



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

### X LEGISLATURA

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 181

## 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)

### ENMIENDAS

El Senador Pedro Eza Goyeneche, UPN (GPMX), la Senadora Amelia Salanueva Murguialday, UPN (GPMX) y el Senador Francisco Javier Yanguas Fernández, UPN (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 5 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 Senado, 23 de enero de 2014.—**Pedro Eza Goyeneche, Amelia Salanueva Murguialday y Francisco Javier Yanguas Fernández.**

#### ENMIENDA NÚM. 1

**De don Pedro Eza Goyeneche (GPMX), de doña Amelia Salanueva Murguialday (GPMX) y de don Francisco Javier Yanguas Fernández (GPMX)**

El Senador Pedro Eza Goyeneche, UPN (GPMX), la Senadora Amelia Salanueva Murguialday, UPN (GPMX) y el Senador Francisco Javier Yanguas Fernández, UPN (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

#### ENMIENDA

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:

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 182

«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. 2

**De don Pedro Eza Goyeneche (GPMX), de doña Amelia Salanueva Murguialday (GPMX)  
y de don Francisco Javier Yanguas Fernández (GPMX)**

El Senador Pedro Eza Goyeneche, UPN (GPMX), la Senadora Amelia Salanueva Murguialday, UPN (GPMX) y el Senador Francisco Javier Yanguas Fernández, UPN (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Diez.**

### ENMIENDA

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:

«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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 183

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. 3

**De don Pedro Eza Goyeneche (GPMX), de doña Amelia Salanueva Murguialday (GPMX)  
y de don Francisco Javier Yanguas Fernández (GPMX)**

El Senador Pedro Eza Goyeneche, UPN (GPMX), la Senadora Amelia Salanueva Murguialday, UPN (GPMX) y el Senador Francisco Javier Yanguas Fernández, UPN (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce.**

### ENMIENDA

De modificación.

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.
- d) Las infracciones previstas en el artículos 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. 4

**De don Pedro Eza Goyeneche (GPMX), de doña Amelia Salanueva Murguialday (GPMX)  
y de don Francisco Javier Yanguas Fernández (GPMX)**

El Senador Pedro Eza Goyeneche, UPN (GPMX), la Senadora Amelia Salanueva Murguialday, UPN (GPMX) y el Senador Francisco Javier Yanguas Fernández, UPN (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintiuno.**

### ENMIENDA

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.

### ENMIENDA NÚM. 5

**De don Pedro Eza Goyeneche (GPMX), de doña Amelia Salanueva Murguialday (GPMX)  
y de don Francisco Javier Yanguas Fernández (GPMX)**

El Senador Pedro Eza Goyeneche, UPN (GPMX), la Senadora Amelia Salanueva Murguialday, UPN (GPMX) y el Senador Francisco Javier Yanguas Fernández, UPN (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 185

las carreteras navarras, y alcanzar así los objetivos de la estrategia de seguridad vial 2011-2020, resulta 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.

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 29 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 Senado, 3 de febrero de 2014.—**Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes.**

### ENMIENDA NÚM. 6

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

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

### ENMIENDA

De modificación.

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

«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, la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la Sala específica de Fiscalía de Seguridad Vial participe en el Pleno por propio derecho, siendo fundamental que informe de todos los proyectos de cambios normativos referentes a la Legislación de seguridad vial.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 186

### ENMIENDA NÚM. 7

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

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

#### ENMIENDA

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

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Se adiciona un nuevo párrafo en el artículo 10.1 intercalado entre el segundo y el tercero, quedando redactado el apartado 1 en los siguientes términos.

«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.

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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 187

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 catadióptricos 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. 9

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

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

### ENMIENDA

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. 10

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

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

### ENMIENDA

De supresión.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 188

Del apartado Siete del Proyecto, 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 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. 11

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Al apartado Siete. 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 189

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.

### ENMIENDA NÚM. 12

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

Apartado Ocho. El apartado 1 del artículo 47, quedaría redactado como sigue:

«1. 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 en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen. En travesías y en vías urbanas abiertas al tráfico motorizado los ciclistas menores de 12 años deberán usar el casco de protección en los casos y con las condiciones que establezca la correspondiente ordenanza municipal.»

#### JUSTIFICACIÓN

En el caso de que no se suprima el apartado 8 del proyecto de ley, conforme se propone en la anterior enmienda, se propone esta redacción alternativa por los siguientes motivos:

1) La obligatoriedad del casco en «travesías» se debe regir por lo establecido para las zonas urbanas, ya que, aun no siendo zona urbana, está integrada en ella y con una velocidad limitada igual a la del núcleo urbano. 2) Si se decide imponer esta obligatoriedad, la edad debe ser la de «menores de 12 años». Como se afirma en la justificación de la enmienda, los mayores de 12 años ya tienen suficiente madurez para obrar por sí mismos en desplazamientos urbanos. 3) Esta obligatoriedad debe limitarse a vías urbanas abiertas al tráfico motorizado, no a otras, como parques, aceras o carriles bici, donde no hay vehículos a motor. 4) La regulación de los casos y condiciones del uso del casco en estas vías debe corresponder a la autoridad municipal, que es la competente en estas vías y extender esta competencia, a los efectos de regular el uso del casco, también a las travesías del núcleo urbano.

### ENMIENDA NÚM. 13

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

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

#### ENMIENDA

De supresión.

Apartado Ocho. Supresión del segundo párrafo del artículo 47.1.

«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 éste 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 de la 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 sólo 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 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 1 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 ésta, que, además, no tiene en cuenta el impacto medioambiental y social que conlleva. Está documentado el efecto desaliento 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 sólo sirve para mandar o prohibir como piensa la Directora de la DGTE. 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 sólo 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 para su incumplimiento.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 191

### ENMIENDA NÚM. 14

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

Apartado Nueve. 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 e 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 sólo 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. 15

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

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

«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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda se realiza en coherencia con la enmienda presentada al artículo 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 192

### ENMIENDA NÚM. 16

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

Apartado Nueve. 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. 17

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Apartado Doce. 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; 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.

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

Para el caso de que no prospere la enmienda de supresión de la obligatoriedad del casco ciclista, se propone que la sanción sea simbólica, mediante una reconvención policial, de manera que cumpla una función educativa y no 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 193

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. 18

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

Apartado Quince. Se modifica el párrafo c) del apartado c del artículo 84, que quedará redactado en los siguientes términos:

«c) El conductor o el pasajero que no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.»

#### JUSTIFICACIÓN

La medida de inmovilización del vehículo, como tantas otras de esta Ley y de su Reglamento, está pensada para los vehículos a motor y, en este supuesto concreto, para los motoristas sin casco que, dado el peso del vehículo, no puede ser arrastrado fácilmente. Al introducir la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas, esta medida carece por completo de sentido, pues el ciclista sin casco puede continuar su camino a pie, empujando la bicicleta, y lo mismo si se le sanciona en vías interurbanas. Una norma que es preventiva (impedir que el conductor siga conduciendo sin casco) se convierte en una norma sancionadora discrecionalmente aplicable. Se faculta al agente de la autoridad para inmovilizar la bicicleta del ciclista por el mero hecho de no llevar casco, lo que constituiría un ejercicio de prepotencia y de abuso de autoridad incompatible con el ejercicio democrático del poder. Esto se agrava si se tiene en cuenta que el apartado 4 del art. 84 prevé que los gastos originados por la inmovilización de la bicicleta del ciclista, por el mero hecho de circular éste sin casco, serán de su cuenta.

Esta enmienda es coherente con la modificación introducida en el Proyecto por el Congreso de los Diputados, al incluir un nuevo apartado Uno ter, que modifica la letra c) del artículo 7, añadiendo que «las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas dificultan la circulación de vehículos o de personas o dañan el mobiliario urbano».

### ENMIENDA NÚM. 19

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 194

Apartado Veintidós. 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”.»

### 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.

### ENMIENDA NÚM. 20

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

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

### ENMIENDA

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. 21

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado Siete (corriendo numeración). 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 195

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. 22

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado. Por el que se modifica el artículo 15.

«Nuevo. 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 próximo posible al extremo derecho de la misma”.

### JUSTIFICACIÓN

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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 196

### ENMIENDA NÚM. 23

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado. Por el que se modifica el artículo 18.1.

«Nuevo. 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 12 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. 24

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado (corriendo numeración). 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»,

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 197

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.

### ENMIENDA NÚM. 25

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Nuevo apartado (corriendo numeración). 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. 26

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

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

### ENMIENDA

De adición.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 198

Nuevo apartado (corriendo numeración). La letra c) del apartado 5 artículo 23, quedarán redactada en los siguientes términos:

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

### JUSTIFICACIÓN

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. Además creemos que una ordenanza municipal no ha de suprimir esta medida de seguridad.

### ENMIENDA NÚM. 27

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado (corriendo numeración). 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, éste 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. 28

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

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 199

### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado (corriendo numeración). 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. 29

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado (corriendo numeración). Por el que se modifica el apartado 3 del artículo 42, que quedará redactado en los siguientes términos:

«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 necesaria 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 (hacerse 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 200

### ENMIENDA NÚM. 30

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Nuevo Apartado (corriendo numeración). 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 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

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.

### ENMIENDA NÚM. 31

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 201

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. 32

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo artículo 44 ter, que quedará redactado en los siguientes términos:

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

### ENMIENDA NÚM. 33

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo artículo 44 quáter, que 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 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 202

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. 34

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

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

### ENMIENDA

De supresión.

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo expuesto en la justificación de la enmienda de veto, no se debe autorizar al Gobierno para que dicte un texto refundido de la legislación de tráfico, codificando una normativa que no responde a la filosofía de un tráfico y seguridad vial regidos por la idea de una movilidad sostenible. La encomienda al Gobierno debería ser la de presentar un proyecto de ley de tráfico y seguridad vial bajo esta filosofía, sin perpetuar la idea de que el centro de la regulación debe ser el vehículo a motor privado.

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 11 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 Senado, 5 de febrero de 2014.—**Ester Capella i Farré**.

### ENMIENDA NÚM. 35

**De doña Ester Capella i Farré (GPMX)**

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro**.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 203

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el nuevo párrafo del apartado 1 del artículo 10 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Asimismo, la realización de obras en las vías, así como de eventos o actividades deportivas, de ocio, culturales, tradicionales, religiosas o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de esta, 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.»

### JUSTIFICACIÓN

La reforma propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación establece que el uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico.

Con esta enmienda se pretende garantizar la congruencia con dicha reforma.

### ENMIENDA NÚM. 36

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Quince.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el nuevo apartado k) del artículo 84 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, relativo a la inmovilización de vehículos, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«k) Se conduzca cualquier tipo de vehículo de motor o ciclomotor, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.»

### JUSTIFICACIÓN

Tal y como se contemplaba en el artículo 292 del derogado Código de circulación, la inmovilización procede siempre que se carezca de permiso, en su categoría correspondiente, para conducir el vehículo de que se trate. Lo contrario resultaría perjudicial para seguridad del tráfico.

### ENMIENDA NÚM. 37

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve.**

### ENMIENDA

De supresión.

### JUSTIFICACIÓN

No existe justificación alguna para dar preferencia a los derechos de los propietarios de los Cotos de Caza en lugar de a las personas que pueden padecer graves lesiones circulando correctamente por las carreteras. En este sentido, la regulación propuesta altera los actuales criterios de responsabilidad y contribuye a responsabilizar al conductor quien deberá sufragar las consecuencias patrimoniales y para su integridad física, quedando absolutamente desprotegido.

### ENMIENDA NÚM. 38 De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se adiciona un nuevo punto al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una modificación 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, relativa a los artículos 59 bis y 77.1.

Los artículos 59 bis y 77.1 quedan redactados del siguiente modo:

«Artículo 59 bis. Domicilio y Dirección Electrónica Vial de los titulares de una autorización administrativa.

1. La Dirección General de Tráfico asignará a todo titular de una autorización administrativa de conducción o de circulación de vehículo, con carácter previo a su obtención, una Dirección Electrónica Vial, salvo que el titular sea una persona física, en cuyo caso sólo se asignará cuando lo solicite voluntariamente. Esta Dirección Electrónica Vial se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores, así como al arrendatario a largo plazo que conste en el Registro de Vehículos, con carácter previo a su inclusión.

