



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

VII LEGISLATURA

Serie II:
PROYECTOS DE LEY

12 de noviembre de 2001

Núm. 36 (b)
(Cong. Diputados, Serie A, núm. 36
Núm. exp. 121/000036)

PROYECTO DE LEY

621/000036 De Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

ENMIENDAS

621/000036

PRESIDENCIA DEL SENADO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las **enmiendas** presentadas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 7 de noviembre de 2001.—P. D., **Manuel Alba Navarro**, Letrado Mayor del Senado.

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 11 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—El Portavoz, **Joseba Zubia Atxaerandio**.

ENMIENDA NÚM. 1

Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, apartado ocho) artículo 15.2**.

ENMIENDA

De adición.

Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo bicicletas y ciclomotores de dos ruedas. En el caso de los conductores de bicicletas podrán circular, además, en grupo, aunque en todo momento deberán facilitar el adelantamiento a aquellos usuarios de la vía que pretendan rebasarles en los lugares permitidos.

JUSTIFICACIÓN

Evitar la discrecionalidad de la administración permitida con la actual redacción vigente. Han sido aprobado

por la práctica totalidad de los Grupos Parlamentarios del Congreso las normas que fueron propuestas en relación con la circulación en grupo. A fin de completar este avance histórico en la seguridad de los ciclistas es necesario asegurar la puesta en práctica del derecho a circular en grupo de modo que se evite una reglamentación conducente a obligar a los ciclistas la práctica permanencia en fila de a uno, algo contrario al espíritu de la reforma legal aceptada por todos y que anularía un tipo de circulación mucho más segura para los ciclistas, como ocurre cuando se marcha en grupo.

ENMIENDA NÚM. 2
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, apartado nueve) artículo 18.**

ENMIENDA

De modificación.

«Se prohíbe circular... salvo que por razones excepcionales de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente y siempre que exista ruta alternativa que no supere el quince por ciento de la distancia que se recorrería por el tramo prohibido de la autovía.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar la circulación de los ciclistas por todo el territorio nacional, de modo que con el término «excepcionales» realmente se sienten unas bases de limitación a un concepto tan genérico e indemostrable como es «razones de seguridad vial». Además, al añadir el concepto de ruta alternativa, siempre se establece un criterio objetivo que posibilita la defensa legal y jurídica de los particulares contra una indiscriminada acción de la Administración.

ENMIENDA NÚM. 3
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, apartado trece) artículo 32.2.**

ENMIENDA

De adición.

«Por excepción... por la zona central. Los conductores de bicicleta, como norma general, podrán adelantar por la derecha si hubiere espacio para ello. Caso de existir, los ciclistas no abandonarán el arcén y circularán normalmente si se encuentran vehículos inmovilizados en la calzada o circulando a velocidad anormalmente reducida cuando, por circunstancias del tráfico, se impida el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación.»

JUSTIFICACIÓN

Pudiera entenderse, con la redacción de la vigente Ley, que, cuando el ciclista circula a mayor velocidad que los vehículos en caravana o inmovilizados en un atasco, debería salirse de su zona natural, cual es el arcén, porque habría de adelantar por su izquierda. De este modo se elimina una laguna peligrosa y queda perfectamente claro que, cuando el ciclista circula por el arcén, no adelanta, sino que transita por su zona natural en una circulación a los efectos reales segregada.

ENMIENDA NÚM. 4
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, párrafo catorce) artículo 34.**

ENMIENDA

De adición.

«4) Todo conductor... en las condiciones previstas en la Ley. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.»

JUSTIFICACIÓN

Reforzar la seguridad del ciclista en momentos tan delicados, pues hay conductores que piensan que, dado que el ciclista ocupa poco espacio en calzada o arcén, su maniobra no entraña peligro, cuando las estadísticas señalan al choque frontal como una de los motivos más frecuentes de siniestralidad ciclista, provocados precisamente ante maniobras de adelantamiento en sentido contrario al conductor de ciclos.

ENMIENDA NÚM. 5
Del Grupo Parlamentario de
Senadores Nacionalistas Vascos
(GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, apartado diecisiete) artículo 42, párrafo tercero.**

ENMIENDA

De modificación.

«3) Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, las bicicletas llevarán elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen. Los conductores de bicicletas llevarán en estas circunstancias colocada alguna prenda o elemento reflectante si circulan por vía interurbana.»

