus gestiones dentro del ámbito territorial de las mismas, se establece que serán los órganos competentes de dichas Comunidades Autónomas las que, en ejercicio de sus competencias ejecutivas, realizarán de manera exclusiva las acciones de sensibilización y campañas, así como de asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico sin perjuicio de la posibilidad de recabar la asistencia y colaboración de la Dirección General de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Se entiende que si la competencia en materia de seguridad vial ha sido transferida, el órgano competente de la Administración Autonómica que tiene las competencias ejecutivas es a quien le corresponde de forma exclusiva ejercer las competencias de asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico o acciones de sensibilización o campañas de seguridad vial. Esto redundará en la mejor efectividad de las acciones, así como evitará determinadas contradicciones o redundancias de la actuación de las Administraciones ante la ciudadanía.

ENMIENDA NÚM. 162

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Informes sobre «Alcolock»

«En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la Ley, el Gobierno deberá presentar a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible un estudio sobre la oportunidad de introducir la obligación del mecanismo "Alcolock" para los conductores noveles y los profesionales.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 99

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el espíritu de la ley, se plantea la oportunidad de estudiar la implementación del mecanismo «Alcolock» para los supuestos de conductores noveles y profesionales, conforme a la tasa de alcohol cero introducida.

ENMIENDA NÚM. 163

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Señal luminosa azul en todos los vehículos prioritarios.

«El Gobierno introducirá en el próximo Reglamento General de Circulación, que deberá aprobarse después de la entrada en vigor de la presente ley, las modificaciones legislativas necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul.»

JUSTIFICACIÓN

A principios de la presente legislatura se aprobó una proposición no de ley sobre la modificación del reglamento general de vehículos con el fin de que antes del 31 de diciembre del 2012 el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios fuese azul.

A 28 de noviembre del 2013 todavía no se han llevado a cabo las modificaciones pertinentes con el fin de que el color de la señal luminosa de los vehículos prioritarios sea azul. Es por ello que presentamos la presente enmienda, en aras de que se lleven a cabo las modificaciones oportunas. Dando con ello cumplimiento a diversas resoluciones presentadas en el Congreso en esta legislatura y en las dos anteriores legislaturas.

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Instalación de radares y cinemómetros.

«El Gobierno priorizará en las carreteras de competencia de la Administración General del Estado la instalación de radares y cinemómetros en aquellos lugares donde se produzcan reiteradamente accidentes, cuando se determine que el exceso de velocidad es causa primordial de esta situación, señalizando siempre su existencia en el tramo correspondiente.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 100

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto establecer la prioridad de instalar radares o cinemómetros en aquellos lugares donde se produzcan reiteradamente accidentes, ya que el uso del radar o cinemómetro no es para recaudar dinero, sino que debe colocarse en aquellos tramos donde existe un peligro real.

ENMIENDA NÚM. 165

FIRMANTE:

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

A los efectos de modificar la disposición final segunda

Redacción que se propone:

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

«Esta ley entrará en vigor en un plazo de 1 mes a contar desde el siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, salvo el apartado veintidós del artículo único, cuya vigencia queda demorada hasta la entrada en vigor de la modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.»

JUSTIFICACIÓN

Se estima necesario un pequeño período de *vacatio legis* por cuanto las administraciones públicas que han de aplicar la ley necesitan preparar los instrumentos jurídicos, tecnológicos y humanos para poder iniciarla. En especial se debe formar a los agentes de la autoridad que han de formular las denuncias, así como preparar los sistemas informáticos para poder iniciar los nuevos procedimientos sancionadores por las nuevas infracciones que el texto legal incorpora. Dado que toda esta materia se gestiona por medios de alto contenido tecnológico (sistema permiso por puntos, radares...) se debe dejar un margen de tiempo para realizar la adaptación necesaria.

ENMIENDA NÚM. 166

FIRMANTE:

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

A los efectos de adicionar una nueva disposición final

Redacción que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

«Se modifica el V-1. Vehículo prioritario, del Anexo XI del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que queda redactado del siguiente modo:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Anexo XI

V-1. Vehículo prioritario.

1. La utilización de la señal V-1 en un vehículo indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. La señal V-1 podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas especiales.

2. La utilización de la señal V-1 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalado como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.