2. Las notificaciones, así como los avisos e incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas recogidas en esta ley, se practicarán en la Dirección Electrónica Vial, sin perjuicio del derecho que reconoce al interesado el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

3. Si la persona física titular de una autorización no dispusiera de una Dirección Electrónica Vial, la práctica de las notificaciones, avisos e incidencias se realizará en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico.

Corresponde al titular del vehículo que figure en el Registro la obligación de comunicar su domicilio de empadronamiento a la Dirección General de Tráfico y asimismo comunicar cualquier modificación o cambio, siendo en su perjuicio las consecuencias que se deriven de tal incumplimiento y, en especial, las que deriven de la efectividad de la notificación.

A estos efectos, el Instituto Nacional de Estadística facilitará a la Dirección General de Tráfico los domicilios actualizados de los titulares de las autorizaciones que figuren en el padrón municipal y, cuando ello se produzca, se procederá a actualizar dichos domicilios.

4. En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar un domicilio a los únicos efectos de gestión de los diferentes tributos relacionados con el vehículo. Si su titular fuera una persona física dicho domicilio será el que figure para ella en el Padrón Municipal de Habitantes.»

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

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 205

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico. Cuando se trate de una persona física este último domicilio deberá corresponder con el de su empadronamiento.

Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico no tendrán obligación de notificar las denuncias y sanciones a que hubiere lugar a otros domicilios distintos y cumplirán con la obligación de notificación cuando la dirijan al domicilio que consta en la Dirección General de Tráfico, por lo que, producidos los intentos de notificación que fueren preceptivos de conformidad al presente artículo, podrán proceder a la notificación a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).»

### JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, las personas físicas que residen en el territorio nacional pueden tener, o de facto tienen, varios domicilios físicos: el domicilio fiscal, el domicilio de empadronamiento, el domicilio ante los registros de Dirección General de Tráfico, etc.

Una de las consecuencias de tener en los distintos registros o bases de datos domicilios no actualizados es que las notificaciones o comunicaciones que practique la Administración nunca llegarán al destinatario, pues los Servicios postales anotarán que el mismo es con resultado «desconocido» en la dirección a la que se ha remitido la comunicación postal.

La Ley de Seguridad Vial, tanto en sus redacciones anteriores como en la actual reforma parcial operada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre establece en su artículo 59.bis.1 la obligatoriedad de tener actualizado el domicilio: «El titular de una autorización administrativa para conducir o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la dirección General de Tráfico su domicilio».

Las Administraciones locales precisan disponer del dato del domicilio de las personas físicas, como también de las personas jurídicas, como instrumento para notificar o comunicar con ellas (cuestión diferente es el domicilio fiscal del vehículo, que tiene repercusiones económicas por la gestión del IVTM). Por este motivo, el principal interés es que el domicilio de los ciudadanos sea realmente en donde residen de forma efectiva. Y, en nuestro ordenamiento, es el domicilio de empadronamiento, regulado en el artículo 15 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, el que se toma como referencia de residencia de los ciudadanos.

El contenido de la propuesta se refiere fundamentalmente a la posibilidad de que el Instituto Nacional de Estadística (INE) facilite a la Dirección General de Tráfico (DGT) los domicilios actualizados de los titulares de las autorizaciones que figuren en los padrones municipales de habitantes, al objeto de que las notificaciones de las denuncias sean más efectivas y los infractores tengan un mejor conocimiento de los procedimientos que contra ellos se dirigen.

El intercambio de información propuesto (INE-DGT) supone una evidente mejora sobre el actualmente previsto (Ayuntamientos-DGT) en el artículo 59 bis.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### ENMIENDA NÚM. 39

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se adiciona un nuevo punto al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una nueva disposición transitoria.

Se incorpora una disposición transitoria con la siguiente redacción:

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 206

«Disposición transitoria nueva. Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial y en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

Las administraciones locales practicarán las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial o, en su caso, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico antes del 25 de mayo de 2016, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.»

### JUSTIFICACIÓN

La Disposición Transitoria Segunda 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 Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora», obligaba a las Entidades Locales a incorporarse al sistema de notificación de sanciones de tráfico TESTRA antes del 25 de mayo de 2012.

Posteriormente, el «Real Decreto-Ley 19/2012, de 25 de mayo, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios», concedió, en su «Disposición final segunda» una prórroga de dos años, para que «las administraciones locales practiquen las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial o, en su caso, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico antes del 25 de mayo de 2014, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos». Esta redacción quedó incorporada en los mismos términos en la Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios («BOE» 27 diciembre).

Se considera necesario modificar la previsión temporal sobre la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial y en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico contenida hasta el momento en la disposición transitoria segunda de la Ley 18/2009, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora, en la redacción dada por el apartado uno de la disposición final segunda de la Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios.

En concreto, atendiendo a la situación financiera y a las posibilidades reales de implementación por las administraciones locales de las medidas necesarias para la plena efectividad de este sistema de notificaciones, se propone ampliar la prórroga para la incorporación al sistema de notificación hasta el 25 de mayo de 2016.

Con esta medida se asegura durante ese tiempo, la validez de las notificaciones que sigan practicando las Entidades locales hasta que dispongan de los medios técnicos y presupuestarios necesarios para su adhesión al nuevo sistema.

### ENMIENDA NÚM. 40

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se adiciona un nuevo punto al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una nueva 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, relativa al apartado a) del artículo 7, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Artículo 7. Competencias de los Municipios.

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 207

a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de los Cuerpos de Policía Local o Agentes de Movilidad, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.»

### JUSTIFICACIÓN

En muchas ocasiones existen vías urbanas que no son de titularidad municipal, sobre las cuales la Policía Local actúa sin base competencial, por lo que sería necesario ampliar las competencias a todas las vías que se consideren urbanas sin excepción.

### ENMIENDA NÚM. 41

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

### ENMIENDA

De adición.

Se adiciona un nuevo punto al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una nueva 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, relativa al apartado d) del artículo 7, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Artículo 7. Competencias de los Municipios.

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

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesía, así como de todos los eventos o actividades, ya sean deportivos, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de esta.»

### JUSTIFICACIÓN

La reforma propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación establece que el uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico.

Con esta enmienda se pretende garantizar la congruencia con dicha reforma.

### ENMIENDA NÚM. 42

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

### ENMIENDA

De adición.

Se añade una Disposición Adicional con el siguiente redactado:

«Disposición adicional. Del indulto a los conductores.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 208

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. Más allá del caso concreto, este tipo de medidas escenifican como 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. 43

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

### ENMIENDA

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.»

### 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.

### ENMIENDA NÚM. 44

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición transitoria nueva**.

### ENMIENDA

De adición.

Se añade una Disposición Transitoria con el siguiente redactado:

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 209

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.

### ENMIENDA NÚM. 45

De doña Ester Capella i Farré (GPMX)

La Senadora Ester Capella i Farré, ERC/ESQUERRA (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición transitoria nueva**.

### ENMIENDA

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.

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX), y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 7 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 Senado, 5 de febrero de 2014.—**Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes.**

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 210

### ENMIENDA NÚM. 46

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el nuevo párrafo del apartado 1 del artículo 10 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Asimismo, la realización de obras en las vías, así como de eventos o actividades deportivas, de ocio, culturales, tradicionales, religiosas o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de esta, 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

La reforma propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación establece que el uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico.

Con esta enmienda se pretende garantizar la congruencia con dicha reforma.

### ENMIENDA NÚM. 47

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

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

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el nuevo apartado k) del artículo 84 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, relativo a la inmovilización de vehículos, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«k) Se conduzca cualquier tipo de vehículo de motor o ciclomotor, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.»

#### JUSTIFICACIÓN

Tal y como se contemplaba en el artículo 292 del derogado Código de circulación, la inmovilización procede siempre que se carezca de permiso, en su categoría correspondiente, para conducir el vehículo de que se trate. Lo contrario resultaría perjudicial para seguridad del tráfico.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 211

### ENMIENDA NÚM. 48

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una modificación 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, relativa al artículo 59 bis.

Nuevo apartado. El artículo 59 bis queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 59 bis. Domicilio y Dirección Electrónica Vial de los titulares de una autorización administrativa.

1. La Dirección General de Tráfico asignará a todo titular de una autorización administrativa de conducción o de circulación de vehículo, con carácter previo a su obtención, una Dirección Electrónica Vial, salvo que el titular sea una persona física, en cuyo caso sólo se asignará cuando lo solicite voluntariamente.

Esta Dirección Electrónica Vial se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores, así como al arrendatario a largo plazo que conste en el Registro de Vehículos, con carácter previo a su inclusión.

2. Las notificaciones, así como los avisos e incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas recogidas en esta ley, se practicarán en la Dirección Electrónica Vial, sin perjuicio del derecho que reconoce al interesado el artículo 28.4 de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

3. Si la persona física titular de una autorización no dispusiera de una Dirección Electrónica Vial, la práctica de las notificaciones, avisos e incidencias se realizará en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico.

Corresponde al titular del vehículo que figure en el Registro la obligación de comunicar su domicilio de empadronamiento a la Dirección General de Tráfico y asimismo comunicar cualquier modificación o cambio, siendo en su perjuicio las consecuencias que se deriven de tal incumplimiento y, en especial, las que deriven de la efectividad de la notificación.

A estos efectos, el Instituto Nacional de Estadística facilitará a la Dirección General de Tráfico los domicilios actualizados de los titulares de las autorizaciones que figuren en el padrón municipal y, cuando ello se produzca, se procederá a actualizar dichos domicilios.

4. En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar un domicilio a los únicos efectos de gestión de los diferentes tributos relacionados con el vehículo. Si su titular fuera una persona física dicho domicilio será el que figure para ella en el Padrón Municipal de Habitantes.»

#### JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, las personas físicas que residen en el territorio nacional pueden tener, o de facto tienen, varios domicilios físicos: el domicilio fiscal, el domicilio de empadronamiento, el domicilio ante los registros de Dirección General de Tráfico, etc.

Una de las consecuencias de tener en los distintos registros o bases de datos domicilios no actualizados es que las notificaciones o comunicaciones que practique la Administración nunca llegarán al destinatario, pues los Servicios postales anotarán que el mismo es con resultado «desconocido» en la dirección a la que se ha remitido la comunicación postal.

La Ley de Seguridad Vial, tanto en sus redacciones anteriores como en la actual —reforma parcial operada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre— establece en su artículo 59 bis.1 la obligatoriedad de tener actualizado el domicilio: «El titular de una autorización administrativa para conducir o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la dirección General de Tráfico su domicilio».

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 212

Las Administraciones locales precisan disponer del dato del domicilio de las personas físicas, como también de las personas jurídicas, como instrumento para notificar o comunicar con ellas (cuestión diferente es el domicilio fiscal del vehículo, que tiene repercusiones económicas por la gestión del IVTM). Por este motivo, el principal interés es que el domicilio de los ciudadanos sea realmente en donde residen de forma efectiva. Y, en nuestro ordenamiento, es el domicilio de empadronamiento, regulado en el artículo 15 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, el que se toma como referencia de residencia de los ciudadanos.

El contenido de la propuesta se refiere fundamentalmente a la posibilidad de que el Instituto Nacional de Estadística (INE) facilite a la Dirección General de Tráfico (DGT) los domicilios actualizados de los titulares de las autorizaciones que figuren en los padrones municipales de habitantes, al objeto de que las notificaciones de las denuncias sean más efectivas y los infractores tengan un mejor conocimiento de los procedimientos que contra ellos se dirigen.

El intercambio de información propuesto (INE-DGT) supone una evidente mejora sobre el actualmente previsto (Ayuntamientos-DGT) en el artículo 59 bis.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### ENMIENDA NÚM. 49

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una modificación 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, relativa al artículo 77.1.

Nuevo apartado. El artículo 77.1 quedan redactados del siguiente modo:

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

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

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico. Cuando se trate de una persona física este último domicilio deberá corresponder con el de su empadronamiento.

Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico no tendrán obligación de notificar las denuncias y sanciones a que hubiere lugar a otros domicilios distintos y cumplirán con la obligación de notificación cuando la dirijan al domicilio que consta en la Dirección General de Tráfico, por lo que, producidos los intentos de notificación que fueren preceptivos de conformidad al presente artículo, podrán proceder a la notificación a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).»

### JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, las personas físicas que residen en el territorio nacional pueden tener, o de facto tienen, varios domicilios físicos: el domicilio fiscal, el domicilio de empadronamiento, el domicilio ante los registros de Dirección General de Tráfico, etc.

Una de las consecuencias de tener en los distintos registros o bases de datos domicilios no actualizados es que las notificaciones o comunicaciones que practique la Administración nunca llegarán al destinatario,

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 213

pues los Servicios postales anotarán que el mismo es con resultado «desconocido» en la dirección a la que se ha remitido la comunicación postal.

La Ley de Seguridad Vial, tanto en sus redacciones anteriores como en la actual —reforma parcial operada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre— establece en su artículo 59 bis.1 la obligatoriedad de tener actualizado el domicilio: «El titular de una autorización administrativa para conducir o de circulación de vehículo comunicará a los Registros de la Dirección General de Tráfico su domicilio».

Las Administraciones locales precisan disponer del dato del domicilio de las personas físicas, como también de las personas jurídicas, como instrumento para notificar o comunicar con ellas (cuestión diferente es el domicilio fiscal del vehículo, que tiene repercusiones económicas por la gestión del IVTM). Por este motivo, el principal interés es que el domicilio de los ciudadanos sea realmente en donde residen de forma efectiva. Y, en nuestro ordenamiento, es el domicilio de empadronamiento, regulado en el artículo 15 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, el que se toma como referencia de residencia de los ciudadanos.

El contenido de la propuesta se refiere fundamentalmente a la posibilidad de que el Instituto Nacional de Estadística (INE) facilite a la Dirección General de Tráfico (DGT) los domicilios actualizados de los titulares de las autorizaciones que figuren en los padrones municipales de habitantes, al objeto de que las notificaciones de las denuncias sean más efectivas y los infractores tengan un mejor conocimiento de los procedimientos que contra ellos se dirigen.

El intercambio de información propuesto (INE-DGT) supone una evidente mejora sobre el actualmente previsto (Ayuntamientos-DGT) en el artículo 59 bis.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### ENMIENDA NÚM. 50

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado al Artículo único del Proyecto de Ley para introducir una nueva disposición transitoria.

Nuevo apartado. Se incorpora una disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria nueva. Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial y en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

Las administraciones locales practicarán las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial o, en su caso, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico antes del 25 de mayo de 2016, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.»

### JUSTIFICACIÓN

La Disposición Transitoria Segunda 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 Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora», obligaba a las Entidades Locales a incorporarse al sistema de notificación de sanciones de tráfico TESTRA antes del 25 de mayo de 2012.

Posteriormente, el «Real Decreto-Ley 19/2012, de 25 de mayo, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios», concedió, en su «Disposición final segunda» una prórroga de dos años, para que «las administraciones locales practiquen las notificaciones en la Dirección Electrónica

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 214

Vial o, en su caso, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico antes del 25 de mayo de 2014, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos». Esta redacción quedó incorporada en los mismos términos en la Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios («BOE» 27 diciembre).

Se considera necesario modificar la previsión temporal sobre la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial y en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico contenida hasta el momento en la disposición transitoria segunda de la Ley 18/2009, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora, en la redacción dada por el apartado uno de la disposición final segunda de la Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios.

En concreto, atendiendo a la situación financiera y a las posibilidades reales de implementación por las administraciones locales de las medidas necesarias para la plena efectividad de este sistema de notificaciones, se propone ampliar la prórroga para la incorporación al sistema de notificación hasta el 25 de mayo de 2016.

Con esta medida se asegura durante ese tiempo, la validez de las notificaciones que sigan practicando las Entidades locales hasta que dispongan de los medios técnicos y presupuestarios necesarios para su adhesión al nuevo sistema.

### ENMIENDA NÚM. 51

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

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

### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir una nueva 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, relativa al apartado a) del artículo 7, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Artículo 7. Competencias de los Municipios.

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

a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de los Cuerpos de Policía Local o Agentes de Movilidad, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.»

### JUSTIFICACIÓN

En muchas ocasiones existen vías urbanas que no son de titularidad municipal, sobre las cuales la Policía Local actúa sin base competencial, por lo que sería necesario ampliar las competencias a todas las vías que se consideren urbanas sin excepción.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 215

### ENMIENDA NÚM. 52

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

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

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir una nueva 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, relativa al apartado d) del artículo 7, que quedaría redactado de la siguiente forma:

«Artículo 7. Competencias de los Municipios.

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

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurren íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesía, así como de todos los eventos o actividades, ya sean deportivos, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de esta.»

#### JUSTIFICACIÓN

La reforma propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación establece que el uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico.

Con esta enmienda se pretende garantizar la congruencia con dicha reforma.

---

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 32 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 Senado, 11 de febrero de 2014.—**Isidro Manuel Martínez Oblanca.**

### ENMIENDA NÚM. 53

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos.**

#### ENMIENDA

De modificación.

El apartado 1 del artículo 8 (Composición y funciones), debe quedar redactado en los términos siguientes:

«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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 216

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, la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la Sala específica de Fiscalía de Seguridad Vial participe en el Pleno por propio derecho, siendo fundamental que informe de todos los proyectos de cambios normativos referentes a la Legislación de seguridad vial.

### ENMIENDA NÚM. 54

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar la letra e) del apartado 2 del artículo 8 (Funciones del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible) que quedará redactado en los términos siguientes:

«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. 55

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro.**

### ENMIENDA

De adición.

Se incorpora un párrafo nuevo al apartado 1 del artículo 10 intercalado entre el segundo y el tercero, quedando el apartado 1 redactado en los términos siguientes:

«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 registrarán 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 217

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.

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.

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 catadióptricos 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. 56

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al segundo párrafo del apartado 3 del artículo 11 debe añadirse la expresión «en movimiento» después de la palabra «conducción», 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. 57

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De supresión.

Enmienda de supresión del apartado Siete del Proyecto 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 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 dice el preámbulo 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. 58

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir al apartado 3 del artículo 19 un segundo párrafo redactado en los siguientes términos:

«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 urbanas de más de un carril abiertos al tráfico en general.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 219

### 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.

### ENMIENDA NÚM. 59

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete ter (nuevo)**.

### ENMIENDA

De adición.

Enmienda de adición de un nuevo apartado 5 al 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. 60

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar la redacción del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 47, que quedará redactado en los términos siguientes:

«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 en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen. En travesías y en vías urbanas abiertas al tráfico motorizado los ciclistas menores de 12 años deberán usar el casco de protección en los casos y con las condiciones que establezca la correspondiente ordenanza municipal.»

### JUSTIFICACIÓN

La obligatoriedad del casco en «travesías» se debe regir por lo establecido para las zonas urbanas, ya que, aun no siendo zona urbana, está integrada en ella y con una velocidad limitada igual a la del núcleo urbano. 2) Si se decide imponer esta obligatoriedad, la edad debe ser la de «menores de 12 años». Como se afirma en la justificación de la enmienda, los mayores de 12 años ya tienen suficiente madurez para obrar por sí mismos en desplazamientos urbanos. 3) Esta obligatoriedad debe limitarse a vías urbanas abiertas al tráfico motorizado, no a otras, como parques, aceras o carriles bici, donde no hay vehículos a motor. 4) La regulación de los casos y condiciones del uso del casco en estas vías debe corresponder a la autoridad municipal, que es la competente en estas vías y extender esta competencia, a los efectos de regular el uso del casco, también a las travesías del núcleo urbano.

### ENMIENDA NÚM. 61

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho.**

### ENMIENDA

De supresión.

Enmienda de supresión del apartado 8 del Proyecto, que dice «artículo 47.1 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 éste 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 de la 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.

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 ésta, que, además, no tiene en cuenta el impacto medioambiental y social que conlleva. Está documentado el efecto desaliento 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, porque en ningún país de la Unión Europea existe esta obligatoriedad general ni hay datos que la justifiquen. La ley no sólo sirve para mandar o prohibir 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 sólo 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 para su incumplimiento.

### ENMIENDA NÚM. 62

#### De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se suprime el segundo inciso del apartado 3 del artículo 65 «En particular es falta leve no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley» y se añade un nuevo párrafo, quedando redactado el apartado 3 en los siguientes términos:

«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 e 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. Debe suprimirse la actual desproporción en la tipificación de las infracciones y sanciones cuando se trata de acciones de ciclistas. Ello produce una discriminación por indiferenciación. La vigente Ley sólo contempla la 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 222

### ENMIENDA NÚM. 63

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se da nueva redacción al párrafo g) del apartado 4 del artículo 65, debe añadirse después de la palabra «conducir», la expresión «en movimiento», de manera que quedaría redactado en los siguientes términos:

«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 o cinemómetros.»

#### 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. 64

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el párrafo h) del apartado 4 del artículo 65 que quedará redactado en los siguientes términos:

«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. 65

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce.**

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 223

### ENMIENDA

De adición.

Se incorpora 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; 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.

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

Para el caso de que no prospere la enmienda de supresión de la obligatoriedad del casco ciclista, se propone que la sanción sea simbólica, mediante una reconvención policial, de manera que cumpla una función educativa y no 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. 66

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Quince.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el párrafo c) del apartado c del artículo 84, que quedará redactado en los siguientes términos:

«c) El conductor o el pasajero que no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.»

### JUSTIFICACIÓN

La medida de inmovilización del vehículo, como tantas otras de esta Ley y de su Reglamento, está pensada para los vehículos a motor y, en este supuesto concreto, para los motoristas sin casco que, dado el peso del vehículo, no puede ser arrastrado fácilmente. Al introducir la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas, esta medida carece por completo de sentido, pues el ciclista sin casco puede continuar su camino a pie, empujando la bicicleta, y lo mismo si se le sanciona en vías interurbanas. Una norma que es preventiva (impedir que el conductor siga conduciendo sin casco) se convierte en una norma sancionadora discrecionalmente aplicable. Se faculta al agente de la autoridad para inmovilizar la bicicleta del ciclista por el mero hecho de no llevar casco, lo que constituiría un ejercicio de prepotencia y de abuso de autoridad incompatible con el ejercicio democrático del poder. Esto se agrava si se tiene en cuenta que el apartado 4 del art. 84 prevé que los gastos originados por la inmovilización de la bicicleta del ciclista, por el mero hecho de circular éste sin casco, serán de su cuenta.

Esta enmienda es coherente con la modificación introducida en el Proyecto por el Congreso de los Diputados, al incluir un nuevo apartado Uno ter, que modifica la letra c) del artículo 7, añadiendo que «las

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 224

bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas dificultan la circulación de vehículos o de personas o dañan el mobiliario urbano».

### ENMIENDA NÚM. 67

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintidós**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el apartado 22 del Proyecto:

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”.»

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con el calmado de tráfico que se propone 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.

### ENMIENDA NÚM. 68

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

De adición.

Enmienda de adición de un segundo párrafo al apartado d) del artículo 14 de la Ley, que quedará 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.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 225

### 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. 69

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone modificar el artículo 15 de la Ley, cuyos dos apartados quedarían redactados en los términos siguientes:

«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 próximo posible al extremo derecho de la misma.»

### JUSTIFICACIÓN

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. 70

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 226

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 18 de la Ley, que quedará redactado en los siguientes términos:

«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 12 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. 71

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Enmienda de adición al apartado 2 del artículo 20 de la Ley, 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 que desencadena la montonera sea un obstáculo imprevisto en la calzada o un grave deterioro de su pavimento.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 227

### ENMIENDA NÚM. 72

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo e) al apartado 2 del artículo 21 de la Ley, que quedará redactado 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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.

### ENMIENDA NÚM. 73

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo f) al apartado 2 del artículo 21 de la Ley, que quedará redactado en los siguientes términos:

«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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 74

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 228

Se propone añadir un nuevo párrafo g) al apartado 2 del artículo 21 de la Ley, que quedará redactado en los siguientes términos:

«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

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 se precisa esta modificación.