JUSTIFICACIÓN

La inmensa mayoría de las bicicletas que circulan por carretera son de las llamadas de competición, que no poseen reflectantes. Estas bicicletas nunca circulan por la noche, aunque, de ser preciso, en el mercado existen elementos reflectantes fácilmente desmontables, muy fáciles de instalar. Pensamos que es absurdo obligar a portarlos siempre, quedando su uso restringido cuando sea necesario el alumbrado. De este modo evitamos una carga más en molestias y peso al ciclista que ha adquirido una bicicleta destinada a la competición o al desplazamiento rápido, que es el mayoritario en las vías interurbanas.

ENMIENDA NÚM. 6
Del Grupo Parlamentario de
Senadores Nacionalistas Vascos
(GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, párrafo 19), artículo 49.1.**

ENMIENDA

De adición.

«Los peatones están obligados a... se determinen. En todo caso está prohibido que circulen por vías reservadas a uso exclusivo de ciclistas.»

JUSTIFICACIÓN

Existe un principio general en la doctrina de la Seguridad Vial: Las rutas de uso exclusivo o reservado. Es una

mera traslación de los principios de preferencia, prioridad y fluidez, bases intrínsecas, de toda regulación legal en materia de tráfico. El caos viene cuando un espacio de uso exclusivo pasa a ser preferente o incluso compartido. En caso de conflicto, o incluso accidente, careceríamos de bases para reprochar una conducta contraria a los principios básicos de seguridad vial. No es posible compartir un espacio tan limitado y estrecho como es un carril bici o derivados con los peatones sin que ello comporte enorme riesgo para ambos usuarios.

ENMIENDA NÚM. 7
Del Grupo Parlamentario de
Senadores Nacionalistas Vascos
(GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, cuarenta) apartados 70, 71, 72, 73, 74 y 75. Nuevo 76.**

ENMIENDA

De adición.

«Arcén-bici: arcén de anchura superior a dos metros y medio, a la altura de la plataforma de la calzada, pintada de rojo y separada de la misma por una banda sonora. Además de destinarse a circulación de bicicletas, se considerará arcén a todos los efectos.»

JUSTIFICACIÓN

Por razones de menor costo para la Administración en relación a la alternativa de construcción de carriles bici separados de los actuales carriles de comunicación.

Por razones de seguridad del ciclista, identificando la vía a utilizar por el ciclista y separándola de la utilizada por los vehículos en los casos de carreteras por arcén. Introducir mayor seguridad para uso de las rutas ya existentes por los ciclistas.

ENMIENDA NÚM. 8
Del Grupo Parlamentario de
Senadores Nacionalistas Vascos
(GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, veintiuno), artículo 60.**

ENMIENDA

De adición.

Añadir al final lo siguiente:

«Ello sin perjuicio de las facultades asumidas por las Comunidades Autónomas en relación con la autorización sobre centros de enseñanza y sobre la aptitud profesional de su personal. El Gobierno adoptará instrumentos de colaboración con las Comunidades Autónomas con competencias en materia de seguridad en relación con los Centros de Reconocimiento.»

JUSTIFICACIÓN

Las funciones ejecutivas de autorización para instalación y funcionamiento de centros de enseñanza particulares de conductores, así como la expedición de autorizaciones para ejercer como director o profesor en las mismas se encuentran transferidas a la CAPV (D. 4/1983, de 17 de enero). Únicamente se exceptúa la fijación de los requisitos y contenidos mínimos de las pruebas de acceso, pero no la determinación de los elementos personales y materiales mínimos de los centros de enseñanza o la regulación del régimen docente y de funcionamiento de estos o de su personal. Estos últimos extremos resultan inescindibles de las autorizaciones de instalación y funcionamiento y de los certificados de aptitud profesional a expedir por la CAPV.

En cuanto a los Centros de Reconocimiento (aquellos que lo efectúan en materia de licencias de armas y de habilitación del personal de seguridad privada, a tenor de lo dispuesto en la Disposición Final Primera del texto del proyecto), nos encontramos con el reconocimiento que tanto la Ley de Seguridad Privada (DA 4ª), como el Reglamento que la desarrolla —DA única (RD 2363/1984, de 9 de diciembre)— hacen a favor de las competencias autonómicas de ejecución en materia de seguridad privada.

La formación del personal de seguridad se contempla en el artículo 56 del Reglamento de Seguridad Privada. La formación va unida a la obtención de habilitación que para el desarrollo de sus funciones se requiere al personal de seguridad privada según el artículo 52.3 del citado Reglamento. Como dice en su preámbulo «en este sentido la habilitación del personal de seguridad privada, que la Ley 23/1992 no incluyó entre las funciones autonómicas, implica el ejercicio de funciones derivadas de la competencia estatal exclusiva sobre la seguridad pública, sin que aquélla pueda incluirse en la competencia autonómica.»

