



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 51

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

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

(621/000061)

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

TEXTO REMITIDO POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Con fecha 23 de diciembre de 2013, ha tenido entrada en esta Cámara el texto aprobado por la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, con competencia legislativa plena, 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.

Al amparo del artículo 104 del Reglamento del Senado, se ordena la remisión de este Proyecto de Ley a la **Comisión de Interior**.

En virtud de lo establecido en el artículo 107.1 del Reglamento del Senado, y siendo de aplicación lo previsto en su artículo 106.2, se comunica que **el plazo para la presentación de enmiendas terminará el próximo día 5 de febrero de 2014, miércoles**.

De otra parte, y en cumplimiento del artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación del texto del mencionado Proyecto de Ley, encontrándose la restante documentación a disposición de los señores Senadores en la Secretaría General de la Cámara.

Palacio del Senado, 23 de diciembre de 2013.—P.D., **Manuel Caveró Gómez**, Letrado Mayor del Senado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 52

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

Preámbulo

En los últimos años, la normativa relacionada con el tráfico y la seguridad vial ha sido objeto de importantes modificaciones desde varias perspectivas formales, incidiendo especialmente en la adecuación de los comportamientos de los conductores a una conducción que permita reducir la siniestralidad en calles y carreteras. En este sentido, hay que hacer obligada referencia, en primer lugar, a la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos; en segundo lugar, a la modificación del Código Penal en lo que se refiere a los delitos contra la seguridad vial, y, en tercer lugar, a la reforma del procedimiento sancionador operada por 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 Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

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 no se centran tanto en el conductor, sino que se dirigen a otros aspectos que en los últimos años no han sido tan prioritarios, pero que es necesario asumir normativamente para ir mejorando distintos aspectos de la seguridad vial. Se trata de acometer un ajuste en varios preceptos del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que no presentan un hilo argumental común, pero que, uno a uno, corrigen disfunciones sobre las que no se ha actuado hasta ahora.

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. En este sentido, la ley no sólo tiene que adaptarse a las necesidades de los conductores, sino que también debe hacerlo a las de los vehículos y las vías. Ejemplo de ello es la continua modificación del artículo 11, que bajo la genérica rúbrica de «Normas generales de conductores», incluye la normativa básica de todos aquellos dispositivos que surgen alrededor de la conducción, a veces como ayuda, a veces como distracción, pero que es necesario regular en aras de la seguridad y la movilidad.

Algunos de los preceptos cuya modificación ahora se acomete fijan un mínimo legal que deberá ser concretado posteriormente en la norma reglamentaria de desarrollo, en especial el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

II

El hasta ahora denominado «Consejo Superior de Seguridad Vial» retoma la denominación más precisa de «Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible». 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. Además, se da nueva redacción al artículo 8 para adaptar las principales funciones del Consejo, en orden a potenciar su función de órgano consultivo, y cauce fundamental para la participación de todos aquellos sectores o entidades, que cada vez tienen mayor protagonismo en el tráfico y la seguridad vial, y cuya actividad contribuye, entre otras cuestiones, a mejorar las normas y los proyectos en esta materia.

Por otra parte, se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, a través de sus Estatutos de Autonomía, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y, además, tengan transferidas funciones ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. Su finalidad es desarrollar una actuación coordinada, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a aquellas administraciones.

III

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, 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 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.

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.

IV

La realización de obras en las vías es uno de los aspectos sobre los que se introducen algunos cambios, en particular concretando la obligación que tiene, quien lleva a cabo estas obras, de comunicar a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico el inicio de las mismas, y de seguir las instrucciones que esta autoridad le indique. Este cambio, que se introduce en el artículo 10, apartado 1, viene motivado por los casos de inicios de obras sin conocimiento previo de quienes pueden informar a los conductores, lo cual genera situaciones de malestar para los ciudadanos, desconocedores en ocasiones de que una carretera soporta una incidencia importante.

