



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

23 de abril de 2026

Núm. 270-4

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

122/000225 Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas al articulado presentadas en relación con la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad, así como del índice de enmiendas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de abril de 2026.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Junts per Catalunya al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de abril de 2026.—**Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 1

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo nuevo. *Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.*

Uno. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 60, que quedan redactados de la siguiente manera:

«Artículo 60. *Mínimo por discapacidad.*

1. El mínimo por discapacidad del contribuyente será de 3.960 euros anuales cuando sea una persona con discapacidad y de 11.880 euros anuales cuando sea una persona con discapacidad y acredite un grado de discapacidad igual o superior al 65 por ciento.

Este mínimo se incrementará, en concepto de gastos de asistencia, en 3.960 euros anuales cuando acredite necesitar ayuda de terceras personas o movilidad reducida, o un grado de discapacidad igual o superior al 65 por ciento.

2. El mínimo por discapacidad de ascendientes o descendientes será de 3.960 euros anuales por cada uno de los descendientes o ascendientes que generen derecho a la aplicación del mínimo al que se refieren los artículos 58 y 59 de esta Ley, que sean personas con discapacidad, cualquiera que sea su edad. El mínimo será de 11.880 euros anuales por cada uno de ellos que acrediten un grado de discapacidad igual o superior al 65 por ciento.

Este mínimo se incrementará, en concepto de gastos de asistencia, en 3.960 euros anuales por cada ascendiente o descendiente que acredite necesitar ayuda de terceras personas o movilidad reducida, o un grado de discapacidad igual o superior al 65 por ciento.»

Dos. Se modifica la letra b del apartado 1 del artículo 81 bis, que queda redactada de la siguiente manera:

«Artículo 81 bis. *Deducciones por familia numerosa o personas con discapacidad a cargo.*

1. Los contribuyentes que realicen una actividad por cuenta propia o ajena por la cual estén dados de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social o mutualidad podrán minorar la cuota diferencial del impuesto en las siguientes deducciones:

[...]

b) Por cada ascendiente con discapacidad con derecho a la aplicación del mínimo por ascendientes previsto en el artículo 59 de esta Ley, hasta 1.584 euros anuales.»

JUSTIFICACIÓN

Las cuantías vigentes de los artículos 60 y 81 bis aplicables a estos supuestos provienen, en lo sustancial, de la reforma operada por la Ley 26/2014, con efectos desde el 1 de enero de 2015, y no han sido actualizadas de acuerdo con la evolución de coste de la vida. La actualización conforme al IPC general acumulado hasta el 31 de diciembre de 2025 permite preservar el valor real de los mínimos y deducciones vinculados a situaciones de discapacidad y dependencia familiar.

ENMIENDA NÚM. 2

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos Nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo nuevo. *Modificación del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.*

Se modifica el apartado 3 del artículo 190, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 190. *Situación protegida.*

[...]

3. Se mantendrá la prestación económica sin límite de edad en todos los supuestos de padecimiento de cáncer o enfermedad grave diagnosticada, cuando subsista la necesidad de hospitalización, tratamiento y cuidado, en los términos y con la acreditación que se exigen en los apartados anteriores.

El derecho a la prestación tendrá carácter indefinido y se reconocerá y mantendrá durante toda la vida del causante mientras persistan las circunstancias que motivaron su concesión, sin que resulte de aplicación ningún límite de edad.

Asimismo, en los supuestos en que el causante acredite un grado de discapacidad igual o superior al 65 por ciento, el mantenimiento de la prestación tendrá en todo caso carácter vitalicio.»

JUSTIFICACIÓN

Esta limitación temporal resulta desalineada con la realidad médica y social de estas patologías, muchas de las cuales tienen carácter crónico, degenerativo o presentan secuelas permanentes que requieren atención continuada más allá de la mayoría de edad. El mantenimiento de un límite de edad genera situaciones de desprotección sobrevenida, en las que familias que han sido beneficiarias de la prestación ven interrumpido el apoyo público a pesar de persistir íntegramente las circunstancias que justificaron su reconocimiento.

La presente enmienda tiene por objeto corregir esta disfunción, adaptando la norma a un criterio material —la persistencia de la necesidad de cuidado, tratamiento y atención— y no meramente formal o cronológico. En este sentido, se propone eliminar cualquier límite de edad y reconocer el carácter indefinido de la prestación mientras subsistan las circunstancias que motivaron su concesión, garantizando así la continuidad de la protección social.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de abril de 2026.—**Txema Guijarro García**, Portavoz Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 3

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Cuatro. Se modifica el artículo 81 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Artículo 81. *Graduación.*

1. La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1 y en el anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

2. En todo caso, se incrementarán siempre las sanciones de acuerdo con la capacidad económica del infractor, incremento que se realizará de manera ponderada de la siguiente forma:

a) En un 150 % para los infractores sancionados cuyos ingresos brutos anuales se sitúen entre los 70.000 y los 85.000 euros.

b) En un 300 % entre los infractores sancionados cuyos ingresos brutos anuales entre los 85.000 y los 100.000 euros.

c) En un 500 % para los infractores sancionados cuyos ingresos brutos anuales superiores a los 100.000 euros.