Quedando por atribuir de manera expresa a esta Comunidad la competencia de ejecución sobre los centros de reconocimiento, entendemos que es conveniente la enmienda propuesta sobre todo si se tiene en cuenta la deseable nivelación competencias entre Comunidades Autónomas con potestades en este ámbito. (La Comunidad Catalana ya tiene atribuida esta competencia.)

ENMIENDA NÚM. 9

Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Veinticinco), artículo 64.**

ENMIENDA

De modificación.

Suprimir el inciso: «o perjudique notoriamente el interés público».

JUSTIFICACIÓN

Esta reforma es buena ocasión para suprimir un motivo de intervención cautelas que remite a un concepto excesivamente indeterminado como el perjuicio notorio del interés público.

No apreciamos más fines justificadores de la anulación o la declaración de pérdida de vigencia de una autorización en materia de tráfico que el de evitar riesgos para la seguridad vial. Y, por ende, no vemos más causas fundadoras de una medida cautelar como la regulada en el meritado precepto que la presencia clara y actual de dichos riesgos ante de decidir sobre la anulación o la pérdida de vigencia de la autorización o, dicho de otra manera, la necesidad de garantizar la eficacia de dichas decisiones frente a la probabilidad de que el daño para la seguridad vial que las mismas pretenden evitar se concrete antes de que se tomen.

La llamada inconcreta al interés público abre la espita de la discrecionalidad en un ámbito que debe ser refractario a la misma, cual es el de las medidas cautelares limitadoras de derechos subjetivos o intereses legítimos de los ciudadanos; y no sólo por su carácter lesivo, sino, también, porque esas medidas se adoptan cuando aún no se ha demostrado y decidido que el ciudadano incurra en la conducta prohibida por el Derecho.

En definitiva, las medidas cautelares en todo tipo de procedimientos de los que pueda derivar algún perjuicio para los ciudadanos implicados en ellos, deben estar regladas con conceptos lo más precisos posible, evitando, en todo caso, la llamada a auténticos cajones de sastre como el daño al interés público, aún cuando se califique de notorio, factor que depende más de la sabiduría de quién aprecie la cuestión que de criterios objetivos.

Dicho de otra manera, el motivo de la acción del poder público gravosa para el ciudadano no puede ser otro que el interés público; pero no en su concepción abstracta, sino en su proyección concreta y claramente definida en la Ley.

ENMIENDA NÚM. 10
Del Grupo Parlamentario de
Senadores Nacionalistas Vascos
(GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a las **Disposiciones Adicionales**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición adicional con el siguiente texto:

«Disposición Adicional Séptima.

En el marco del artículo 17 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco la Comunidad Autónoma del País Vasco asumirá en su ámbito territorial las funciones y servicios correspondientes a la expedición de permisos de circulación y matriculación de vehículos que actualmente ejerce la Administración del Estado.

Entre los órganos competentes de la Administración del Estado y del Gobierno Vasco se establecerán los adecuados mecanismos de coordinación para una mutua información y correcta gestión de las funciones y servicios respectivos.»

JUSTIFICACIÓN

La Ponencia parlamentaria, encargada del desarrollo estatutario instó en el año 1993 a que se transfieran las funciones y servicios de expedición de permisos de circulación y matriculación de vehículos, en base a la competencia asumida por el País Vasco en materia de seguridad en el seno del Artículo 17 de su Estatuto de Autonomía (competencia en materia de seguridad ciudadana vinculada, tradicionalmente, a la de tráfico).

Teniendo en cuenta dicho artículo y los antecedentes forales en la materia se estima que las actividades de seguridad vial y ordenación del tráfico que ya desarrollan las instituciones vascas deben completarse con la transferencia relativa a la expedición de permisos de circulación y matriculación de vehículos.

Por tanto, se considera adecuado que el texto del proyecto de ley de reforma que ahora se enmienda acoja este desarrollo competencial del Estatuto de Autonomía.

ENMIENDA NÚM. 11
Del Grupo Parlamentario de
Senadores Nacionalistas Vascos
(GPSNV)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV), al amparo de lo previsto en el artículo

107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Final Primera**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir al final lo siguiente:

«En las Comunidades Autónomas con competencias en materia de seguridad pública, dicho desarrollo reglamentario se llevará a cabo por sus órganos competentes.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda al artículo 60.2 en donde únicamente se reserva al Estado la formación y habilitación del personal de seguridad privada, pero sin que se incluyan actuaciones dirigidas a inspeccionar el cumplimiento de requisitos personales o materiales por los centros de reconocimiento, actuaciones que se regularán y ejecutarán por la CAPV, dentro de las facultades en materia de seguridad pública y privada.