V

Dentro del artículo 11, referido con un título muy amplio a «Normas generales de conductores», se introduce la prohibición de los sistemas de detección de radares, mecanismos que no pueden confundirse con los sistemas que tienen como fin exclusivamente informar de la ubicación de los mismos, ni tampoco con los inhibidores de radar, ya prohibidos. Se ha estimado que un aparato que en el fondo tiene como razón de ser eludir la vigilancia del tráfico y el cumplimiento de los límites de velocidad no puede tener la más mínima cobertura.

Es completamente contradictorio dirigir los esfuerzos hacia la concienciación entre los conductores de la necesidad de adecuar la velocidad a las limitaciones existentes, por ser el factor concurrente más importante en la accidentalidad –centrada ahora en las vías secundarias o convencionales–, y no prohibir la comercialización de dispositivos que se encaminan precisamente a lo contrario. No parece lógico que coexistan conductores que respetan los límites de velocidad junto a otros que disponen de mecanismos que les pueden permitir eludirlos. Además, esta prohibición se complementa con pérdida de puntos, como mensaje claro del reproche que se pretende.

VI

Otro aspecto que se modifica de forma sustancial, en el artículo 12, es la regulación de la presencia de drogas en la conducción. Aunque las primeras versiones del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ya hacían mención a la prohibición del consumo de drogas en la conducción, lo cierto es que ha habido que esperar a que los controles para la detección de la presencia de estas sustancias se generalizaran hace pocos años, para poder abordar este problema, que se constata ya como uno de los más graves para la seguridad vial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Desde el punto de vista administrativo se castiga la mera presencia de drogas en el organismo del conductor, 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, dejando para el tipo penal previsto en el artículo 379.2 del Código Penal la sanción por la conducción bajo la influencia de drogas. Precisamente, una de las principales disfunciones de la regulación existente hasta ahora en el artículo 12 y en otros que hacían referencia a esta materia, era la confusión entre el objeto de la regulación penal y el de la administrativa, que ahora se pretende deslindar de forma más nítida.

Aspecto importante, porque por primera vez se explicita en esta ley, es la apuesta por los dispositivos de detección de drogas en saliva, que se han demostrado como seguros jurídicamente, poco intrusivos para los conductores y viables desde un punto de vista policial. Aunque este tipo de dispositivos se concretan ahora en la norma administrativa, ya el artículo 796.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, tras la modificación operada por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, los incluyó previamente en el ámbito penal.

Por otra parte, conscientes de que el alcohol y las drogas están detrás de un porcentaje muy importante de accidentes graves y que por ello es necesario aumentar el reproche hacia este tipo de conductas, las infracciones relativas a estas sustancias se separan del criterio sancionador general y la multa que conllevan se sitúa en un escalón superior, además de la consiguiente detracción de puntos.

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.

VIII

No es objeto de la presente modificación legal la revisión del régimen sancionador regulado en el título V. No obstante, algunos de los cambios en la parte sustantiva de la norma conllevan una necesaria adaptación, tanto en lo que se refiere a infracciones como a sanciones y a medidas provisionales.

Por lo que respecta a las infracciones, el artículo 65 incorpora, en su apartado 4, la utilización de mecanismos de detección de radar; 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.

Otras infracciones se incorporan por las repercusiones que generan sus incumplimientos para la seguridad vial en general, y para la circulación en particular: en primer lugar, se califica de forma expresa como muy grave el hecho de circular incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita para la circulación, que, a su vez, es causa de inmovilización del vehículo. Es necesaria su incorporación al apartado 5 del artículo 65, toda vez que se constata que cada vez son más frecuentes los incumplimientos de la norma en este punto, con las consecuencias que ello puede acarrear para los usuarios de la vía. Otro caso es el de la caída de la carga en la vía con grave peligro para el resto de los usuarios debido a su mal acondicionamiento, supuesto que no estaba expresamente contemplado ni en la normativa de tráfico ni en la de transportes.

Dentro del grupo de infracciones muy graves contempladas en el apartado 6 del artículo 65, cabe destacar la tipificación del impedimento de las labores de control o inspección que se llevan a cabo tanto en centros de enseñanza como en los de reconocimiento de conductores.