3. Igualmente, para la imposición de sanciones graves y muy graves, también deberá tenerse en cuenta la situación económica del responsable, atendiendo a los siguientes criterios. Una vez determinada la sanción y la graduación de esta en función de lo previsto en este artículo y en los artículos 80 y el anexo IV, la ponderación de la capacidad económica de la persona responsable incluirá la reducción de la multa, en los siguientes supuestos:

a) Para aquellas personas que acrediten percibir unos ingresos de hasta 1,5 veces el Salario Mínimo Interprofesional, la reducción será del 30 por ciento.

b) Para aquellas personas que acrediten percibir unos ingresos de entre 1,5 y 2,5 veces el Salario Mínimo Interprofesional, la reducción será del 15 por ciento.

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

JUSTIFICACIÓN

El régimen sancionador del tráfico en España está regulado según la gravedad de la infracción, es decir, según el tipo de falta que se cometa, la multa será de mayor o menor cuantía económica: si se comete una leve, la cuantía es de 100 euros, si es grave esa cifra asciende hasta los 200 y si se comete una muy grave el infractor puede pagar hasta 500 euros (aunque hay casos en los que se supera esa cantidad). Actualmente la cuantía económica puede incrementarse por la gravedad y consecuencias de los hechos, pero nunca por los ingresos del infractor.

En España, la cifra de la sanción es cerrada y está recogida tanto en la Ley de Tráfico y como en el Reglamento General de Circulación, y sólo si la infracción deja de ser administrativa para ser penal (como ocurre con determinados excesos de velocidad), el juez sí podrá establecer una cifra dependiendo de varias circunstancias entre las que sí pueden figurar sus ingresos. Sin embargo, en otro tipo de casos, como podrían ser las fijaciones de fianza en procedimientos judiciales, sí que se tiene en cuenta tanto la gravedad del hecho como la capacidad económica de la persona infractora. La progresividad de las multas de tráfico es un tema que lleva varios años abordándose como una posibilidad en España. En 2015 el Instituto Nacional de Administración Pública recogió un artículo de opinión del profesor Javier García Luengo que planteaba «la necesidad, impuesta por los principios de igualdad y proporcionalidad, de tomar en consideración las circunstancias económicas del infractor al determinar la pena de multa». Es necesaria la regulación en la progresividad de las multas fundamentalmente porque el carácter disuasorio de las mismas se ve atenuado si el nivel de renta del infractor hace que la cuantía sea irrisoria, por lo que parece justo y razonable que se establezcan mecanismos de progresividad en las cuantías de las sanciones para que lo que abone cada infractor sea equitativo respecto a su nivel de renta. Es evidente que el efecto de disuasión y la finalidad de concienciar sobre el hecho punible no será el mismo con una multa de 500 euros para una persona que cobre 1.100 mensuales, que para otra que cobre 10.000 en el mismo período de tiempo.

Desde ambas perspectivas legal y económica, expertos como Adam Kolber o Galle y Mungan señalan que las multas de tipo uniforme y tarifa fija conllevan diferentes experiencias subjetivas para ricos y pobres, exponiendo a estos últimos a castigos injustos y desproporcionados.

En el ámbito internacional, las multas progresivas llegaron a Europa por primera vez en 1921, cuando Finlandia introdujo en su Código Penal este sistema impositivo, argumentando que la cuantía de la multa tiene que ser «razonable en relación con la capacidad de pago de la persona multada». Por ello, para calcular el total de la sanción, se restan algunas deducciones e impuestos a los ingresos mensuales netos, y se divide la diferencia resultante entre 60, encontrando la cifra final. Además, se establecen unos mínimos para todas las multas, para evitar que a personas con patrimonio muy inferior les salga de forma gratuita infringir las normas.

Además de Finlandia, hay otros países que también utilizan las multas progresivas, como Suecia, aunque solo tienen en cuenta la renta para los casos en los que se cometan infracciones graves. Otra nación de Escandinavia que usa un método similar es Dinamarca, que reduce el importe de determinadas multas un 50 % si su renta es inferior a una determinada cantidad mensual (1.293 euros) o anual (15.514 euros).

Suiza también impone ciertos criterios con mínimos y máximos en las cuantías de sus infracciones, con supuestos de reducciones a multas muy inferiores a las usuales. Si se llega a juicio, corresponde al juez fijar «la cuantía en función de la situación personal y económica del autor en el momento de dictarse sentencia», para lo que se tienen en cuenta «sus ingresos y su fortuna», entre otros aspectos.