Esta enmienda no hace sino cohonestar los textos de este Proyecto de Ley y las leyes vigentes en materia de seguridad privada que otorgan facultades, en el ámbito constitucional y estatutario, a las Comunidades Autónomas.

Los Senadores Manuel Cámara Fernández y José Cabrero Palomares, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 12 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—**Manuel Cámara Fernández y José Cabrero Palomares**.

ENMIENDA NÚM. 12
De don Manuel Cámara Fernández
y don José Cabrero Palomares
(GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Siete). Artículo 11.6**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 6 con el siguiente texto:

«6. Queda prohibida la iluminación excesiva en el interior de los vehículos en las condiciones de conducción nocturna o baja visibilidad en conducción diurna. De la misma manera, queda prohibido el uso de aparatos de televisión, vídeo y análogos en el interior del vehículo durante la conducción.»

JUSTIFICACIÓN

Todas las conductas descritas en este artículo reducen la visibilidad o afectan a la calidad de la conducción por las distracciones que le pueden suponer al conductor y, en virtud del peligro que ello supone para la seguridad vial, entendemos que estas conductas deben ser prohibidas por la presente Ley.

ENMIENDA NÚM. 13

De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Siete). Artículo 11.8.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone crear un nuevo apartado 8 con el siguiente texto:

«En el caso de los conductores profesionales, queda prohibido circular sin portar en el vehículo un chaleco con bandas fluorescentes que será de uso obligatorio en caso de avería, parada, estacionamiento o cualquier anomalía que obligue al conductor a parar y salir de su vehículo. De la misma manera, queda prohibido circular, en el caso de los conductores profesionales, sin disponer de cinturón de seguridad de cuatro anclajes, con sujeción a la carrocería o elementos fijos.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende introducir medidas adicionales de seguridad en la conducción y en el trabajo de los profesionales de la conducción con el doble objetivo de intensificar la seguridad vial general, evitar las numerosas muertes producidas por la falta de las mismas y mejorar las particulares condiciones de trabajo.

ENMIENDA NÚM. 14

De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Quince Bis). Artículo 38.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone crear un nuevo punto quince bis) del siguiente tenor literal:

«Quince Bis) Se añaden las letras j), k) y l) al apartado 1 del artículo 38 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con el siguiente texto:

- j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.
- k) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinados al paso de peatones.
- l) Delante de los vados señalizados correctamente.»

JUSTIFICACIÓN

Las teóricas paradas de menos de quince minutos en los lugares señalados en esta enmienda en multitud de ocasiones se convierten en estacionamientos ilegales que dificultan la circulación, el normal funcionamiento de los transportes públicos y los derechos de las personas con movilidad reducida.

ENMIENDA NÚM. 15

De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Veinticuatro. Artículo 63.6.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone crear un nuevo apartado 6 con el siguiente texto:

«En el caso de los conductores profesionales las previsiones de este artículo serán objeto de desarrollo regla-

mentario específico que, en cualquier caso, deberá respetar los siguientes principios:

a) A los conductores profesionales que acrediten fehacientemente que su autorización de conducir va ligada a su “actividad laboral habitual” se les aplicará en su labor profesional un período temporal de acumulación de sanciones inferior al ordinario y de la misma manera se necesitará un número mayor de infracciones respecto del régimen ordinario, todo ello en atención a las especiales circunstancias, intereses y derechos en juego en el caso de la conducción profesional.

b) En el caso de los conductores profesionales, la pérdida de vigencia de la autorización administrativa que faculta para conducir no se producirá hasta que el número de sanciones que se establezca reglamentariamente sean firmes, no sólo en vía administrativa, sino también en la vía judicial, salvo en el caso de que el conductor profesional no haya recurrido las mismas ante la jurisdicción.

c) Las sanciones administrativas que se impongan a los conductores profesionales por la acumulación del número de infracciones que se determine reglamentariamente irán orientadas preferentemente hacia la reeducación y, en ningún caso, afectarán al ejercicio efectivo del derecho constitucional al trabajo.

d) En los procedimientos administrativos de pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas que facultan a los profesionales para conducir vehículos se deberán tener en cuenta el tipo de infracciones cometidas, la reiteración de las mismas, el peligro para la seguridad vial creado, así como cualesquiera otras circunstancias que ayuden a producir una resolución administrativa motivada, ponderada y ajustada a las especiales características del transporte profesional.

e) En cualquier caso, en su actividad particular o privada los transportistas profesionales están sometidos al mismo régimen de pérdida de vigencia de la autorización administrativa que faculta para conducir que el resto de los conductores.»