3. La señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul ~~para los vehículos de policía, y de color amarillo auto para los vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.~~

Este dispositivo se instalará en la parte delantera del plano superior del vehículo, por encima de la luz más alta, o a lo largo del perímetro de la zona más alta de la parte delantera y trasera del vehículo.

En las motocicletas el dispositivo irá situado en la parte trasera, sobre un cabezal telescópico que permita elevarlo por encima de la parte más alta de esta, o incrustado en la parte delantera y trasera de las motocicletas sin sobresalir del carenado.

En ningún caso la señal luminosa V-1 afectará a la visibilidad del conductor, y deberá ser visible en todas las direcciones a una distancia mínima de 50 metros.

4. Los vehículos de policía, además, podrán utilizar con carácter voluntario un sistema auxiliar constituido por dos fuentes luminosas (intermitentes o estroboscópicas), de color azul. Este sistema estará instalado en el frontal del vehículo, a la altura de las luces de cruce, o por encima de ellas en el caso de las motocicletas.

5. Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios, por no prestar los servicios que se indican en el apartado 1.»

JUSTIFICACIÓN

A principios de la presente legislatura se aprobó una proposición no de ley sobre la modificación del reglamento general de vehículos con el fin de que antes del 31 de diciembre del 2012 el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios fuese azul.

A 28 de noviembre del 2013 todavía no se han llevado a cabo las modificaciones pertinentes con el fin de que el color de la señal luminosa de los vehículos prioritarios sea azul. Es por ello que la enmienda tiene como objeto establecer que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul. Dando con ello cumplimiento a diversas resoluciones presentadas en el Congreso en esta y en las dos anteriores legislaturas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 102

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de motivos

- Enmienda núm. 86, del G.P. Socialista, párrafo segundo.
- Enmienda núm. 87, del G.P. Socialista, párrafo tercero.
- Enmienda núm. 88, del G.P. Socialista, apartado II, párrafo primero.
- Enmienda núm. 89, del G.P. Socialista, apartado III, párrafo tercero.
- Enmienda núm. 90, del G.P. Socialista, apartado III, párrafo cuarto.
- Enmienda núm. 91, del G.P. Socialista, apartado V.
- Enmienda núm. 92, del G.P. Socialista, apartado VI, párrafos primero y segundo.
- Enmienda núm. 93, del G.P. Socialista, apartado VIII, párrafo segundo.

Artículo único

Uno. Título I, Capítulo II

- Enmienda núm. 4, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 58, del G.P. Socialista.

Dos. Artículo 8

- Enmienda núm. 59, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 5, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 100, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 1.
- Enmienda núm. 136, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 138, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 39, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 101, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 2.
- Enmienda núm. 6, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letras a), b) y d).
- Enmienda núm. 137, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, letra d).
- Enmienda núm. 7, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2, letra e).
- Enmienda núm. 8, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 4.
- Enmienda núm. 40, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 41, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 9, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 5.
- Enmienda núm. 102, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 5.

Tres. Título I, Capítulo III, artículo 8 bis

- Enmienda núm. 11, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 60, del G.P. Socialista.

Cuatro. Artículo 10, apartado 1

- Enmienda núm. 12, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 61, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 103, del G.P. Unión Progreso y Democracia.
- Enmienda núm. 140, del G.P. Catalán (CiU).

Cinco. Artículo 11, apartados 3, 4 y 6

- Enmienda núm. 141, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 13, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 42, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 104, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 3.
- Enmienda núm. 43, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 62, del G.P. Socialista, apartado 6.
- Enmienda núm. 105, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 6.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 103

Seis. Artículo 12

- Enmienda núm. 129, del G.P. Popular, apartado 1.
- Enmienda núm. 63, del G.P. Socialista, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 44, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 5.
- Enmienda núm. 142, del G.P. Catalán (CiU), apartado 5.

Siete. Artículo 19, apartado 2

- Enmienda núm. 17, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 65, del G.P. Socialista.

Ocho. Artículo 47, apartado 1

- Enmienda núm. 27, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 45, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 73, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 115, del G.P. Unión Progreso y Democracia.
- Enmienda núm. 145, del G.P. Catalán (CiU).

Nueve. Artículo 65, apartado 4, letras g), i) y z) bis (nueva)

- Enmienda núm. 95, del Sr. Salvador Armendáriz (GMx).
- Enmienda núm. 33, del G.P. La Izquierda Plural, letra g).
- Enmienda núm. 118, del G.P. Unión Progreso y Democracia, letra g).
- Enmienda núm. 149, del G.P. Catalán (CiU), letra g).
- Enmienda núm. 46, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra i).