Existe legislación al respecto también en el Reino Unido, en el que se tienen en cuenta los ingresos en las multas por exceso de velocidad si el infractor decide recurrir la sanción argumentando que es inocente. Si recurre, un juez determinará si es culpable o no y establecerá la cuantía dependiendo del porcentaje de superación del límite de velocidad y de los ingresos semanales de esa persona. El apoyo internacional y local (con la propuesta iniciativas similares por parte de colectivos como la Unión de Guardias Civiles) a este tipo de medidas y otras de carácter redistributivo, al menos en lo penal, demuestran que existe un apoyo popular a la idea de que los ricos no deberían ser capaces de «comprar» el derecho a violar y saltarse la ley. Esto, por sí solo podría ser motivo suficiente para proceder a un examen y una revisión cuidadosa de los modelos progresivos en lo fiscal.

Acentuada esta propuesta por legislación encaminada en la misma dirección y asimilable del entorno, cabe reiterar su carácter deseable y justo, y que supondría una medida importante y con carácter redistributivo, de acuerdo con el artículo 31.1 de la Constitución Española, que reza: «Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad, equidad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio».

ENMIENDA NÚM. 4

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Cinco. Se modifica el artículo 100 bis del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al que se le añadiría un nuevo apartado 5 que quedaría redactado de la siguiente manera:

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

5. A los exclusivos efectos de cumplimentar las actuaciones que los órganos de las Administraciones públicas competentes en los procedimientos regulados en esta Ley y sus normas de desarrollo tienen encomendados, la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Tesorería General de la Seguridad Social, en los términos establecidos en la normativa tributaria o de la seguridad social, así como el Instituto Nacional de Estadística, en lo relativo al Padrón Municipal de habitantes, facilitarán a aquellos el acceso a los ficheros en los que obren datos que hayan de constar en dichos procedimientos, sin que sea preciso el consentimiento de las personas interesadas.»

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de compartir datos entre entidades responsables para la aplicación de cambios en las sanciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 270-4

23 de abril de 2026

Pág. 7

ENMIENDA NÚM. 5

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Seis. Se propone la modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al que se le añadiría una nueva disposición adicional decimoséptima que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Disposición adicional decimoséptima. *Elaboración de informe sobre aplicación en otros ámbitos.*

Se habilita al Gobierno para que en el plazo de 6 meses elabore un informe sobre la viabilidad de la aplicación de la progresividad de las sanciones en base al umbral de renta del infractor en otros ámbitos sancionadores distintos al de tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Es imprescindible que las reformas en la progresividad por renta de las multas se estudie en otros ámbitos.

ENMIENDA NÚM. 6

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Siete. Se adiciona un nuevo epígrafe n a la Disposición final segunda del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al que se le añadiría un nuevo epígrafe n) que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Disposición final segunda. *Habilitaciones normativas (...).*

n) Para introducir las modificaciones necesarias para establecer reglamentariamente el modelo de gestión y tratamiento de los datos fiscales para el incremento de las sanciones impuestas de acuerdo con la capacidad económica del infractor.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 270-4

23 de abril de 2026

Pág. 8

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de habilitaciones normativas.

ENMIENDA NÚM. 7

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Ocho. Se añade una nueva disposición transitoria del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al que se le añadiría una nueva disposición transitoria que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Disposición transitoria. *Aplicación del incremento o reducción las sanciones de acuerdo con la capacidad económica del infractor.*

Los procedimientos sancionadores iniciados a la entrada en vigor de esta Ley se regirán por la presente ley en los supuestos que sea más beneficiosos para el infractor, salvo que el procedimiento se encuentre en fase ejecutiva.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 8

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Nueve. Se modifica el artículo 20, al que se le añadirían los apartados 3 y 4, con la siguiente redacción:

«(...) 3. En autopistas y autovías, cuando la circulación se vea dificultada por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, estará prohibido adelantar, se circulará obligatoriamente por el carril derecho, pudiendo utilizar su contiguo en tramos con tres o más carriles por sentido, dejando libres el resto de carriles de la izquierda para la circulación de vehículos de emergencia y quitanieves. De igual forma, en circunstancias excepcionales por indicación de las autoridades de tráfico

competentes, para evitar posibles accidentes, en las autopistas y autovías los camiones superiores a 5 ejes no podrán efectuar adelantamientos circulando a una velocidad máxima de 90 km y siempre por el carril derecho de la vía.

4. En autopistas y autovías, cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso ante la aproximación de vehículos prioritarios. Este espacio libre se denominará carril de emergencia. En las autopistas y autovías que tengan dos carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse en el centro de la vía, entre esos dos carriles. En las autopistas y autovías que tengan tres o más carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse entre el carril situado más a la izquierda y el carril contiguo a él. Los vehículos que circulen en el carril situado más a la izquierda deberán moverse lo más a la izquierda posible y los vehículos que circulen en los demás carriles deberán moverse lo más a la derecha posible.»