### ENMIENDA NÚM. 75

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone modificar el párrafo c) del apartado 5 del artículo 23, que quedará redactado en los siguientes términos:

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

### JUSTIFICACIÓN

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. Además creemos que una ordenanza municipal no ha de suprimir esta medida de seguridad.

### ENMIENDA NÚM. 76

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo d) al apartado 5 del artículo 23, que quedará redactado en los siguientes términos:

«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 ésta última permitan al ciclista acceder al arcén o al extremo de la derecha de la vía que resulte fusionada.»

### JUSTIFICACIÓN

Una de las causas de atropello al ciclista es cuando este circula por una vía y por su derecha se incorpora a ésta, 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. 77

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Enmienda de adición al 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, éste 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. 78

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone modificar el apartado 3 del artículo 42, que quedará redactado en los siguientes términos:

«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 necesaria 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. 79

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 49 de la Ley, que 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.»

### 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.

### ENMIENDA NÚM. 80

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición, de un nuevo artículo inicial al capítulo III de la Ley: artículo 44 bis, 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 231

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. 81

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo inicial al capítulo III de la Ley: artículo 44 bis, 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. Así mismo, podrán circular por las aceras y demás zonas peatonales en los términos que establezca la correspondiente ordenanza municipal. Lo menores de 14 años y mayores que les acompañen podrán hacerlo siempre que la afluencia peatonal no ponga en riesgo su seguridad y la de los viandantes.»

### JUSTIFICACIÓN

Difiere de la anterior en que no se crea una taxativa prohibición de la circulación de las bicicletas por aceras, ya que en las zonas urbanas hay una gran pluralidad de tipos de aceras, desde las muy amplias a las muy estrechas y también una variación grande en la afluencia de peatones según las horas del día. Por todo ello, se considera que es mejor adoptar una fórmula flexible que deje en manos de la autoridad local la decisión sobre si se permite o no transitar en bicicleta por aceras y, en caso de que sea posible, la determinación de en qué aceras y en qué circunstancias y condiciones. En lo demás esta enmienda coincide en texto y justificación con la anterior.

### ENMIENDA NÚM. 82

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Enmienda de adición de un nuevo artículo 44 ter, que 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 la 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.

### ENMIENDA NÚM. 83

**De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)**

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo artículo 44 quáter, que 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 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 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 233

los poderes públicos para que el deporte, que es un bien de especial protección pueda seguir practicándose sin más impedimentos adicionales.

### ENMIENDA NÚM. 84

De don Isidro Manuel Martínez Oblanca (GPMX)

El Senador Isidro Manuel Martínez Oblanca, FAC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final primera**.

#### ENMIENDA

De supresión.

Se suprime la disposición final primera.

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo expuesto en la justificación de la enmienda a la totalidad, no se debe autorizar al Gobierno para que dicte un texto refundido de la legislación de tráfico, codificando una normativa que no responde a la filosofía de un tráfico y seguridad vial regidos por la idea de una movilidad sostenible. La encomienda al Gobierno debería ser la de presentar un proyecto de ley de tráfico y seguridad vial bajo esta filosofía, sin perpetuar la idea de que el centro de la regulación debe ser el vehículo a motor privado.

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 16 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 Senado, 5 de febrero de 2014.—El Portavoz, **Jokin Bildarratz Sorron**.

### ENMIENDA NÚM. 85

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación de la letra a) del punto 2 del Artículo 8 del apartado Dos del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

«Dos. El artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

Artículo 8. Composición y competencias.

1. (igual).
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 en el ámbito de las competencias del Estado, para dar cumplimiento a las directrices

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 234

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.

...(resto igual) »

### 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. 86

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco**.

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del párrafo cuarto del punto 3 del artículo 11 del apartado Cinco del Artículo Único del Proyecto de Ley, que dice:

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

### 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. 87

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco**.

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del párrafo segundo del punto 4 del Artículo 11 del apartado Cinco del Artículo Único del Proyecto de Ley, que dice:

«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.»

### 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 235

circulación con menores debería incluirse en la propia ley. Por ello se propone su supresión y mantener la regulación vigente.

### ENMIENDA NÚM. 88

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo punto al Artículo 12 del apartado Seis del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

Seis. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 12. Bebidas alcohólicas y drogas.

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

Nuevo punto. Las empresas de transporte tendrán un marco regulador, que defina la vigilancia de la salud (pruebas médicas, vigilancia sistemática de consumo de sustancias psicotrópicas y alcohol a conductores profesionales etc.) sobre los conductores profesionales por parte de las empresas.»

#### JUSTIFICACIÓN

Actualmente no existe un marco regulador para que las empresas de transporte de viajeros por carretera definan la vigilancia de la salud sobre los conductores, recayendo, por consiguiente, todo el peso en los avances lentos o inexistentes vía negociación colectiva.

### ENMIENDA NÚM. 89

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Ocho del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

«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 interurbanas. La obligatoriedad del uso del casco en las vías urbanas se determinará por la aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales que dicten los

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 236

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 16 años y en vías interurbanas para mayores de 16 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. 90

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación de la letra i) del apartado 4 del artículo 65 del apartado Nueve del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

«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. 91

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve**.

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo párrafo q) bis, al punto 4 del artículo 65 del apartado Nueve del Artículo Único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«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.

### ENMIENDA NÚM. 92

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Trece.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo párrafo c) al apartado 2 del artículo 76 del apartado Trece del Artículo Único del Proyecto de Ley, 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. 93

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Catorce.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 78 del apartado Catorce del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

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

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 registros 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 ésta 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. 94 Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Quince**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación de la letra k) del apartado 1 del artículo 84 del apartado Quince del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

«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) (igual).
  - c) (igual).
  - k) Se conduzca un vehículo careciendo de la autorización administrativa para conducir exigible a ese tipo de vehículo.
4. (igual).»

#### JUSTIFICACIÓN

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

---

### ENMIENDA NÚM. 95 Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del párrafo tercero de la Disposición adicional novena del apartado Diecinueve del Artículo Único del Proyecto de Ley, quedando redactado de la siguiente forma:

«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. 96

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un Nuevo Apartado al Artículo Único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

Nuevo Apartado. Se modifica la letra a) del punto 2 del Anexo III, 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.»

#### 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. 97

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un Nuevo Apartado al Artículo Único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

Nuevo apartado. Se modifica la letra d) del apartado 3 del artículo 74, 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.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 240

### 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. 98

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un Nuevo Apartado al Artículo Único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Apartado Nuevo. Se incorpora un nuevo párrafo e) [la cual sustituiría a la letra e) que pasaría a ser la letra f)] al apartado 6 del artículo 65 con la siguiente redacción:

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. 99

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un Nuevo Apartado al Artículo Único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

Nuevo Apartado. Se incorpora una Nueva Disposición adicional con la siguiente redacción:

«Nueva Disposición adicional. 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 regirán conforme a lo dispuesto en el artículo 17 de su Estatuto de Autonomía.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 241

### 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.<sup>a</sup> 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).

### ENMIENDA NÚM. 100

#### Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un Nuevo Apartado al Artículo Único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

Nuevo apartado. Se incorpora un nuevo apartado al artículo 65 que queda redactado del siguiente modo:

«Nuevo apartado. Se tipifica como hecho punible los excesos sobre los tiempos de conducción y de descanso del 50% y menores de este porcentaje, como faltas leves y graves, de acuerdo con los porcentajes establecidos en la LOTT para sancionar a la empresa de transportes.»

### JUSTIFICACIÓN

El actual régimen sancionador en la materia, respecto de la normativa ordenadora del Tráfico y la Seguridad Vial, fomenta que algunos conductores, conocedores de que a ellos no se les va a sancionar, no sean lo debidamente rigurosos con el estricto cumplimiento de los tiempos de conducción y de descanso, lo que además de constituir, un riesgo grave para la seguridad vial, repercute negativamente en la empresa, que es sancionada en todo caso independientemente del porcentaje de exceso que se haya comprobado.

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 24 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 Senado, 11 de febrero de 2014.—El Portavoz, **Josep Lluís Cleries i González**.

### ENMIENDA NÚM. 101

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno bis (nuevo)**.

### ENMIENDA

De adición.

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. 102

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno bis (nuevo)**.

### ENMIENDA

De adición.

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. 103

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Tres.**

### ENMIENDA

De adición.

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.

### ENMIENDA NÚM. 104

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro.**

### ENMIENDA

De modificación.

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. 105

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis.**

### ENMIENDA

De modificación.

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.

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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 245

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. 106

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis.**

### ENMIENDA

De adición.

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.

6. Reglamentariamente se establecerá un marco regulador que obligue legalmente a las empresas a someter a los conductores profesionales de transporte de viajeros a controles obligatorios para la detección de ingesta de drogas o alcohol y a dichos conductores a ser sujetos de tales controles.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 246

### JUSTIFICACIÓN

Consideramos que es necesario que reglamentariamente se establezca un marco regulador que obligue a las empresas a someter a los conductores profesionales a controles obligatorios para la detección de ingesta de drogas o alcohol en aras de velar por la seguridad vial y el interés público de los ciudadanos.

### ENMIENDA NÚM. 107

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho**.

### ENMIENDA

De modificación.

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.

No obstante, en ningún caso por vía reglamentaria se podrá aumentar la edad de dieciséis años, establecida en el párrafo anterior.»

### JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objetivo clarificar el artículo, para que no quepa la mínima duda de que reglamentariamente no se puede aumentar la edad obligatoria de uso del casco.

### ENMIENDA NÚM. 108

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho**.

### ENMIENDA

De modificación.

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 247

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 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. 109

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho.**

### ENMIENDA

De adición.

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 Quarter.** (Nuevo). Se modifica el apartado 6 del artículo 63 que queda redactado del siguiente modo:

**Artículo 63.** Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia.

«6. La Administración declarará la pérdida de vigencia de la autorización para conducir cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en el anexo II. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, el titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo fuera notificado. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

Si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

En el caso que la retirada total de puntos afecte a conductores profesionales, según los datos de afiliación de la seguridad social, la Administración, en el plazo de 15 días notificará al interesado y a la empresa de transportes en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.»

### JUSTIFICACIÓN

La actual situación de desconocimiento de la empresa en tiempo real, no solo es injusta en tanto que la empresa es responsable civilmente de los efectos derivados de ciertas conductas de los conductores y

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 248

administrativamente en lo que concierne a la normativa reguladora de los transportes públicos por carretera, sino porque además no contribuye, en modo alguno, a la prevención de los accidentes. Es indubitado que si la empresa es conoecedor de que a un conductor se le ha retirado el carnet de conducir por la pérdida de todos los puntos, o bien se le ha suspendido, puede actuar rápidamente en orden a que no continúe trabajando al menos hasta que recupere el carnet, lo que con toda seguridad contribuye a la mejora de la seguridad vial y a la reducción de la siniestralidad. Este escenario legal de desconocimiento total de la empresa sobre algo tan fundamental como el marco de respecto que los conductores profesionales han de tener en relación con las normativas reguladores del tráfico y la seguridad vial, puede originar la existencia de casos en los que, aunque sean muy excepcionales, se conduzca sin tal título o acreditación.

### ENMIENDA NÚM. 110

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

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 al 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 respecto al uso oficial de la lengua propia en el ámbito de la Administración.

### ENMIENDA NÚM. 111

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

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

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 249

«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. 112

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

### ENMIENDA

De modificación.

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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 250

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.

### ENMIENDA NÚM. 113

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Catorce.**

### ENMIENDA

De adición.

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.

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. 114

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Catorce.**

### ENMIENDA

De adición.

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. 115

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Catorce**.

### ENMIENDA

De adición.

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 aquél 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 sólo 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. 116

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Catorce**.

#### ENMIENDA

De adición.

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 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. 117

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Quince**.

#### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 253

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 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.»

### 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.

### ENMIENDA NÚM. 118

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecisiete.**

### ENMIENDA

De supresión.

### JUSTIFICACIÓN

No desvirtuar el carácter eminentemente técnico de dicho Registro.

### ENMIENDA NÚM. 119

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dieciocho.**

### ENMIENDA

De supresión.

### JUSTIFICACIÓN

No desvirtuar el carácter eminentemente técnico de dicho Registro.

### ENMIENDA NÚM. 120

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve bis (nuevo)**.

### ENMIENDA

De adición.

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.»

### 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 periodo 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 continua conduciendo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 255

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. 121

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintiuno**.