JUSTIFICACIÓN

Debe existir un tratamiento diferenciado de la conducción profesional respecto del usuario particular, en virtud de las especiales características de la conducción profesional (mayor número de horas de conducción en relación a la conducción privada, etc.) y de la especial afectación al derecho constitucional al trabajo.

ENMIENDA NÚM. 16
De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Re-

glamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Veintiséis). Artículo 65.4.c).**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el texto de la letra c) con la siguiente redacción:

«c) Incumplir las disposiciones de esta Ley en materia de tiempos de conducción y descansos, limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario al establecido.»

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de catalogar como infracción grave los incumplimientos de los tiempos de conducción y descanso, en virtud de su importancia para la seguridad vial en general y para las debidas condiciones de trabajo de los profesionales de la conducción.

ENMIENDA NÚM. 17
De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo único. Veintiséis. Artículo 65.4.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir una nueva letra g) del siguiente tenor:

«g) El uso fraudulento del selector del tacógrafo.»

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de catalogar como infracción grave este tipo de malos usos de instrumentos de control.

ENMIENDA NÚM. 18
De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Re-

glamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Veintiséis). Artículo 65.5.d).**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar el apartado d) del artículo 65.5 con el siguiente texto:

«En el transporte interurbano de pasajeros se entenderá por ocupación excesiva del vehículo cuando se aumente en un cincuenta por ciento o en cinco pasajeros el número de plazas autorizadas.»

JUSTIFICACIÓN

Poner un límite al concepto de «ocupación excesiva».

ENMIENDA NÚM. 19 De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Treinta y cuatro). Artículo 77.2.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir desde «... El abono del importe...» hasta «... el recurso correspondiente», por el siguiente texto:

«El abono del importe de la multa indicado en la notificación de denuncia, tanto si es señalado por el Agente en el acto como si éste es objeto de notificación por parte del instructor, en ningún caso supondrá la terminación del procedimiento.»

JUSTIFICACIÓN

En modo alguno se puede considerar que el pago voluntario de las multas por parte de los conductores equivale a la finalización del expediente administrativo. Ello supondría un paso más en esa ya de por sí perversa convención administrativa conocida como solve et repete. En el caso de aprobarse el texto legal tal y como ha sido remitido por el Gobierno equivaldría a un nuevo y ciertamente anticonstitucional principio: El solve et non repete. Y si el solve et repete ya fue proscrito por la antigua LPA es todavía menos presentable que se quiere ir un paso más allá bajo el actual marco configurado por la LRJAP y PAC.

ENMIENDA NÚM. 20 De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Treinta y cinco). Artículo 79.3.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone sustituir desde «... Transcurridos los plazos...» hasta «... resolución que proceda», por el siguiente texto:

«Transcurridos los plazos señalados en los números anteriores, para el caso de haberse practicado prueba, bien a instancia del interesado o de oficio por el órgano instructor, y practicada la audiencia al interesado, se dictará la correspondiente propuesta de resolución, de la que se le dará traslado al denunciado al objeto de que en un plazo de diez días presente las alegaciones que a su derecho convenga. Una vez presentadas, se elevará todo lo actuado por el Instructor al órgano competente sancionador, para que dicte la resolución que proceda.»

JUSTIFICACIÓN

El texto propuesto es más respetuoso con los derechos de los administrados en general y muy especialmente en lo relativo al derecho a ser escuchado en el trámite de audiencia.

ENMIENDA NÚM. 21 De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **artículo Único. Treinta y cinco bis). Artículo 79.4.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone crear un nuevo apartado 4 con el siguiente texto:

«Si no se hubiese notificado la resolución transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento se producirá la caducidad de éste y se procederá al archivo, de oficio o a instancia del interesado, excepto en los casos en los que el

procedimiento se hubiera paralizado por causa imputable a los interesados o en el supuesto de suspensión del procedimiento previsto en el artículo 74.2 de la presente Ley, así como también en las causas previstas en el artículo 45.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, modificado por la Ley 4/1999, de 13 de enero.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer unos plazos específicos para los procedimientos sancionadores en materia de tráfico. Por otra parte la Ley 30/1992, de RJAP y PAC obliga a que los plazos para resolver un procedimiento superior a seis meses sean establecidos por norma con rango de Ley.