JUSTIFICACIÓN

Resulta necesario regular la utilización específica de los carriles en autopistas y autovías, en determinadas circunstancias ocasionadas por fenómenos meteorológicos adversos o de retención del tráfico. Así, cuando la circulación se vea dificultada o interrumpida por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, se deberá circular por el carril de la derecha dejando expedito el carril de la izquierda para la circulación de los vehículos de emergencia y quitanieves, de manera que se posibilite el acceso de estos al lugar donde tiene su origen la retención para solventar su causa y, en su caso, restablecer la circulación. Cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso de vehículos de policía y de servicios de emergencia, espacio denominado «carril de emergencia», en línea con lo ya regulado en otros países europeos. Igualmente, resulta necesario regular el adelantamiento, en las autopistas y autovías, los camiones superiores a 5 ejes en circunstancias excepcionales por indicación de las autoridades de tráfico competentes, para evitar posibles accidentes.

ENMIENDA NÚM. 9

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Nueva disposición final. *Regulación de las profesiones de ingeniería informática.*

«El Gobierno presentará a las Cortes Generales, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, un proyecto de ley que regule el ejercicio de las profesiones de ingeniería informática, estableciendo, dentro de sus competencias, y siempre respetando aquellas que son propias de las Comunidades Autónomas, los derechos y obligaciones de los profesionales y los requisitos para el desarrollo de aquellas.

Dicho proyecto de ley determinará las reservas de actividad de las profesiones tituladas y colegiadas de Ingeniero en Informática e Ingeniero Técnico en

Informática, en su caso compartidas con otras profesiones de ingeniería reguladas. A la profesión de Ingeniero en Informática se accede mediante el título de Máster Oficial universitario de Ingeniería Informática, Ingeniería Informática, Licenciatura en informática o titulación homologada. A la profesión de ingeniero técnico en informática se accede mediante el título de Grado Oficial universitario de Ingeniería Informática, Ingeniería Técnica en Informática, Diplomatura en Informática o titulación homologada. Para la elaboración de dicho proyecto de ley serán oídos el Consejo General de Colegios Profesionales de Ingeniería Informática y el Consejo General de Colegios Oficiales de Ingeniería Técnica Informática.

Para evitar cualquier discriminación de los profesionales españoles con los del resto de países de la Unión Europea, se debe entender que queda reconocida, por la ley y a los efectos de este artículo, la titulación universitaria europea homologada para ambas profesiones. A tal efecto la Secretaría General de Universidades, tras la entrada en vigor de la presente ley, publicará órdenes ministeriales con los requisitos para la verificación de los títulos universitarios oficiales que habiliten para el ejercicio de las profesiones de Ingeniero en Informática e Ingeniero Técnico en Informática, posibilitando con ello la homologación de titulaciones europeas y la movilidad de los profesionales españoles en los países europeos con reservas de actividad en el ámbito de la informática.»

JUSTIFICACIÓN

Es urgente resolver la anormal situación de la ingeniería informática y la ingeniería técnica informática desde la transformación del modelo universitario español al denominado modelo Bolonia, con una situación transitoria, iniciada en 2009, que se ha dilatado inesperadamente.

Ello se evidencia en la Resolución de 8 de junio de 2009, de la Secretaría General de Universidades, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Universidades, por el que se establecen recomendaciones para la propuesta por las universidades de memorias de solicitud de títulos oficiales en los ámbitos de la Ingeniería Informática e Ingeniería Técnica Informática, publicado en el BOE núm. 187, de 4 de agosto de 2009, que recoge literalmente esta transitoriedad y el compromiso del gobierno de resolverla:

«Hasta tanto se establezcan las oportunas reformas de la regulación de las profesiones con carácter general en España y, en concreto, la actualización del listado de las mismas previsto en la normativa vigente.»

El proceso de actualización aquí mencionado se dispuso en 2017, en el Real Decreto 581/2017, de 9 de junio, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/55/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, por la que se modifica la Directiva 2005/36/CE relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales y el Reglamento (UE) núm. 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior (Reglamento IMI), mediante el «artículo 81. Relación de profesiones reguladas en España».

En dicho proceso sigue pendiente abordar las profesiones de ingeniería informática e ingeniería técnica informática, a pesar de las múltiples proposiciones no de ley tanto en el Congreso como en el Senado solicitando específicamente la regulación, con el apoyo unánime de los grupos políticos, por su evidente incidencia en el interés general en el contexto de la sociedad digital.

ENMIENDA NÚM. 10

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Tres. Se modifica el artículo 74.3 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves y se tendrá en consideración para su aplicación la capacidad económica del infractor.»

JUSTIFICACIÓN

La disposición general recoge los criterios para la aplicación de sanciones en aplicación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Por lo tanto, es fundamental para poder integrar la graduación de las sanciones en función de la renta la inclusión de este criterio. Este elemento ya se recoge de igual manera en Artículo 33.g relativo a la Graduación de las sanciones contemplando como criterio la capacidad económica del infractor de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. Siento compatible su aplicación en la misma Ley con el Artículo 34 que recoge una clasificación de las infracciones graves, muy graves y leves equivalente a la de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de abril de 2026.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano.

ENMIENDA NÚM. 11

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Se propone añadir una disposición adicional nueva, redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional x. *Convocatoria de urgencia de examinadores del carné de conducir para Cataluña*

El Ministerio del Interior garantizará, mediante los mecanismos de movilidad funcional o contratación de urgencia que fueran necesarios, la absorción total de la bolsa de alumnos que actualmente se encuentran en la lista de espera en Cataluña. Las medidas para incrementar el ratio de examinadores serán adoptadas en el plazo máximo de 30 días naturales y la absorción total de las listas de espera deberá producirse en el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley.