Entre las medidas provisionales, se han introducido dos supuestos de inmovilización que, vista la experiencia de estos últimos años, es importante recoger. Por una parte, es razonable que un camión o un autobús quede inmovilizado cuando el conductor carezca de un permiso que le habilite para conducir alguno de estos vehículos, que requieren de una especial destreza, máxime si se trata de un vehículo que transporta personas. El otro supuesto que se introduce como causa de inmovilización es el de circular

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 55

incumpliendo las condiciones de la autorización que habilita la circulación del vehículo, dirigido especialmente a los casos de vehículos que lo hacen amparados en autorizaciones complementarias que no cumplen los requisitos de la propia autorización y para los que la sanción no parece haber sido la respuesta adecuada.

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

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.

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, se modifica en los siguientes términos:

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

Uno bis (nuevo). 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.»

Uno ter (nuevo). Se modifica la letra c) del artículo 7 que quedará redactada 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 solo 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.»

Uno quáter (nuevo). Se incorpora un párrafo g) (nuevo) al artículo 7 con el siguiente contenido:

«g) (nuevo). La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.»

Dos. El artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 8. Composición y competencias.

1. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 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, 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, 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, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 56

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

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial o movilidad sostenible 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 o movilidad sostenible 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 o movilidad sostenible.

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 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, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.

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

5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, deberá haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.»

Tres. Se incorpora un capítulo III al título I, 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 como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, a través de sus Estatutos de Autonomía, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.»

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 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.»

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.»

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.

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.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 58

5. 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.

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.»

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

«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 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.»

«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.»

Siete bis (nuevo). El artículo 25 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 25. 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.»

Siete ter (nuevo). El apartado 4 del artículo 34 queda 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.»

Siete quáter (nuevo). El apartado 3 del artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

«3. La parada y 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.»

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.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 59

Ocho bis (nuevo). Se adiciona un apartado 3 (nuevo) al artículo 51 que queda redactado del siguiente modo:

«3 (nuevo). 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.»

Ocho ter (nuevo). 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 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.»

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.»

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.»

Once. Se modifican los párrafos b), e) del apartado 6 del artículo 65 y se incorpora el párrafo f), que quedan redactados del siguiente modo:

«b) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.»

«e) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 60

enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección.»

«f) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.»

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 multa de 1.000 euros cuando el conductor circule con una tasa de alcohol que supere el doble de la reglamentariamente permitida. También se sancionará con multa de 1.000 euros a los conductores sancionados en el año inmediatamente anterior por conducir con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.

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

Trece. Se incorpora un párrafo d) al apartado 2 del artículo 76 con la siguiente redacción:

«d) 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.»

Catorce. El apartado 1 del artículo 78 queda redactado del siguiente modo:

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

Quince. Se modifican los párrafos a) y c) 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:

«a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.»

«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.»

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

«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 éstos, 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.»

Dieciséis. El apartado 2 del artículo 85 queda redactado del siguiente modo:

«2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 61

de la retirada a la que se refiere el apartado anterior, serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.»

Diecisiete. Se modifica el título VI, que pasa a titularse «Del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico» y el apartado 1 del artículo 94 que queda redactado del siguiente modo:

«1. Se crea el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.»

Dieciocho. El párrafo primero del apartado 1 del artículo 95 queda redactado del siguiente modo:

«1. En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.»

Diecinueve. La disposición adicional novena queda redactada del siguiente modo:

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

«En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas será responsable de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpen en aquéllas.

No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno, cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una 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.

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.»

Diecinueve bis (nueva). Se añade una disposición adicional (nueva) con el contenido siguiente:

«Disposición adicional (nueva). 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.»

Veinte. Se incorpora una disposición final tercera con la siguiente redacción:

«Disposición final tercera. Título competencial.

Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21.ª de la Constitución.

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. | 3» |

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 290

23 de diciembre de 2013

Pág. 62

Veintidós. Se incorpora una primera columna anterior al límite de velocidad de 30 y una última columna a continuación de la correspondiente al límite de velocidad de 120 en el anexo IV, que queda redactado del siguiente modo:

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

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.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta ley.

Disposición final primera. Autorización para aprobar un texto refundido.

Se autoriza al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, 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, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

Disposición final primera bis (nueva). 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.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor en un plazo de un 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.

cve: BOCCG_D_10_290_2174