ENMIENDA NÚM. 22

De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Sexta (nueva)**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone crear una nueva disposición adicional del siguiente tenor:

«El Gobierno y las Comunidades Autónomas iniciarán a lo largo del año 2001, un plan plurianual de establecimiento, ensanchamiento y limpieza de arcenes en la red básica de carreteras, que incluirá el acondicionamiento de las vías de servicio existentes en los alrededores de las mismas, con el fin de poder utilizar estas infraestructuras para su uso ciclista.»

JUSTIFICACIÓN

El estado actual de los arcenes impide, tanto por sus dimensiones, como por su estado físico la utilización de los mismos por parte de los aficionados al ciclismo, con lo que éstos deben de utilizar parte del carril de circulación con el consiguiente aumento del riesgo para sus vidas, riesgo que se traduce todos los años en cientos de muertes de ciclistas.

ENMIENDA NÚM. 23

De don Manuel Cámara Fernández y don José Cabrero Palomares (GPMX)

Los Senadores Manuel Cámara y José Cabrero, IU (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Re-

glamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición Adicional Séptima (nueva)**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone crear una nueva disposición adicional del siguiente tenor:

«El Gobierno y las Comunidades Autónomas pondrán en marcha a lo largo del año 2001 un plan plurianual de adecuación de las vallas “quitamiedos” y de sus soportes (materiales y forma de ambos) con el fin de que estos elementos absorban mejor los impactos de los ciudadanos, en especial de los conductores de motocicletas y eviten en mayor medida accidentes traumáticos.»

JUSTIFICACIÓN

Las formas y materiales actuales de los «quitamiedos» y de sus soportes provocan accidentes traumáticos de los conductores de motocicleta, de tal suerte que los «quitamiedos» son en muchas ocasiones elementos de multiplicación de los efectos nocivos de los accidentes de muchos motociclistas.

El Senador Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 8 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—**Anxo Manuel Quintana González.**

ENMIENDA NÚM. 24

De don Anxo Manuel Quintana González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Veinticuatro.**

ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

Al final del apartado 5 del artículo 63 se añade la siguiente expresión:

«Además de la realización de las pruebas, se impondrá la realización periódica de cursos de formación vial.»

JUSTIFICACIÓN

En los casos de pérdida de vigencia de la autorización, además de someterse a pruebas de aptitud, debe exigirse la mejora en la formación del conductor afectado, a través de cursos de formación vial que permitan una evaluación periódica del mismo.

ENMIENDA NÚM. 25 De don Anxo Manuel Quintana González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Veintiséis.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

El subapartado c) del artículo 65.5 queda redactado de la siguiente manera:

«c) La conducción temeraria, salvo que sea constitutiva de delito, calificándose como tal aquella susceptible de crear o acrecentar situaciones generadoras de graves daños a terceros, sea por una actitud activa de transgresión de las más elementales normas de seguridad vial, o bien por una actitud pasiva de eliminación de la más absoluta atención o inadopción de los cuidados más elementales exigidos por las normas de circulación.»

JUSTIFICACIÓN

Proceder a dar una definición más amplia de la conducción temeraria, de manera que no se considere como tal la ocupación excesiva de un vehículo. Además, debe dejarse patente que la vía preferente para sancionar la conducción temeraria será la penal, y de manera residual la administrativa, en los casos menos graves.

ENMIENDA NÚM. 26 De don Anxo Manuel Quintana González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Veintisiete.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

En el párrafo primero del apartado 1 del artículo 67 se sustituye la expresión «... podrá imponerse...» por «... se impondrá...».

JUSTIFICACIÓN

La cuantía económica de las sanciones de tráfico no es demasiado alta si las comparamos con otras sanciones administrativas análogas, por ejemplo las del transporte, y no disuade del comportamiento antijurídico. Deben imponerse sanciones accesorias que sean más disuasorias, siendo más eficaz la suspensión temporal del permiso de conducir que deberá ir siempre aparejada a las graves o muy graves, existiendo margen para modular la duración de la suspensión temporal en función de la gravedad del comportamiento sancionado.

ENMIENDA NÚM. 27 De don Anxo Manuel Quintana González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Veintisiete.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

En el párrafo tercero del apartado 2 del artículo 67 se modifica la expresión «... podrán llevar aparejada...» por «... llevarán aparejada...».

JUSTIFICACIÓN

La cuantía económica de las sanciones de tráfico no es demasiado alta si la comparamos con otras sanciones administrativas análogas, por ejemplo las del transporte, y no disuade del comportamiento antijurídico. Por ello, la suspensión temporal del permiso de conducir deberá ir siempre aparejada a las infracciones a que se refiere este párrafo, sin considerarlo una medida excesiva puesto que existe margen para modular la duración de la suspensión temporal en función de la gravedad del comportamiento sancionado.