#### ENMIENDA

De modificación.

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 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).»

#### 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. 122

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional (nueva)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Redacción que se propone:

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 256

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. 123

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

### ENMIENDA

De adición.

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.»

### JUSTIFICACIÓN

De acorde 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. 124

#### Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

### ENMIENDA

De adición.

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.»

### JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto establecer la prioridad de instalar radares o cinemómetros en aquellos lugares donde se produzca 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.

---

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 29 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 Senado, 11 de febrero de 2014.—El Portavoz Adjunto, **Jordi Guillot Miravet**.

### ENMIENDA NÚM. 125 Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos**.

### ENMIENDA

De modificación.

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

«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, la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la Sala específica de Fiscalía de Seguridad Vial participe en el Pleno por propio derecho, siendo fundamental que informe de todos los proyectos de cambios normativos referentes a la Legislación de seguridad vial.

---

### ENMIENDA NÚM. 126

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos.**

#### ENMIENDA

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. 127

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro.**

#### ENMIENDA

De adición.

Artículo 10.1. Se adiciona un nuevo párrafo intercalado entre el segundo y el tercero, quedando redactado el apartado 1 en los siguientes términos.

«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.

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.

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 catadióptricos 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. 128

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco.**

### ENMIENDA

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. 129

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete.**

### ENMIENDA

De supresión.

De supresión del apartado siete.

### 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. 130

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

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.

### ENMIENDA NÚM. 131

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho**.

#### ENMIENDA

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 éste 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 de la 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 sólo 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 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 ésta, que, además, no tiene en cuenta el impacto medioambiental y social que conlleva. Está documentado el efecto desaliento 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 sólo sirve para mandar o prohibir como piensa la Directora de la DGTE. 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 sólo 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 para su incumplimiento.

### ENMIENDA NÚM. 132

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve**.

#### ENMIENDA

De modificación.

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 e 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 sólo 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. 133

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve**.

#### ENMIENDA

De modificación.

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

«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.»

#### 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. 134

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

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. 135

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce.**

#### ENMIENDA

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; 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.

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

Para el caso de que no prospere la enmienda de supresión de la obligatoriedad del casco ciclista, se propone que la sanción sea simbólica, mediante una reconvención policial, de manera que cumpla una función educativa y no 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. 136

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Quince.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el párrafo c) del apartado c del artículo 84, que quedará redactado en los siguientes términos:

«c) El conductor o el pasajero que no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.»

#### JUSTIFICACIÓN

La medida de inmovilización del vehículo, como tantas otras de esta Ley y de su Reglamento, está pensada para los vehículos a motor y, en este supuesto concreto, para los motoristas sin casco que, dado el peso del vehículo, no puede ser arrastrado fácilmente. Al introducir la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas, esta medida carece por completo de sentido, pues el ciclista sin casco puede continuar su camino a pie, empujando la bicicleta, y lo mismo si se le sanciona en vías interurbanas. Una norma que es preventiva (impedir que el conductor siga conduciendo sin casco) se convierte en una norma sancionadora discrecionalmente aplicable. Se faculta al agente de la autoridad para inmovilizar la bicicleta del ciclista por el mero hecho de no llevar casco, lo que constituiría un ejercicio de prepotencia y de abuso de autoridad incompatible con el ejercicio democrático del poder. Esto se agrava si se tiene en cuenta que el apartado 4 del art. 84 prevé que los gastos originados por la inmovilización de la bicicleta del ciclista, por el mero hecho de circular éste sin casco, serán de su cuenta.

Esta enmienda es coherente con la modificación introducida en el Proyecto por el Congreso de los Diputados, al incluir un nuevo apartado Uno ter, que modifica la letra c) del artículo 7, añadiendo que «las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas dificultan la circulación de vehículos o de personas o dañan el mobiliario urbano».

### ENMIENDA NÚM. 137

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintidós.**

#### ENMIENDA

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”.»

### 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.

### ENMIENDA NÚM. 138

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintidós.**

### ENMIENDA

De supresión.

De supresión del Apartado Veintidós.

### 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. 139

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

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. 140

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

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 próximo posible al extremo derecho de la misma”.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 141

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 267

### ENMIENDA

De adición.

Por el que se modifica el 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 12 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. 142

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

### ENMIENDA

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.

### ENMIENDA NÚM. 143

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

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. 144

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

La letra c) del apartado 5 artículo 23, quedarán redactada en los siguientes términos:

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

#### JUSTIFICACIÓN

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. Además creemos que una ordenanza municipal no ha de suprimir esta medida de seguridad.

### ENMIENDA NÚM. 145

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

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, éste 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. 146

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

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. 147

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

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

«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 (hacerse 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. 148

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

El apartado 2 del artículo 47, quedaría redactado como sigue:

«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 interurbanas en los casos y con las condiciones que

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 271

reglamentariamente se determinen. En travesías y en vías urbanas abiertas al tráfico motorizado los ciclistas menores de 12 años deberán usar el casco de protección en los casos y con las condiciones que establezca la correspondiente ordenanza municipal.»

### JUSTIFICACIÓN

En el caso de que no se suprima el apartado 8 del proyecto de ley, conforme se propone en la anterior enmienda, se propone esta redacción alternativa por los siguientes motivos:

1) La obligatoriedad del casco en «travesías» se debe regir por lo establecido para las zonas urbanas, ya que, aun no siendo zona urbana, está integrada en ella y con una velocidad limitada igual a la del núcleo urbano. 2) Si se decide imponer esta obligatoriedad, la edad debe ser la de «menores de 12 años». Como se afirma en la justificación de la enmienda, los mayores de 12 años ya tienen suficiente madurez para obrar por sí mismos en desplazamientos urbanos. 3) Esta obligatoriedad debe limitarse a vías urbanas abiertas al tráfico motorizado, no a otras, como parques, aceras o carriles bici, donde no hay vehículos a motor. 4) La regulación de los casos y condiciones del uso del casco en estas vías debe corresponder a la autoridad municipal, que es la competente en estas vías y extender esta competencia, a los efectos de regular el uso del casco, también a las travesías del núcleo urbano.

### ENMIENDA NÚM. 149

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

### ENMIENDA

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 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

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.

### ENMIENDA NÚM. 150

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo único**.

### ENMIENDA

De adición.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 272

El artículo 44 bis, 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. 151

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo único**.

### ENMIENDA

De adición.

El artículo 44 ter, que 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 la 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.

### ENMIENDA NÚM. 152

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo único**.

### ENMIENDA

De adición.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 273

Nuevo artículo 44 quáter, que 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 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 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. 153

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final primera**.

### ENMIENDA

De supresión.

De supresión de la Disposición final primera.

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo expuesto en la propuesta de veto, no se debe autorizar al Gobierno para que dicte un texto refundido de la legislación de tráfico, codificando una normativa que no responde a la filosofía de un tráfico y seguridad vial regidos por la idea de una movilidad sostenible. La encomienda al Gobierno debería ser la de presentar un proyecto de ley de tráfico y seguridad vial bajo esta filosofía, sin perpetuar la idea de que el centro de la regulación debe ser el vehículo a motor privado.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 274

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 36 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 Senado, 11 de febrero de 2014.—El Portavoz, **José Montilla Aguilera**.

### ENMIENDA NÚM. 154

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. I**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del párrafo tercero del apartado I del Preámbulo del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 155

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. II**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado II del Preámbulo del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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. 156

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. III.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado III del Preámbulo del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora de redactado.

### ENMIENDA NÚM. 157

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. III.**

#### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del último párrafo del apartado III del Preámbulo del Proyecto de Ley.

«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.»

#### JUSTIFICACIÓN

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 en 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. 158

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. V**.

#### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del apartado V del Preámbulo del Proyecto de Ley.

#### JUSTIFICACIÓN

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.

### ENMIENDA NÚM. 159

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. VI**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación de los párrafos primero y segundo del apartado VI del Preámbulo del Proyecto de Ley que se enmienda con 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 277

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.

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

### ENMIENDA NÚM. 160

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. VIII**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado VIII del Preámbulo del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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.

### ENMIENDA NÚM. 161

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno**.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 278

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del apartado Uno bis) del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda.

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con otras enmienda a este Proyecto de Ley.

### ENMIENDA NÚM. 162

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno**.

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del apartado Uno quáter) del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda.

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con otras enmienda a este Proyecto de Ley.

### ENMIENDA NÚM. 163

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno bis (nuevo)**.

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado Uno bis) bis al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

Uno bis) bis. Se modifica la letra a) del artículo 7 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de los Cuerpos de Policía Local o Agentes de Movilidad, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.»

### JUSTIFICACIÓN

En muchas ocasiones existen vías urbanas que no son de titularidad municipal, sobre las cuales la Policía Local actúa sin base competencial, por lo que sería necesario ampliar las competencias a todas las vías que se consideren urbanas sin excepción.

### ENMIENDA NÚM. 164

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno ter (nuevo)**.

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado Uno ter) (nuevo) bis al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«Uno ter) bis. Se modifica la letra d) del artículo 7 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

“d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías, así como de todos los eventos o actividades, ya sean deportivos, de ocio, culturales, tradicionales, religiosos o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de ésta.”»

### JUSTIFICACIÓN

La modificación propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación establece que el uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico.

### ENMIENDA NÚM. 165

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Dos del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, con el siguiente contenido:

«Artículo 8. Composición y competencias.

1. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 280

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

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

- a) Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial o movilidad sostenible.
- b) Conocer del seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial o movilidad sostenible puestas en marcha.
- c) Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial o movilidad sostenible.
- 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 o movilidad sostenible.
- 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 o movilidad sostenible.
- g) Promover la concertación y el intercambio de experiencias entre los diferentes miembros del Pleno.
- e) Informar sobre la publicidad de vehículos a motor y sobre las campañas de seguridad vial o movilidad sostenible de la Dirección General de Tráfico.

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

5. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en congruencia con enmiendas anteriores.

### ENMIENDA NÚM. 166

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Cuatro del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, con el siguiente contenido:

Cuatro. Se incorporan dos nuevos párrafos entre los actuales dos párrafos del apartado 1 del artículo 10 con la siguiente redacción:

«Asimismo, la realización de obras en las vías, así como de eventos o actividades deportivas, de ocio, culturales, tradicionales, religiosas o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 281

participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de ésta, 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 y motoristas, o rejillas en las que pudieran introducirse las ruedas de los vehículos, especialmente las de las bicicletas.»

### JUSTIFICACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 167

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco.**

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del apartado Cinco del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda.

### JUSTIFICACIÓN

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 los detectores no interfieren.

### ENMIENDA NÚM. 168

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Seis del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, modificando los apartados 1 y 2 e introduciendo dos nuevos apartados al artículo 12, con la siguiente redacción:

«Artículo 12. /.../

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

A estos últimos efectos, sólo 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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 es 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 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 castigarla 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. 169

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición un nuevo apartado Seis bis) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

Seis bis). El apartado 2 del artículo 15 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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. 170

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Siete del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, modificando los apartados 2, 3 y 5 del artículo 19, con la siguiente redacción:

«Siete. /.../

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. /.../

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.»

### JUSTIFICACIÓN

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

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 CO<sub>2</sub> y uno de diésel, 2,68 kilos, circular más despacio no sólo ahorra combustible, también contamina menos.

Tengamos en cuenta que el Estado español se gastó 770 millones de euros en comprar derechos de emisión de CO<sub>2</sub> 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. 171

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del actual apartado Siete bis) (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, que pasa a ser el apartado Siete bis (nuevo) ter con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

Siete bis) (nuevo) ter). 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 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.»

### 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. 172

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del actual apartado Siete ter (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

«Siete ter (nuevo). Se añade dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 34 con la siguiente redacción:

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.

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 deje expresamente recogido en la Ley.

### ENMIENDA NÚM. 173

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho**.

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del apartado Ocho del Proyecto de Ley que se enmienda.

### JUSTIFICACIÓN

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.

— 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 en 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. 174

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Nueve del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«Nueve. Se modifica la letra i) del apartado 4 del artículo 65 y se incorpora una nueva letra z bis) a ese mismo apartado, con la siguiente redacción:

- i) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).
- z bis) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).»

### JUSTIFICACIÓN

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.