El cumplimiento de este mandato será objeto de seguimiento quincenal con la Generalidad de Cataluña, las Entidades Locales y las entidades representativas del sector de las autoescuelas. El primer encuentro de seguimiento será convocado por el Gobierno del Estado dentro del plazo máximo de 45 días naturales desde la entrada en vigor de esta ley.

Disposició adicional nova.

Es proposa l'addició d'una disposició adicional nova que queda redactada en els termes següents:

Disposició adicional x. *Contractació d'urgència d'examinadors de carnet de conduir per Catalunya.*

El Ministeri de l'Interior garantirà, mitjançant els mecanismes de mobilitat funcional o contractació d'urgència que siguin necessaris, l'absorció total de la borsa d'alumnes que actualment es troben en llista d'espera a Catalunya. Les mesures per incrementar la ràtio d'examinadors seran adoptades en el termini màxim de 30 dies naturals i l'absorció total de les llistes d'espera s'haurà de produir en el termini màxim de tres mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

El compliment d'aquest mandat serà objecte de seguiment quinzenal amb la Generalitat de Catalunya, les Entitats Locals i les entitats representatives del sector de les autoescoles. La primera trobada de seguiment serà convocada per part del Govern de l'Estat dins el termini màxim de 45 dies naturals des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

JUSTIFICACIÓN

La situación del sistema de exámenes de conducción en Cataluña ha alcanzado un carácter de emergencia que afecta directamente al derecho a la movilidad y el acceso al trabajo. Los datos facilitados por la Federación de Autoescuelas de Cataluña evidencian un crecimiento constante de la bolsa de alumnado pendiente, situando el sistema en un umbral de insostenibilidad. Este empeoramiento demuestra que las medidas provisionales y los planes de refuerzo anunciados por el Ministerio del Interior resultaron ineficaces para absorber la demanda real.

Resulta especialmente grave que las previsiones de incorporación de nuevo personal examinador no se hayan materializado en su totalidad, manteniendo un déficit de profesionales que paraliza la actividad de las autoescuelas catalanas. El acceso al permiso de conducir, especialmente en el ámbito de los permisos profesionales, es una

herramienta indispensable de competitividad económica. Por todo ello, es necesario establecer un mandato legal de resultados que obligue a la Administración a liquidar el colapso en un plazo de tres meses, garantizando que el servicio público responda a las necesidades de la ciudadanía.

La situació del sistema d'exàmens de conducció a Catalunya ha assolit un caràcter d'emergència que afecta directament el dret a la mobilitat i l'accés al treball. Les dades facilitades per la Federació d'Autoescoles de Catalunya evidencien un creixement constant de la bossa d'alumnat pendent, situant el sistema en un llindar d'insostenibilitat. Aquest empitjorament demostra que les mesures provisionals i els plans de reforç anunciats pel Ministeri de l'Interior han resultat ineficaços per absorbir la demanda real.

Resulta especialment greu que les previsions d'incorporació de nou personal examinador no s'hagin materialitzat en la seva totalitat, mantenint un dèficit de professionals que paralitza l'activitat de les autoescoles catalanes. L'accés al permís de conduir, especialment en l'àmbit dels permisos professionals, és una eina indispensable de competitivitat econòmica. Per tot plegat, es fa necessari establir un mandat legal de resultats que obligui l'Administració a liquidar el col·lapse en un termini de tres mesos, garantint que el servei públic respongui a les necessitats de la ciutadania.

ENMIENDA NÚM. 12

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final nueva.

Se propone añadir una disposición final nueva, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final x. *Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*

Se añade un nuevo apartado 2 al artículo 5, Competencias del Ministerio del Interior, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 5. *Competencias del Ministerio del Interior.*

1. Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior:

[...]

2. En aquellas Comunidades Autónomas que ejerzan competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación, cuando las listas de espera para la realización de las pruebas de aptitud para la obtención de permisos de conducción superen los 45 días naturales, la administración de la comunidad autónoma podrá solicitar al Ministerio del Interior la formalización de un encargo de gestión a favor del organismo autonómico competente en materia de tráfico. Este encargo, que

será potestativo por la comunidad autónoma y de obligado cumplimiento por el Ministerio del Interior, incluirá la colaboración en la organización, gestión administrativa y soporte técnico de las pruebas, garantizando la financiación necesaria mediante la transferencia de las tasas devengadas o partidas presupuestarias equivalentes.»

Disposició final nova.

Es proposa l'addició d'una disposició final nova que queda redactada en els termes següents:

Disposició final x. *Modificació del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.*

S'afegeix un nou apartat 2 a l'article 5, Competències del Ministeri de l'Interior, que queda redactat en els termes següents:

«Article 5. *Competències del Ministeri de l'Interior.*

1. Sens perjudici de les competències que tinguin assumides les comunitats autònomes i de les previstes en l'article anterior, correspon al Ministeri de l'Interior:

[...]