ENMIENDA NÚM. 28
De don Anxo Manuel Quintana
González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Veintisiete.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

En el párrafo cuarto del apartado 2 del artículo 67 se modifica la expresión «... podrán llevar aparejada...» por «... llevarán aparejada...».

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 29
De don Anxo Manuel Quintana
González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Treinta y siete.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

Se sustituye el párrafo primero del apartado 1 del artículo 81 por el siguiente:

«1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ley será el de tres meses para las infracciones leves, nueve meses para las infracciones graves y dieciocho meses para las infracciones muy graves y para las infracciones previstas en el artículo 67.4 de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Se amplían los plazos de prescripción de las infracciones graves o muy graves, al tratarse de una materia importante como es el tráfico y la seguridad vial. Es conveniente acercar los plazos de prescripción de aquellas infracciones en esa materia que revisten mayor gravedad a los señalados en el artículo 132.1 de la Ley de

Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

ENMIENDA NÚM. 30
De don Anxo Manuel Quintana
González (GPMX)

Anxo Manuel Quintana González, BNG (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único. Cuarenta.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

Se sustituye el texto de este apartado por el siguiente:

«68. Parada: Inmovilización del vehículo, en un punto donde no suponga peligro para el resto de usuarios de la vía, durante un tiempo no superior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonar el vehículo.»

JUSTIFICACIÓN

Reforzar la seguridad del resto de usuarios de la vía e impedir comportamientos egoístas y abusivos, como es la realización de paradas en beneficio de terceras personas mientras el conductor permanece en el vehículo parado aun sabiendo que constituye un peligro para la seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 31
De don Anxo Manuel Quintana
González (GPMX)

RETIRADA

El Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 3 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—El Portavoz, **Victoriano Ríos Pérez.**

ENMIENDA NÚM. 32
Del Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria (GPCC)

El Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, apartado Q (artículo 72.3)**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un párrafo nuevo, al final del punto 3, con el siguiente texto:

«Si en las alegaciones presentadas en el plazo el interesado no autoconfesara conductas culpables o emitiera una declaración no admitiendo su culpabilidad no se considerará vulnerado el deber legal de identificar.»

JUSTIFICACIÓN

Amparo constitucional; nadie está obligado a declarar contra sí mismo, ni a ser obligado a la delación.

ENMIENDA NÚM. 33
Del Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria (GPCC)

El Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Final Segunda**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un último inciso con la siguiente redacción:

«Así mismo, el Gobierno, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, procederá a modificar el reglamento Regulador de las Escuelas particulares de Conductores de Vehículos de Motor, aprobado por Real decreto 1753/1984, de 30 de agosto.»

JUSTIFICACIÓN

Este Reglamento se verá afectado por los preceptos que se modifican por la Ley cuyo texto articulado se modifica y sus modificaciones son tanto más necesarias cuanto que, por su fecha de aprobación, responde a un momento distinto y anterior al de aprobación del texto articulado de la

Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial, por lo que su reforma es tanto más que necesaria.

ENMIENDA NÚM. 34
Del Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria (GPCC)

El Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria, al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición Transitoria Única**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

El establecimiento libre de los precios por parte de los centros de reconocimiento podría derivar hacia la aplicación de tarifas dispares, pudiéndose registrar situaciones discriminatorias entre diferentes zonas geográficas, que, en definitiva, perjudicarían a los propios usuarios.

Los precios deberían ser fijados anualmente, con el establecimiento de las exenciones y los descuentos correspondientes para los colectivos más desfavorecidos.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 5 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—La Portavoz Adjunta, **María Antonia Martínez García**.

ENMIENDA NÚM. 35
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, letra F, artículo 18**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la supresión del apartado 1 y una nueva redacción del apartado 2 con el contenido siguiente:

«2. Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes en las vías objeto de esta Ley, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación. De manera especial se regulará la circulación de vehículos pesados y los de velocidad lenta en autopistas y autovías con el objeto de mejorar la seguridad e incrementar la fluidez.»

JUSTIFICACIÓN

Dada la dispersión brutal de velocidades entre los vehículos que circulan normalmente por las autovías y las bicicletas, la autorización generalizada para circular éstas cuando no exista una vía específica (carril bici) destinada para la circulación, supondría con toda seguridad un incremento sobre el importante número de muertos que ya existen en este colectivo.

La exclusión de la posibilidad de regular reglamentariamente determinados aspectos relativos a la circulación en vías rápidas referidos, por ejemplo a vehículos pesados, no se justifica y mucho más si tenemos en cuenta que países de nuestro entorno tienen regulaciones específicas.