Diez. Artículo 65, apartado 5, letras c), d), l) y n) (nueva)

- Enmienda núm. 77, del G.P. Socialista, letras c) y d)

Once. Artículo 65, apartado 6, letras b), e) y f) (nueva).

— Sin enmiendas.

Doce. Artículo 67, apartado 2, letra a) (nueva)

- Enmienda núm. 78, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 151, del G.P. Catalán (CiU).

Trece. Artículo 76, apartado 2, letra d)

- Enmienda núm. 47, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 79, del G.P. Socialista.

Catorce. Artículo 78, apartado 1

- Enmienda núm. 48, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Quince. Artículo 84, apartado 1, letras a) y k), apartado 4

- Enmienda núm. 49, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letra k).
- Enmienda núm. 156, del G.P. Catalán (CiU), apartado 4.

Dieciséis. Artículo 85, apartado 2

— Sin enmiendas.

Diecisiete. Título VI y artículo 94, apartado 1

- Enmienda núm. 80, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 157, del G.P. Catalán (CiU).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 104

Dieciocho. Artículo 95, apartado 1

- Enmienda núm. 81, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 158, del G.P. Catalán (CiU).

Diecinueve. Disposición adicional novena

- Enmienda núm. 36, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 51, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 82, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 132, del G.P. Popular.

Veinte. Disposición final tercera

- Sin enmiendas.

Veintiuno. Anexo II, puntos 2, 3 y 20 (nuevo)

- Enmienda núm. 98, del Sr. Salvador Armendáriz (GMx).
- Enmienda núm. 160, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 83, del G.P. Socialista, punto 2.
- Enmienda núm. 120, del G.P. Unión Progreso y Democracia, punto 20.

Veintidós. Anexo IV

- Enmienda núm. 37, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 38, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 84, del G.P. Socialista.

Artículos del RDL 339/1990, de 2 de marzo (No contemplados en la presente reforma)

- Enmienda núm. 134, del G.P. Catalán (CiU), artículo 5, letra h).
- Enmienda núm. 127, del G.P. Popular, artículo 5, letra n).
- Enmienda núm. 135, del G.P. Catalán (CiU), artículo 7, letra b).
- Enmienda núm. 3, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 7, letra c).
- Enmienda núm. 99, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 7, letra c).
- Enmienda núm. 10, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 8, apartado 6.
- Enmienda núm. 14, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 14, letra d).
- Enmienda núm. 106, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 14, letra d).
- Enmienda núm. 15, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 15.
- Enmienda núm. 64, del G.P. Socialista, artículo 15, apartado 2.
- Enmienda núm. 107, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 15, apartado 2.
- Enmienda núm. 16, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 18, apartado 1.
- Enmienda núm. 108, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 18, apartado 1.
- Enmienda núm. 18, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 19, apartado 3.
- Enmienda núm. 109, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 19, apartado 3.
- Enmienda núm. 65, del G.P. Socialista, artículo 19, apartados 3 y 5.
- Enmienda núm. 19, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 19, apartado 5.
- Enmienda núm. 130, del G.P. Popular, artículo 19, apartado 5.
- Enmienda núm. 20, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 20, apartado 2.
- Enmienda núm. 66, del G.P. Socialista, artículo 20, apartado 2.
- Enmienda núm. 22, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 23, apartado 5, letra c) y letra (nueva).
- Enmienda núm. 67, del G.P. Socialista, artículo 23, apartado 5, letra c) y letra (nueva).
- Enmienda núm. 110, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 23, apartado 5, letra c) y letra (nueva).
- Enmienda núm. 68, del G.P. Socialista, artículo 25.
- Enmienda núm. 111, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 25.
- Enmienda núm. 143, del G.P. Catalán (CiU), artículo 25.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 105