2. En aquelles Comunitats Autònomes que exerceixin competències executives en matèria de trànsit i circulació, quan les llistes d'espera per a la realització de les proves d'aptitud per a l'obtenció de permisos de conducció superin els 45 dies naturals, l'administració de la comunitat autònoma podrà sol·licitar al Ministeri de l'Interior la formalització d'un encàrrec de gestió a favor de l'organisme autònom competent en matèria de trànsit. Aquest encàrrec, que serà potestatiu per la comunitat autònoma i d'obligat compliment pel Ministeri de l'Interior, inclourà la col·laboració en l'organització, gestió administrativa i suport tècnic de les proves, garantint el finançament necessari mitjançant la transferència de les taxes meritedes o partides pressupostàries equivalents.»

JUSTIFICACIÓN

Ante la cronificación del colapso en las Jefaturas de Tráfico en Cataluña, es necesario activar los mecanismos de colaboración interadministrativa previstos en el ordenamiento jurídico para optimizar los recursos públicos. El Servicio Catalán de Tráfico dispone de la capacidad y la proximidad territorial necesarias para actuar como refuerzo en la gestión operativa del sistema de exámenes.

Esta enmienda propone una modificación legislativa para habilitar un encargo de gestión que permita al SCT asumir funciones de soporte material y organizativo. Esta vía no es solo una medida de eficiencia administrativa, sino una respuesta de urgencia ante la incapacidad del Estado para garantizar el funcionamiento ordinario del servicio. El establecimiento de un umbral de demora máxima (45 días) como condición para activar este encargo garantiza que la ciudadanía no deba sufrir las consecuencias de las carencias de personal estatal.

Davant la cronificació del col·lapse en les Prefectures de Trànsit a Catalunya, cal activar els mecanismes de col·laboració interadministrativa previstos en l'ordenament jurídic per optimitzar els recursos públics. El Servei Català de Trànsit disposa de la capacitat i la proximitat territorial necessàries per actuar com a reforç en la gestió operativa del sistema d'exàmens.

Aquesta esmena proposa una modificació legislativa per habilitar un encàrrec de gestió que permeti al SCT assumir funcions de suport material i organitzatiu. Aquesta via

no només és una mesura d'eficiència administrativa, sinó una resposta d'urgència davant la incapacitat de l'Estat per garantir el funcionament ordinari del servei. L'establiment d'un llindar de demora màxima (45 dies) com a condició per activar aquest encàrrec garanteix que la ciutadania no hagi de patir les conseqüències de les mancances de personal estatal.

ENMIENDA NÚM. 13**Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición transitoria nueva.

Se propone añadir una disposición transitoria nueva, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición transitoria única.

En el plazo máximo de doce meses, el Gobierno del Estado culminará el traspaso de las funciones, servicios y medios personales y materiales adscritos a la Jefatura Central de Tráfico en Cataluña para la organización y realización de los exámenes de conducir. Este proceso de transferencia se efectuará en el marco de la Comisión Mixta de Transferencias y garantizará la continuidad del servicio sin interrupciones para el alumnado.»

«Disposició transitòria nova.

Es proposa l'addició d'una disposició transitòria nova que queda redactada en els termes següents:

Disposició transitòria única.

En el termini màxim de dotze mesos, el Govern de l'Estat culminarà el traspàs de les funcions, serveis i mitjans personals i materials adscrits a la Prefectura Central de Trànsit a Catalunya per a l'organització i realització dels exàmens de conduir. Aquest procés de transferència s'efectuarà en el marc de la Comissió Mixta de Transferències i garantirà la continuïtat del servei sense interrupcions per a l'alumnat.»

JUSTIFICACIÓN

La crisis sostenida del sistema de exámenes en Cataluña pone de manifiesto que la gestión centralizada de la Dirección General de Tráfico es incapaz de adaptarse a la realidad demográfica y económica del país. El desequilibrio entre la oferta de pruebas y la demanda real se ha convertido en un problema estructural que solo puede resolverse mediante la gestión de proximidad.

El objetivo de esta enmienda es establecer un calendario preciso para la transferencia total de las funciones, servicios y medios materiales y personales en materia de examinación hacia la Generalidad de Cataluña. Este traspaso, que debe culminarse en el marco de la Comisión Mixta de Transferencias, permitirá una gestión integral y estable del ciclo de seguridad vial y formación de conductores. La inacción del

Estado durante los últimos ejercicios justifica la necesidad de este cambio de modelo competencial para garantizar una solución definitiva al colapso actual.

La crisi sostinguda del sistema d'exàmens a Catalunya posa de manifest que la gestió centralitzada de la Direcció General de Trànsit és incapaç d'adaptar-se a la realitat demogràfica i econòmica del país. El desequilibri entre l'oferta de proves i la demanda real ha esdevingut un problema estructural que només pot resoldre's mitjançant la gestió de proximitat.