### ENMIENDA NÚM. 175

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diez**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Diez del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«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) 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.

l) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).

n) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).»

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

### ENMIENDA NÚM. 176

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Doce del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«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) 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 289

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

### ENMIENDA NÚM. 177

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Trece**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Trece del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

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

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

#### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

### ENMIENDA NÚM. 178

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecisiete**.

#### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la modificación del apartado Diecisiete del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

#### JUSTIFICACIÓN

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. 179

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dieciocho**.

#### ENMIENDA

De supresión.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 290

Se propone la modificación del apartado Dieciocho del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

### JUSTIFICACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 180

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve.**

### ENMIENDA

De supresión.

Se propone la modificación del apartado Diecinueve del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

### JUSTIFICACIÓN

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 resultaran 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. 181

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintiuno.**

### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Se propone la modificación del apartado Veintiuno del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

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.»

### JUSTIFICACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 182

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintidós.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado Veintidós del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, modificando el cuadro del Anexo Dos que recoge el cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad, con la siguiente redacción:

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

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		
	Grave	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		
		61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500	6
Muy grave	70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190			
	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6	

### JUSTIFICACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 183

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición un nuevo apartado Siete bis) (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, pasando el actual Siete bis) (nuevo) a ser el apartado Siete bis) (nuevo) ter), con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

«Siete bis) bis (nuevo). 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 184

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición un nuevo apartado Siete bis) (nuevo) bis al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, pasando el actual con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

«Siete bis) (nuevo) bis. 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 293

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.»

### JUSTIFICACIÓN

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. 185

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

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 bis, que queda redactado de la forma siguiente:

Siete.sexies. 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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. 186

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado Siete. septies, 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. septies. 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 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 regirá 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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. 187

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición un nuevo apartado Ocho bis) (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, pasando el actual Ocho bis) (nuevo) a ser el apartado Ocho bis) bis, con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 295

«Ocho bis (nuevo) 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.»

### JUSTIFICACIÓN

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. 188

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado Ocho quáter) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«Ocho quáter. Se modifica el apartado 3 del artículo 65 con la siguiente redacción:

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.»

### JUSTIFICACIÓN

En congruencia con enmiendas anteriores.

### ENMIENDA NÚM. 189

#### Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva.**

### ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición Final al Proyecto de ley que se enmienda 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 296

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.»

### JUSTIFICACIÓN

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.

---

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 36 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 Senado, 11 de febrero de 2014.—El Portavoz Adjunto, **José Miguel Camacho Sánchez**.

### ENMIENDA NÚM. 190

**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. I**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al Preámbulo, apartado I, párrafo tercero.

Se propone la modificación del párrafo tercero del apartado I de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.»

### 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. 191

**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. II**.

### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 297

Al Preámbulo, apartado II, párrafo segundo.

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado II de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que se enmienda con 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. 192

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. III.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al Preámbulo, Apartado III, párrafo tercero.

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado III de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.

---

### ENMIENDA NÚM. 193

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. III.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al Preámbulo, apartado III, último párrafo.

Se propone la supresión del último párrafo del apartado III de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley.

«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 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.

— 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 en 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. 194

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. V.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al Preámbulo, apartado V.

Se propone la supresión del apartado V de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley.

### 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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 299

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. 195 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. VI**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Preámbulo, apartado VI, párrafos primero y segundo.

Se propone la modificación de los párrafos primero y segundo del apartado VI de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que se enmienda con 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. 196 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. VIII**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Al Preámbulo, Apartado VIII, párrafo segundo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 300

Se propone la modificación del párrafo segundo del apartado VIII de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que se enmienda con 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.»

### 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.

---

### ENMIENDA NÚM. 197 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, Uno bis) (nuevo). Artículo 5.

Se propone la supresión del apartado Uno bis) del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda.

### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmienda a este Proyecto de Ley.

---

### ENMIENDA NÚM. 198 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, Uno quáter) (nuevo). Artículo 7.

Se propone la supresión del apartado Uno quáter) del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda.

### MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmienda a este Proyecto de Ley.

---

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 301

### ENMIENDA NÚM. 199

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, nuevo apartado Uno bis) (nuevo) bis. Artículo 7.a).

Se propone la adición de un nuevo apartado Uno bis) bis al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

Uno bis) bis. Se modifica la letra a) del artículo 7 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de los Cuerpos de Policía Local o Agentes de Movilidad, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.»

#### MOTIVACIÓN

En muchas ocasiones existen vías urbanas que no son de titularidad municipal, sobre las cuales la Policía Local actúa sin base competencial, por lo que sería necesario ampliar las competencias a todas las vías que se consideren urbanas sin excepción.

### ENMIENDA NÚM. 200

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno ter (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, nuevo apartado Uno ter) (nuevo) bis. Artículo 7.d).

Se propone la adición de un nuevo apartado Uno ter) (nuevo) bis al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

Uno ter) bis. Se modifica la letra d) del artículo 7 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías, así como de todos los eventos o actividades, ya sean deportivos, de ocio, culturales, tradicionales, religiosos o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de ésta.»

### MOTIVACIÓN

La modificación propuesta del artículo 55 del Reglamento General de Circulación establece que el uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico.

### ENMIENDA NÚM. 201 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Dos, artículo 8.

Se propone la modificación del apartado Dos del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, con el siguiente contenido:

«Artículo 8. Composición y competencias.

1. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 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 y la movilidad sostenible. En todo caso, deberá haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

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

a) Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial o movilidad sostenible.

b) Conocer del seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial o movilidad sostenible puestas en marcha.

c) Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial o movilidad sostenible.

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 o movilidad sostenible.

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 o movilidad sostenible.

g) Promover la concertación y el intercambio de experiencias entre los diferentes miembros del Pleno.

e) Informar sobre la publicidad de vehículos a motor y sobre las campañas de seguridad vial o movilidad sostenible de la Dirección General de Tráfico.

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

5. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 303

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.

### ENMIENDA NÚM. 202

**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Cuatro, artículo 10.1.

Se propone la modificación del apartado Cuatro del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, con el siguiente contenido:

Cuatro. Se incorporan dos nuevos párrafos entre los actuales dos párrafos del apartado 1 del artículo 10 con la siguiente redacción:

«Asimismo, la realización de obras en las vías, así como de eventos o actividades deportivas, de ocio, culturales, tradicionales, religiosas o de otra índole, cuando el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores impida la utilización ordinaria de ésta, 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 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 arceles, o catadióptricos colocados en el arcén habitualmente cuyo resalto hace perder el control de los conductores de bicicleta.

### ENMIENDA NÚM. 203

**Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)**

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco**.

### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, apartado Cinco, artículo 11, apartado 6.

Se propone la supresión del apartado Cinco del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda.

### 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 los detectores no interfieren.

### ENMIENDA NÚM. 204

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Seis, artículo 12, apartados 1 y 2.

Se propone la modificación del apartado Seis del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, modificando los apartados 1 y 2 e introduciendo dos nuevos apartados al artículo 12, con la siguiente redacción:

«Artículo 12. /.../

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

A estos últimos efectos, sólo 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 es 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 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 306

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 castigarla 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. 205

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, apartado Seis bis, artículo 15, apartado 2.

Se propone la adición un nuevo apartado Seis bis) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

Seis bis). El apartado 2 del artículo 15 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.»

#### 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 307

### ENMIENDA NÚM. 206

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De modificación.

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

Se propone la modificación del apartado Siete del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, modificando los apartados 2, 3 y 5 del artículo 19, con la siguiente redacción:

«Siete. /.../

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, registrará este límite de velocidad para el carril de la derecha en vías de más de un carril abiertos al tráfico en general.

5. /.../

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 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 CO<sub>2</sub> y uno de diésel, 2,68 kilos, circular más despacio no sólo ahorra combustible, también contamina menos.

Tengamos en cuenta que el Estado español se gastó 770 millones de euros en comprar derechos de emisión de CO<sub>2</sub> 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. 207

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, Siete bis (nuevo). Artículo 25.

De modificación.

Se propone la modificación del actual apartado Siete bis) (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, que pasa a ser el apartado Siete bis (nuevo) ter con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

Siete bis) (nuevo) ter). 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 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

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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 309

### ENMIENDA NÚM. 208

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Siete ter (nuevo). Artículo 34, nuevos apartados 4 y 5.

Se propone la modificación del actual apartado Siete ter (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

«Siete ter (nuevo). Se añade dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 34 con la siguiente redacción:

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.

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. 209

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, apartado Siete sexies (nuevo). Artículo 44 bis).

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 bis, que queda redactado de la forma siguiente:

Siete.sexies. 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. 210 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete.**

### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, apartado Siete septies (nuevo). Artículo 44 ter).

Se propone la adición de un nuevo apartado Siete. septies, 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. septies. 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 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 regirá 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 311

### ENMIENDA NÚM. 211

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, nuevo apartado Siete bis (nuevo). Artículo 20.2.

Se propone la adición un nuevo apartado Siete bis) (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, pasando el actual Siete bis) (nuevo) a ser el apartado Siete bis) (nuevo) ter), con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

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

### ENMIENDA NÚM. 212

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, nuevo apartado Siete bis) (nuevo) bis. Artículo 23.

Se propone la adición un nuevo apartado Siete bis) (nuevo) bis al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, pasando el actual con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

«Siete bis) (nuevo) bis. 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. 213

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, apartado Ocho. Artículo 47.

Se propone la supresión del apartado Ocho del Proyecto de Ley que se enmienda.

### 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.

— 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 313

### ENMIENDA NÚM. 214 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, nuevo apartado Ocho bis) (nuevo). Artículo 49.1.

Se propone la adición un nuevo apartado Ocho bis) (nuevo) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, pasando el actual Ocho bis) (nuevo) a ser el apartado Ocho bis) bis, con la consiguiente reenumeración de las disposiciones posteriores, con la siguiente redacción:

«Ocho bis (nuevo) 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. 215 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho ter (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De adición.

Al artículo único, nuevo apartado Ocho quáter). Artículo 65, apartado 3.

Se propone la adición de un nuevo apartado Ocho quáter) al Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«Ocho quáter. Se modifica el apartado 3 del artículo 65 con la siguiente redacción:

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.»

#### MOTIVACIÓN

En congruencia con enmiendas anteriores.

### ENMIENDA NÚM. 216

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Nueve. Artículo 65, apartado 4.

Se propone la modificación del apartado Nueve del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«Nueve. Se modifica la letra i) del apartado 4 del artículo 65 y se incorpora una nueva letra z bis) a ese mismo apartado, con la siguiente redacción:

- i) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).
- z bis) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).»

#### 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.

### ENMIENDA NÚM. 217

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diez.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Diez. Artículo 65, apartados c) y d).

Se propone la modificación del apartado Diez del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«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) 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.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 315

- l) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).
- n) /.../. (se mantiene el mismo texto del Proyecto de Ley que se enmienda).»

### MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

### ENMIENDA NÚM. 218 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Doce, Artículo 67.2.a).

Se propone la modificación del apartado Doce del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

«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) 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 estupeficientes, 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 estupeficientes, 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.

### ENMIENDA NÚM. 219 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Trece.**

### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Trece. Artículo 76.2.d).

Se propone la modificación del apartado Trece del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 316

«Trece. Se incorpora un párrafo d) al apartado 2 del artículo 76 con 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. 220 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecisiete.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, apartado Diecisiete.

Se propone la modificación del apartado Diecisiete del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

### 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. 221 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dieciocho.**

### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, apartado Dieciocho.

Se propone la modificación del apartado Dieciocho del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

### 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

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 317

### ENMIENDA NÚM. 222

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve.**

#### ENMIENDA

De supresión.

Al artículo único, apartado Diecinueve.

Se propone la modificación del apartado Diecinueve del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción.

#### 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. 223

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintiuno.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Veintiuno.

Se propone la modificación del apartado Veintiuno del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda con la siguiente redacción:

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:

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

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.»

### MOTIVACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 224 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintidós**.

### ENMIENDA

De modificación.

Al artículo único, apartado Veintidós.