- Enmienda núm. 23, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 32, apartado 2.
- Enmienda núm. 24, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 34, apartado 4.
- Enmienda núm. 70, del G.P. Socialista, artículo 38, apartado 3.
- Enmienda núm. 113, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 38, apartado 3.
- Enmienda núm. 144, del G.P. Catalán (CiU), artículo 38, apartado 3.
- Enmienda núm. 26, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 42, apartado 3.
- Enmienda núm. 28, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 49, apartado 1.
- Enmienda núm. 74, del G.P. Socialista, artículo 49, apartado 1.
- Enmienda núm. 116, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 49, apartado 1.
- Enmienda núm. 147, del G.P. Catalán (CiU), artículo 56.
- Enmienda núm. 148, del G.P. Catalán (CiU), artículo 60, apartado 5.
- Enmienda núm. 131, del G.P. Popular, artículo 62, apartado 1.
- Enmienda núm. 32, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 65, apartado 3.
- Enmienda núm. 76, del G.P. Socialista, artículo 65, apartado 3 y apartado 4, letra g).
- Enmienda núm. 34, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 65, apartado 4, letra h).
- Enmienda núm. 118, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 65, apartado 4, letra h).
- Enmienda núm. 150, del G.P. Catalán (CiU), artículo 65, apartado 4, letra q).
- Enmienda núm. 54, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), artículo 65, apartado 4, letra (nueva).
- Enmienda núm. 35, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 67, apartado 1.
- Enmienda núm. 119, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 67, apartado 1.
- Enmienda núm. 53, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), artículo 74, apartado 3, letra d).
- Enmienda núm. 152, del G.P. Catalán (CiU), artículo 79, apartado 1.
- Enmienda núm. 154, del G.P. Catalán (CiU), artículo 80, letra b).
- Enmienda núm. 153, del G.P. Catalán (CiU), artículo 80, párrafo primero.
- Enmienda núm. 155, del G.P. Catalán (CiU), artículo 81, apartado 1.
- Enmienda núm. 50, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), artículo 84, apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 83, del G.P. Socialista, Anexo II, punto 1.
- Enmienda núm. 52, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Anexo III.

Artículos (nuevos)

- Enmienda núm. 128, del G.P. Popular, artículo 7, letra g).
- Enmienda núm. 139, del G.P. Catalán (CiU), artículo 9 bis, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 21, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 21, apartado 2, letras (nuevas).
- Enmienda núm. 25, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 34, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 69, del G.P. Socialista, artículo 34, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 112, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 34, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 29, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 44 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 71, del G.P. Socialista, artículo 44 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 114, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 44 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 30, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 44 ter (nuevo).
- Enmienda núm. 72, del G.P. Socialista, artículo 44 ter (nuevo).
- Enmienda núm. 31, del G.P. La Izquierda Plural, artículo 44 quáter (nuevo).
- Enmienda núm. 75, del G.P. Socialista, artículo 51, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 117, del G.P. Unión Progreso y Democracia, artículo 51, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 146, del G.P. Catalán (CiU), artículo 51, apartado (nuevo).
- Enmienda núm. 96, del Sr. Salvador Armendáriz (GMx), artículo 65, apartado 5, letra (nueva).
- Enmienda núm. 56, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), artículo 65, apartado 6, letra (nueva).
- Enmienda núm. 97, del Sr. Salvador Armendáriz (GMx), artículo 67, apartado 2, letra (nueva).
- Enmienda núm. 55, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), artículo 76, apartado 2, letra (nueva).
- Enmienda núm. 57, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional (nueva).
- Enmienda núm. 94, del Sr. Salvador Armendáriz (GMx), Disposición adicional (nueva).
- Enmienda núm. 133, del G.P. Popular, Disposición adicional (nueva).
- Enmienda núm. 159, del G.P. Catalán (CiU), Disposición adicional (nueva).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 70-2

12 de diciembre de 2013

Pág. 106

Disposiciones adicionales (nuevas)

- Enmienda núm. 121, del G.P. Unión Progreso y Democracia.
- Enmienda núm. 123, de la Sra. Jordà i Roura (GMx).
- Enmienda núm. 126, de la Sra. Jordà i Roura (GMx).
- Enmienda núm. 161, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 162, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 163, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 164, del G.P. Catalán (CiU).

Disposiciones transitorias (nuevas)

- Enmienda núm. 124, de la Sra. Jordà i Roura (GMx).
- Enmienda núm. 125, de la Sra. Jordà i Roura (GMx).

Disposición derogatoria única

- Sin enmiendas.

Disposición final primera

- Sin enmiendas.

Disposición final segunda

- Enmienda núm. 165, del G.P. Catalán (CiU).

Disposiciones finales (nuevas)

- Enmienda núm. 1, de la Sra. Oramas González-Moro (GMx).
- Enmienda núm. 85, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 122, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 166, del G.P. Catalán (CiU).

cve: BOCG-10-A-70-2