L'objectiu d'aquesta esmena és establir un calendari precís per a la transferència total de les funcions, serveis i mitjans materials i personals en matèria d'examinació cap a la Generalitat de Catalunya. Aquest traspàs, que s'ha de culminar en el marc de la Comissió Mixta de Transferències, permetrà una gestió integral i estable del cicle de seguretat viària i formació de conductors. La inacció de l'Estat durant els darrers exercicis justifica la necessitat d'aquest canvi de model competencial per garantir una solució definitiva al col·lapse actual.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de abril de 2026.—**Ione Belarra Urteaga**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (SUMAR) y Portavoz Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 14

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo dos. *Modificación de Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.*

Uno. Se añade una nueva Disposición Adicional.

Disposición adicional XX. *Garantía de cuantías de las prestaciones económicas.*

1. Las cuantías máximas determinadas por el gobierno anualmente para las prestaciones económicas de dependencia vinculadas al servicio y de asistencia personal no podrán ser inferiores:

a. Al SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado III de dependencia.

b. Al 50 % del SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado I de dependencia.

2. Las cuantías máximas determinadas por el gobierno anualmente para las prestaciones económicas de dependencia por cuidados en el entorno familiar no podrán ser inferiores

a. Al SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado III de dependencia.

b. Al 70 % del SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado II de dependencia.

c. Al 40 % del SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado I de dependencia.

3. Las cuantías máximas de las prestaciones económicas de dependencia vinculadas al servicio y de asistencia personal para las personas incluidas dentro del Grado III + de dependencia extrema no podrán ser inferiores a diez veces el SMI en doce pagas vigente en cada momento.

4. Las cuantías mínimas determinadas por el gobierno anualmente para las prestaciones económicas de dependencia vinculadas al servicio, de asistencia personal por cuidados en el entorno familiar no podrán ser inferiores:

a. Al 40 % del SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado III de dependencia.

b. Al 30 % del SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado II de dependencia.

c. Al 20 % del SMI en doce pagas vigente en cada momento en el caso del grado I de dependencia.

5. El conjunto de las prestaciones previstas en esta norma serán compatibles con cualesquiera otras percibidas por la misma o análoga razón por la persona dependiente o sus familiares o cuidadores, incluidos los complementos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario VOX al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de abril de 2026.—**José María Figaredo Álvarez-Sala**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario VOX.

ENMIENDA NÚM. 15

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.*

Se modifica la disposición transitoria primera del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, que queda redactado de la siguiente forma:

«Disposición transitoria primera. *Uso de la señal V-16 «Preseñalización de peligro», conforme al modelo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.*

La señal V-16 podrá utilizarse como alternativa a los triángulos de preseñalización de peligro, sin que estos pierdan vigencia después del 1 de enero de 2026. No será exigible su conectividad con los sistemas de detección de la DGT ni la geolocalización de los dispositivos. Los dispositivos de preseñalización de peligro contemplados en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos podrán seguir utilizándose sin limitación temporal.»

JUSTIFICACIÓN

El Grupo Parlamentario VOX está a favor de mejorar la seguridad vial de los españoles con medidas contrastadas y de eficacia debidamente probada, tanto en España como en el extranjero, mediante estudios técnicos y forenses independientes y concluyentes que acrediten su eficacia en condiciones reales de compleja visibilidad y climatología adversa. La baliza V-16 es obligatoria únicamente en España respecto a sus vecinos europeos y su efectividad en carretera ha sido puesta en duda por afiliados de entidades con experiencia en seguridad vial. De hecho, la propia Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC) ha manifestado críticas a la imposición de esta nueva normativa, inclinándose por la complementariedad en vez la obligatoriedad. Por ello, no se entiende por qué el Gobierno descarta la opción de que sea el conductor el que decida incorporar la baliza V-16 a su vehículo de forma voluntaria o bien continuar utilizando los clásicos triángulos reflectantes.

Son razones de peso para suspender la obligatoriedad de esta medida y, simultáneamente, continuar investigando medidas más eficaces que contribuyan a la mejora de la seguridad vial de los españoles sin necesidad de imponerles cargas adicionales a las familias y empresas españolas.

ENMIENDA NÚM. 16

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.*

Uno. Se suprimen los apartados 4, 5 y 6 de la señal «V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro» del anexo XI «Señales en los vehículos». Los restantes apartados se reenumeran correlativamente.

Dos. Se modifica el apartado 7 de la señal «V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro» del anexo XI «Señales en los vehículos», que queda redactado de la siguiente forma:

«7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalar un accidente, será publicado en la dirección <http://www.dgt.es/v16>. No será exigible su conectividad con los sistemas de detección de la DGT ni la geolocalización de los dispositivos.»

Tres. Se modifica el apartado 9 de la señal «V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro» del anexo XI «Señales en los vehículos», que queda redactado de la siguiente forma:

«9. Los dispositivos de preseñalización de peligro V-16 estarán destinados exclusivamente a la visibilización del vehículo accidentado y consiguiente remisión, en su caso, a la Dirección General de Tráfico de la ubicación del vehículo accidentado, no pudiendo incorporar funcionalidades adicionales.»