Se propone la modificación del apartado Veintidós del Artículo Único del Proyecto de Ley que se enmienda, modificando el cuadro del Anexo Dos que recoge el cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad, con la siguiente redacción:

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

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		
	Grave	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		
	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		
	Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 319

### MOTIVACIÓN

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

### ENMIENDA NÚM. 225

#### Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

### ENMIENDA

De adición.

Disposición Final (Nueva).

Se propone la adición de una nueva Disposición Final al Proyecto de ley que se enmienda 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.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 27 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 Senado, 11 de febrero de 2014.—El Portavoz Adjunto, **Antolín Sanz Pérez**.

### ENMIENDA NÚM. 226

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. II**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el Preámbulo II.

«II

En la actualidad, los centros que imparten los cursos de sensibilización y reeducación vial se gestionan en régimen de concesión, lo que supone una restricción a la libre competencia al limitar el número de centros que, aun estando capacitados, pueden impartir esos cursos. Por este motivo, se ha considerado oportuno pasar del actual régimen de concesión a un régimen de autorización previa. No obstante, la apertura que implica el régimen de autorización no puede suponer una merma en la calidad de los cursos que se imparten. Por esta razón, la recuperación parcial de puntos exigirá, además, la realización de una prueba que acredite la superación con aprovechamiento del curso.

El hasta ahora denominado “Consejo Superior de Seguridad Vial” cambia su denominación por la de “Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible”. El cambio de denominación tiene como principal objetivo retomar la denominación más precisa de “Tráfico y Seguridad Vial”, para 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. Incorpora también el aspecto de la movilidad “sostenible”. 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, 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, 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción que se propone de los artículos 5 p), 8 y 8.bis del del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### ENMIENDA NÚM. 227

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. III**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el párrafo segundo del Preámbulo III.

«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 dieciséis años, que deben estar siempre protegidos cuando circulen en bicicleta, con independencia del lugar por donde lo hagan.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 321

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción dada al segundo párrafo del artículo 47.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### ENMIENDA NÚM. 228

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. V.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el párrafo primero del Preámbulo 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 o cinemómetros, 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 radares o cinemómetros, 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción dada al apartado 6 del artículo 11 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### ENMIENDA NÚM. 229

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. VI.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el párrafo segundo del Preámbulo VI.

«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 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, 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.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 322

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción dada al segundo párrafo del apartado 1 del artículo 12 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

---

### ENMIENDA NÚM. 230

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. VIII.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el párrafo segundo del Preámbulo VIII.

«Por lo que respecta a las infracciones, el artículo 65 incorpora, en su apartado 4, la utilización de mecanismos de detección de radares o cinemómetros; 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.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción dada al apartado 6 del artículo 11 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

---

### ENMIENDA NÚM. 231

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

«Apartado nuevo.

Por último, se incorpora una nueva disposición adicional al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial con el objeto de incorporar a nuestro ordenamiento interno la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Se regula el procedimiento para el intercambio de información sobre infracciones de tráfico entre España y los demás Estados de la Unión Europea, a fin de poder sancionar determinadas infracciones cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en el que se cometió la infracción.»

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la nueva disposición adicional del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial mediante la que se transpone la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 323

### ENMIENDA NÚM. 232

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno bis (nuevo)**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se da nueva redacción al párrafo p) del artículo 5.

«p) Autorizar e inspeccionar los centros de sensibilización y reeducación vial y los cursos que en ellos se imparten a los conductores como consecuencia de la pérdida total o parcial de los puntos que les hayan sido asignados, incluidos su contenido, requisitos y duración, en los términos del Anexo III y sin perjuicio de lo previsto en la disposición adicional quinta.»

#### JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, los centros que imparten los cursos de sensibilización y reeducación vial que prevé la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial para la recuperación parcial de puntos o para la recuperación de permiso de conducir por agotamiento de saldo de puntos se gestionan con un modelo de concesión administrativa.

El actual régimen de concesión impide que otros centros que pudieran estar capacitados para impartir los cursos puedan hacerlo, constituyendo una restricción injustificada a la libre competencia. Se estima que, en estos momentos, con la experiencia de funcionamiento del permiso por puntos, es conveniente abrir la impartición de estos cursos a otros colectivos que pudieran estar interesados.

Abrir el régimen de centros que imparten los cursos de sensibilización y de reeducación vial significa cambiar el modelo regulatorio de forma completa. En primer lugar, supone cambiar el régimen actual de concesión por el de autorización, sometida a determinados requisitos que se describen en el Anexo III y que se deben concretar posteriormente en el correspondiente desarrollo reglamentario. De esta forma, estos centros pasan a estar sometidos a un régimen de apertura y funcionamiento parecido, aunque con matices, al que existe para los centros de formación de conductores.

Como uno de los aspectos más importante del permiso por puntos es la sensibilización y la reeducación vial del conductor, que se articula a través de los centros y de los cursos, la apertura que implica el régimen de autorización no puede suponer una merma en la calidad de los cursos que se imparten. Por este motivo, los cursos de recuperación parcial de puntos también tendrán asociada una prueba específica en la Jefatura Provincial de Tráfico, distinta de la prueba exigida para la obtención del permiso y que acreditará la realización con aprovechamiento del curso. Con ello se pretende asegurar un nivel adecuado de calidad que garantice los fines previstos para los cursos. Este precepto atribuye al Ministerio del Interior la regulación de los cursos, recogiendo la nueva redacción propuesta del artículo 63.7 la realización de la mencionada prueba.

### ENMIENDA NÚM. 233

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco**.

#### ENMIENDA

De modificación.

Se da nueva redacción al artículo 11.6.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 324

«3. (igual).»

«4. (igual).»

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

En el Congreso vía enmienda se modificó este mismo apartado 6 al objeto de prohibir instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares y también de «cinemómetros», debido a que el término «radar» no incluye a los cinemómetros de espiras y de láser.

Por coherencia con esa modificación, en ese mismo apartado debe prohibirse utilizar mecanismos de detección de radares y, por los mismos motivos, también de cinemómetros.

### ENMIENDA NÚM. 234

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho**.

### ENMIENDA

De adición.

Se añade un ocho quinquies (nuevo).

Se modifica el segundo párrafo del artículo 63.7.

«El titular de una autorización que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando un curso de sensibilización y reeducación vial y superando la prueba de aprovechamiento del mismo que se determine por el Ministerio del Interior. Los conductores profesionales podrán realizar el curso y la prueba correspondiente con frecuencia anual.»

### JUSTIFICACIÓN

Como uno de los aspectos más importante del permiso por puntos es la sensibilización y la reeducación vial del conductor, que se articula a través de los centros y de los cursos, la apertura que implica el régimen de autorización no puede suponer una merma en la calidad de los cursos que se imparten. Por este motivo, los cursos de recuperación parcial de puntos también tendrán asociada una prueba específica en la Jefatura Provincial de Tráfico, distinta de la prueba exigida para la obtención del permiso y que acreditará la realización con aprovechamiento del curso. Con ello se pretende asegurar un nivel adecuado de calidad que garantice los fines previstos para los cursos.

### ENMIENDA NÚM. 235

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho ter (nuevo)**.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 325

### ENMIENDA

De modificación.

Pasando a ser el actual Ocho ter (nuevo) a 8 quáter (nuevo).

Se da nueva redacción al artículo 60.2.

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

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

La constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores se ejercerá por centros oficiales o privados, que necesitarán de autorización previa para desarrollar su actividad.

A los fines de garantizar la seguridad vial, el Gobierno determinará los elementos personales y materiales mínimos para la formación, la sensibilización y reeducación vial y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

En particular, se regulará reglamentariamente el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación y de los centros de sensibilización y reeducación vial. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas que valoren los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente, y la calificación podrá ser objeto de recurso.

Igualmente, a los fines de garantizar la seguridad vial, se regulará reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación del artículo 5 p), resultado de pasar de un régimen de concesión a un régimen de autorización de los centros de sensibilización y reeducación vial.

### ENMIENDA NÚM. 236

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

### ENMIENDA

De adición.

Se da nueva redacción al párrafo w) del artículo 65.4.

«w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, de los centros de sensibilización y reeducación vial y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el artículo 65.6.e).»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación del artículo 5 p), resultado de pasar de un régimen de concesión a un régimen de autorización de los centros de sensibilización y reeducación vial.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 326

### ENMIENDA NÚM. 237

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diez.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se da nueva redacción al párrafo h) del artículo 65.5.

«h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación del artículo 11.6.

### ENMIENDA NÚM. 238

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Once.**

#### ENMIENDA

De modificación.

Se da nueva redacción al párrafo e) del artículo 65.6.

«e) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, de los centros de sensibilización y reeducación vial 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 enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial o que supongan un impedimento a las labores de control e inspección.»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación de los artículos 5 p) y 11.6.

### ENMIENDA NÚM. 239

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Once.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se da nueva redacción al párrafo d) del artículo 65.6.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 327

«d) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación de los artículos 5 p) y 11.6.

### ENMIENDA NÚM. 240

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce.**

### ENMIENDA

De modificación.

Se da nueva redacción al párrafo a) del artículo 67.2.

«a) Las infracciones previstas en el artículo 65.5 c) y d) serán sancionadas con multa de 1000 euros. En el supuesto de conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, esta sanción únicamente se impondrá al conductor que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, así como al que circule con una tasa que supere el doble de la permitida.»

### JUSTIFICACIÓN

Este párrafo ha sido objeto de modificación en el Congreso vía enmienda, con el propósito de limitar la sanción de 1000 euros únicamente en aquellos supuestos en los que el conductor circule con una tasa que supere el doble de la permitida o ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida.

Sin embargo, al modificar ese párrafo en el sentido indicado se suprimió la referencia a la infracción prevista en el artículo 65.5.c) del texto articulado, relativa a conducir con presencia en el organismo de drogas.

De esta manera se subsana el error cometido al aceptar la enmienda de este artículo en el Congreso, manteniendo en esa sanción cualificada de 1000 euros las infracciones por conducir con presencia de drogas en el organismo.

### ENMIENDA NÚM. 241

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecisiete.**

### ENMIENDA

De adición.

Se da nueva redacción a la rúbrica del artículo 94.

«Artículo 94. El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 328

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la modificación del título del Título VI y de los artículos 94.1 y 95.1, en los que el Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico pasa a denominarse «Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico».

---

### ENMIENDA NÚM. 242

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintiuno**.

### ENMIENDA

De modificación.

Se da nueva redacción al punto 20 del anexo II.

«20. Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros..... 3»

### JUSTIFICACIÓN

Se completa el punto 20 en coherencia con la modificación del artículo 11.6.

---

### ENMIENDA NÚM. 243

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Veintiuno**.

### ENMIENDA

De adición.

Se da nueva redacción al punto 5 del anexo II.

«5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico..... 6»

### JUSTIFICACIÓN

Se da nueva redacción al punto 5, al objeto de que, por razones de seguridad jurídica, su redacción sea la misma que la infracción prevista en el artículo 65.5 párrafo h).

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 329

### ENMIENDA NÚM. 244

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve.**

#### ENMIENDA

De adición.

Se añade un diecinueve ter (nuevo).

Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional decimotercera.

«2. Si la condena es inferior a dos años, para poder volver a conducir deberá haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial y la prueba que reglamentariamente se determine, previstos en el artículo 63.7.»

#### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción que se propone del artículo 63.7.

### ENMIENDA NÚM. 245

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Diecinueve quater (nuevo).

Se añade una disposición adicional al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

«Disposición adicional xxx. Incorporación de la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

1. La presente disposición establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Unión Europea distinto de aquél en el que se cometió la infracción.

El tratamiento de los datos de carácter personal derivado del intercambio transfronterizo de información se efectuará conforme a lo dispuesto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

Quedan excluidos de la aplicación de este procedimiento el Reino Unido, Irlanda y Dinamarca.

El intercambio transfronterizo de información se llevará a cabo sobre las siguientes infracciones de tráfico:

- a) Exceso de velocidad.
- b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
- c) No utilización de cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
- d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de "stop".
- e) Circulación por carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 330

f) Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.

g) No utilización de casco de protección.

h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

2. Para el intercambio de información los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea podrán acceder al Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, con el fin de llevar a cabo las indagaciones necesarias para identificar a los conductores de vehículos matriculados en España con los que se hayan cometido en el territorio de dichos Estados las infracciones contempladas en el apartado anterior.