Cuarto. Se modifica el apartado 12 de la señal «V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro» del anexo XI «Señales en los vehículos», que queda redactado de la siguiente forma:

«12. En aquellos dispositivos conectados con los sistemas de detección y geolocalización de la Dirección General de Tráfico, el certificado deberá incluir el análisis de la efectividad de las comunicaciones, así como la conectividad de las señales V-16, con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con el resto de las enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 17

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final tercera. *Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias.*

Las previsiones incluidas en normas reglamentarias que son objeto de modificación en esta ley podrán ser modificadas por una norma de ese mismo rango.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 270-4

23 de abril de 2026

Pág. 20

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con el resto de las enmiendas.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley sobre el buen uso de las zonas de estacionamiento reservadas a las personas con discapacidad.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de abril de 2026.—**Ester Muñoz de la Iglesia**, Portavoz Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 18

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional primera. *Campañas de sensibilización y señalización informativa.*

El Gobierno, en el marco de sus competencias en materia de tráfico y seguridad vial, promoverá, en colaboración con las entidades locales, campañas de sensibilización dirigidas a concienciar sobre el respeto debido a las zonas de estacionamiento reservadas para personas con discapacidad, poniendo de relieve su carácter de derecho esencial para garantizar la movilidad y la autonomía personal.

Asimismo, promoverá, en colaboración con las entidades locales, la incorporación de información clara y visible sobre las consecuencias legales del uso indebido de las plazas de estacionamiento reservadas para personas con discapacidad, mediante criterios comunes de señalización informativa, sin perjuicio de las competencias municipales en materia de ordenación del tráfico urbano, con el fin de reforzar la eficacia disuasoria del régimen sancionador previsto en esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 19

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final nueva, con la siguiente redacción:

«Disposición final nueva. *Desarrollo reglamentario sobre criterios básicos comunes en el uso y diseño de las plazas de estacionamiento reservadas a personas con discapacidad.*

1. El Gobierno, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, aprobará las disposiciones reglamentarias necesarias para establecer criterios básicos comunes relativos al uso y diseño de las plazas de estacionamiento reservadas a las personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en todo el territorio del Estado, de conformidad con la normativa vigente en materia de accesibilidad y no discriminación.

2. Con carácter previo a la aprobación de dichas disposiciones reglamentarias, el Gobierno recabará la opinión de la Federación Española de Municipios y Provincias.

3. El desarrollo reglamentario respetará el marco competencial vigente y garantizará la adecuada coordinación entre las Administraciones públicas implicadas.»

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda tiene por objeto reforzar la eficacia de la norma mediante el establecimiento de un mandato de desarrollo reglamentario que permita definir criterios básicos comunes en el uso de las plazas de estacionamiento reservadas a personas con discapacidad.

La existencia de prácticas heterogéneas en el territorio puede generar situaciones de desigualdad en el ejercicio de un derecho directamente vinculado a la movilidad y la autonomía personal de las personas con discapacidad. Por ello, se considera conveniente avanzar en la definición de criterios básicos que, respetando el marco competencial vigente, contribuyan a una mayor coherencia y seguridad jurídica en su aplicación.

Asimismo, la enmienda prevé mecanismos de coordinación interadministrativa, en particular mediante la participación de las entidades locales, con el fin de garantizar una adecuada implementación de las futuras disposiciones reglamentarias.

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de motivos.

— Sin enmiendas.

Artículo único.

Uno.

— Sin enmiendas.

Dos.

— Sin enmiendas.

Apartados nuevos.

— Enmienda núm. 12, del G.P. Republicano, Artículo 5 (apartado nuevo).

— Enmienda núm. 8, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 20 (apartados nuevos).

— Enmienda núm. 10, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 74.3.

— Enmienda núm. 3, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 81.

— Enmienda núm. 4, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 100 bis.

— Enmienda núm. 5, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición adicional (nueva).

— Enmienda núm. 7, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición transitoria (nueva).

— Enmienda núm. 6, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición final segunda (letra nueva)

Artículos nuevos.

— Enmienda núm. 1, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

— Enmienda núm. 14, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx), Modificación de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.

— Enmienda núm. 2, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Disposiciones adicionales nuevas.

— Enmienda núm. 11, del G.P. Republicano.

— Enmienda núm. 18, del G.P. Popular en el Congreso.

Disposiciones transitorias nuevas.

— Enmienda núm. 13, del G.P. Republicano.

Disposición final primera.

— Sin enmiendas.

Disposición final segunda.

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 270-4

23 de abril de 2026

Pág. 23

Disposiciones finales nuevas.

- Enmienda núm. 16, del G.P. VOX, Modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Enmienda núm. 15, del G.P. VOX, Modificación del Real Decreto 159/2021, de 16 marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.
- Enmienda núm. 9, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 17, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 19, del G.P. Popular en el Congreso.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.