El punto de contacto nacional será el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, que podrá acceder, con la finalidad prevista en esta disposición, a los registros correspondientes de los restantes Estados miembros de la Unión Europea.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, en su condición de punto de contacto nacional, tendrá las siguientes funciones:

a) Atender las peticiones de datos.

b) Garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de obtención y cesión de datos.

c) Garantizar la aplicación de la normativa de protección de datos de carácter personal.

d) Recabar cuanta información requieran los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

e) Elaborar el informe preliminar que debe remitirse a la Comisión Europea a más tardar el 7 de noviembre de 2014 y los informes completos que deben remitirse a la Comisión a más tardar el 6 de mayo de 2016 y cada dos años desde dicha fecha.

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

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

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

3. El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que se constate que la petición de datos no es conforme a lo establecido en esta disposición, facilitará a los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico los datos relativos al propietario o titular del vehículo con el que se cometió la infracción en territorio nacional con un vehículo matriculado en otro Estado miembro de la Unión Europea, así como los relativos al propio vehículo que se encuentren disponibles en el registro correspondiente del Estado de matriculación, ateniéndose a los datos de búsqueda contemplados en el anexo VI.

Las comunicaciones de datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. A partir de los datos suministrados por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico podrán dirigir al presunto autor de la infracción la carta de información prevista en el anexo VII.

La carta de información se enviará al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del estado de matriculación en otro caso.

La notificación de dicha carta deberá efectuarse personalmente al presunto infractor.

5. Los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del intercambio de información previsto en esta disposición se tramitarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del Estado de matriculación.»

### JUSTIFICACIÓN

El Consejo de Estado, en su dictamen de 31 de enero de 2014, ha considerado necesario que la transposición de la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, deba realizarse a través de una norma con rango de ley.

Atendiendo al objeto de la regulación, su sede normativa natural es 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.

Además, el plazo de transposición de la aludida Directiva a nuestro ordenamiento venció el 7 de noviembre de 2013, por lo cual es conveniente proceder a dar cumplimiento al mandato de la norma comunitaria a la mayor brevedad.

La nueva disposición adicional prevé la posibilidad de que los puntos de contacto nacionales de otros Estados miembros de la Unión Europea accedan al Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para poder identificar a los conductores de vehículos matriculados en España con los que se hayan cometido en su territorio las infracciones previstas en la Directiva, y que el punto de contacto nacional del Estado español lo haga a su vez a los registros correspondientes de dichos Estados con el mismo propósito.

No poder identificar y sancionar a estos infractores produce una sensación de impunidad y de discriminación en la aplicación de las normas que favorece su incumplimiento. Con objeto de avanzar en la solución a este grave problema se ha adoptado la Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011.

Con esta finalidad se incorpora a nuestro derecho interno, en su sede natural, y se contemplan aspectos tan relevantes como las funciones a desempeñar por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, la forma de recabar los datos de los conductores y los vehículos, la carta de presentación a dirigir a los presuntos infractores —novedad en nuestro sistema procedimental sancionador en materia de tráfico y seguridad vial— o la lengua a utilizar, dentro del marco del respeto a la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

### ENMIENDA NÚM. 246

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Diecinueve quinquies (nuevo).

Se añade una disposición adicional al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

«Disposición adicional xxx. Referencias al Consejo Superior de Seguridad Vial y al Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Las referencias contenidas en la normativa vigente al Consejo Superior de Seguridad Vial y al Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico se entenderán hechas, respectivamente, al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con el cambio de denominación del Consejo Superior de Seguridad Vial y del Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico, que pasan a denominarse, respectivamente, Consejo

Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

### ENMIENDA NÚM. 247 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

#### ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Veintiuno bis.

Se modifican la rúbrica y el contenido del anexo III.

#### «ANEXO III

##### De los cursos de sensibilización y reeducación vial

Los cursos de sensibilización y reeducación vial se impartirán por los centros autorizados por el Ministerio del Interior o, en su ámbito territorial, por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Los tipos de curso, su contenido y duración, la forma de acreditar su realización y las pruebas que acrediten su superación, los requisitos de las personas que hayan de impartirlos y los demás aspectos referentes a los mismos se determinarán por el Ministerio del Interior.

La regulación de los cursos de sensibilización y reeducación vial se ajustará a lo dispuesto en los siguientes apartados:

#### 1. Objeto.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en especial respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial como son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos tendrá como objetivo final modificar la actitud en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

#### 2. Clases de cursos.

Se podrán realizar dos clases de cursos:

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.

b) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que pretendan obtener de nuevo el permiso o la licencia de conducción tras haber perdido la totalidad de los puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos será un requisito previo para que el titular de la autorización pueda obtenerla de nuevo, siempre que cumpla los requisitos establecidos en esta Ley.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 333

### 3. Contenido de los cursos.

El contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial versará, principalmente, sobre aquellas materias relacionadas con los accidentes de tráfico, sus causas, consecuencias y los comportamientos adecuados para evitarlos.

### 4. Pruebas de superación de los cursos.

El aprovechamiento de los cursos se determinará mediante pruebas que permitan verificar si se han alcanzado los objetivos personalizados de sensibilización y reeducación vial.»

### JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la redacción que se propone de los artículos 5 p) y 63.7.

### ENMIENDA NÚM. 248

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Veintitrés (nuevo).

Se añaden tres anexos al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con los números V, VI y VII.

### «ANEXO V

Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles

#### 1. Datos relativos al vehículo:

Número de matrícula completo.  
Estado miembro de matriculación.

#### 2. Datos relativos a la infracción:

Estado miembro de la infracción.  
Fecha de la infracción.  
Hora de la infracción.

Código del tipo de infracción que corresponda según el cuadro siguiente:

CÓDIGO	TIPO DE INFRACCIÓN
Código 1	Exceso de velocidad
Código 2	Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas
Código 3	No utilización de cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados
Código 4	No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop»
Código 5	Circulación por carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios
Código 10	Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 334

Código 11	No utilización del caso de protección
Código 12	Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido

### ANEXO VI

#### Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

##### 1. Datos de los vehículos

Número de matrícula.  
Número de bastidor.  
País de matriculación.  
Marca.  
Modelo.  
Código de categoría UE.

##### 2. Datos de los titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo

Apellidos o denominación social.  
Nombre.  
Dirección.  
Fecha de nacimiento.  
Sexo.  
Personalidad jurídica, persona física o jurídica; particular, asociación, sociedad, etc.  
Número identificador: Número del Documento Nacional de Identidad, Número de Identificación de Extranjero.

### ANEXO VII

#### Carta de información

[Portada]

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

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

#### CARTA DE INFORMACIÓN

relativa a una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en.....

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

El.....  
[fecha] [nombre del organismo responsable]

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

[Opción n.º 1] <sup>(1)</sup>

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

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 335

[Opción n.º 2] <sup>(1)</sup>

El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

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

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

El plazo de pago vence el

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

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

### Datos pertinentes en relación con la infracción

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

Número de matrícula:.....

País de matrícula:.....

Marca y modelo:.....

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió:

.....

Carácter y calificación legal de la infracción:

.....

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad, no detención ante un semáforo en rojo, conducción en estado de embriaguez, conducción bajo los efectos de drogas, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción <sup>(1)</sup>:

Descripción detallada de la infracción:

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

Descripción o referencia de las pruebas de la infracción:

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción <sup>(2)</sup>

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad, la no detención ante un semáforo en rojo, la conducción en estado de embriaguez, la conducción bajo los efectos de drogas, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, la utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción <sup>(1)</sup>:

Especificaciones del dispositivo: Número de identificación del dispositivo: Fecha de vencimiento de la última calibración:

.....

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 336

d) Resultado de la aplicación del dispositivo:

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

Velocidad máxima:

.....

Velocidad medida:

.....

Velocidad medida corregida en función del margen de error:

.....

### Formulario de respuesta (rellénesse con mayúsculas)

#### A. Identidad del conductor:

– Nombre y apellido(s):.....

.....

– Lugar y fecha de nacimiento:.....

.....

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

.....

– Dirección: .....

.....

#### B. Lista de preguntas:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca..... y matrícula.....?  
sí/no <sup>(1)</sup>

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

.....

[Apellido(s) y nombre, dirección]

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

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

.....

.....

.....

.....

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

.....

a la siguiente dirección:.....

.....

#### INFORMACIÓN

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de.....

.....

[nombre del Estado miembro de la infracción].

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 337

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

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

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

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

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

### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la disposición adicional por la que se incorpora la Directiva 2011/82/UE y a fin de completar dicha incorporación.

\_\_\_\_\_

### ENMIENDA NÚM. 249

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

### ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Veintitrés (nuevo).

Se da nueva redacción a la disposición transitoria del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que pasa a ordenarse como primera.

«Disposición transitoria primera. Matriculación definitiva de vehículos en España.

Lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 62.1 en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos no será efectivo hasta que se proceda a regular reglamentariamente aquellos aspectos que permitan su aplicación.»

### JUSTIFICACIÓN

Al tratarse de una obligación que comporta una novedad con respecto al régimen actual y que necesita que se regulen los elementos esenciales de la misma para su cumplimiento, es indispensable que, hasta ese momento, no se exija.

Es posible que su aplicación práctica requiera, además del desarrollo reglamentario específico previsto en el propio artículo 62.1 del texto articulado, modificar o adaptar otras normas de diferente naturaleza o ámbito.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 338

En consecuencia, hasta que no exista una regulación completa, no es factible exigir el cumplimiento de esta nueva modificación.

### ENMIENDA NÚM. 250

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo**.

#### ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Veinticuatro (nuevo).

Se incorpora una disposición transitoria segunda al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

«Disposición transitoria segunda. Prueba de aprovechamiento del curso de sensibilización y reeducación vial.

No se exigirá realizar la prueba de aprovechamiento del curso de sensibilización y reeducación vial prevista en el artículo 63.7 y en el apartado 2 de la disposición adicional decimotercera, hasta que no se determine su contenido en la forma contemplada en el anexo III.»

#### JUSTIFICACIÓN

Actualmente, conforme a lo dispuesto en el artículo 63.7 para la recuperación parcial de puntos, únicamente se debe acreditar la superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial.

Del mismo modo, de acuerdo con lo previsto en el apartado 2 de la disposición adicional decimotercera, quienes hayan sido condenados por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo inferior a dos años, para volver a conducir únicamente deberán acreditar haber superado con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial.

En ningún de estos dos supuestos se exige más requisito que la superación del citado curso.

Por el contrario, a partir de ahora, con la modificación propuesta al artículo 63.7 y al apartado 2 de la disposición adicional decimotercera, además de superar el curso se va a exigir realizar una prueba cuyo contenido de be determinarse en la forma prevista en el anexo III.

Razones de seguridad jurídica aconsejan recoger de manera expresa que durante el tiempo que transcurra hasta que se determine el contenido de esa prueba, se puedan seguir recuperando parcialmente puntos o volver a conducir únicamente con la superación del curso.

### ENMIENDA NÚM. 251

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional (nueva)**.

#### ENMIENDA

De modificación.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 302

14 de febrero de 2014

Pág. 339

Se da nueva redacción a la disposición adicional (nueva) 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.

«Disposición adicional (nueva). Señal luminosa azul en todos los vehículos prioritarios.

El Gobierno introducirá en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las modificaciones-necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul.»

### JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

El color de la señal V-1 de los vehículos prioritarios se regula en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

### ENMIENDA NÚM. 252

#### Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición transitoria nueva**.

### ENMIENDA

De adición.

Se adiciona una disposición transitoria 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.

«Disposición transitoria xxx. Centros que imparten cursos de sensibilización y reeducación vial.

La regulación y la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial se adaptarán a lo previsto en esta ley en el plazo de un año desde su entrada en vigor.

En las Comunidades Autónomas de Cataluña y del País Vasco, el nuevo modelo de gestión entrará no se aplicará hasta que se extingan las actuales concesiones administrativas.»

### JUSTIFICACIÓN

El artículo 5 p) y el Anexo III establecen un nuevo modelo de regulación de centros que imparten cursos de sensibilización y reeducación vial. Es preciso establecer un plazo para la adaptación al nuevo régimen, respetando los contratos de gestión actualmente vigentes.