ENMIENDA NÚM. 36

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 Adicional Cuarta**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición adicional afecta a la autonomía municipal y a la eficacia en la recaudación.

ENMIENDA NÚM. 37

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 Transitoria Única**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

La intervención administrativa mediante la técnica de las autorizaciones, debe regular el importe o contraprestación que deben abonar los particulares que tengan que someterse a un reconocimiento de aptitud para obtener o renovar los permisos de conducción de vehículos, a fin de dar la debida tutela a los derechos de los consumidores y usuarios.

ENMIENDA NÚM. 38

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.

Se propone la adición de una nueva disposición final, con la siguiente redacción:

«Disposición Final.

Primero. El Gobierno procederá a la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que deberá ser informado preceptivamente por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, en el que se fijen los criterios rectores de la Seguridad Vial, se establezca un sistema integral de seguridad vial con objetivos cuantificados de reducción de accidentes y especialmente de reducción del número de lesionados y muertos, con prioridades definidas, inversiones concretas, articulando todas las estrategias posibles de prevención de accidentes y cuantificación real del coste de los mismos.

Segundo. El Gobierno procederá a aumentar el número de efectivos de la Guardia Civil destinados a labores de ordenación y vigilancia del tráfico, hasta alcanzar en el plazo de tres años, un incremento equivalente, como mínimo, al diez por ciento de la plantilla actual.

Tercero. El Gobierno, en coordinación con las Comunidades Autónomas, procederá, de manera urgente, a mejorar la señalización de las carreteras y a la supresión de los puntos negros, así como a elaborar un plan de mantenimiento y conservación de la red viaria que incremente la seguridad vial que deberá incorporarse al Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual establecerá los plazos de ejecución.

Cuarto. El Gobierno, en colaboración con las Comunidades Autónomas, procederá a crear equipos multidisciplinares de ayuda y asistencia, tanto psicológica como legal, a las víctimas y a sus familiares en caso de accidentes con resultado de muerte o lesiones graves.

Quinto. El Gobierno, mediante Real Decreto, procederá a definir unos procedimientos mínimos a seguir por los agentes competentes para elaborar el atestado que permita garantizar al máximo la reconstrucción del siniestro.

Sexto. El Gobierno procederá a crear equipos multidisciplinarios que tendrán que intervenir en la recogida de muestras en el lugar del siniestro y la elaboración de informes en los accidentes con resultado de muerte o con heridos graves, que permitan determinar con la mayor aproximación posible las causas del mismo.

Séptimo. El Gobierno, en el plazo de seis meses, pondrá a disposición de la Guardia Civil de Tráfico los medios necesarios que permitan consultar en el momento con el fichero de asegurados a fin de conocer si un vehículo que circula sin la acreditación de estar asegurado carece o no del correspondiente seguro, todo ello sin perjuicio de la imposición de la correspondiente sanción por el incumplimiento de las obligaciones legalmente impuestas y de la inmediata inmovilización del vehículo, si carece de seguro obligatorio.

Octavo. El Gobierno deberá establecer vías para el uso preferente o exclusivo de bicicletas que atiendan tanto al uso de las mismas para el deporte como a su utilización por las bicicletas como medio de transporte. A tal efecto el Gobierno queda autorizado para definir en el anexo de la presente Ley los diferentes tipos de vías urbanas e interurbanas que puedan ser utilizadas por los ciclistas, con sus correspondientes características y denominaciones.

Noveno. El Gobierno promoverá, bien directamente en las vías de su competencia, o mediante los correspondientes acuerdos de colaboración con las Comunidades Autónomas y Municipios para las vías que son de su ámbito de competencia, la creación de una red de carriles para bicicletas que permitan, en condiciones de calidad y seguridad, la práctica generalizada del deporte y el uso cotidiano de la bicicleta como medio ordinario de transporte individual. El Plan de Seguridad Vial deberá recoger anualmente las inversiones, número de kilómetros a construir y tipología de los carriles, tanto en vías urbanas como interurbanas.

Décimo. El Gobierno remitirá a las Cortes Generales un informe anual que presentará, en la Comisión correspondiente, el Ministro del Interior que permita evaluar los resultados del Plan Estratégico de Seguridad Vial y realizar las propuestas de resolución que considere oportunas.

Undécimo. La Administración General del Estado, en colaboración con el resto de las Administraciones públicas con competencias en materia de tráfico, y con la finalidad de contribuir a la mejora de nuestra seguridad vial deberá:

— Proseguir y profundizar en los trabajos en el ámbito del programa europeo de evaluación de nuevos modelos de vehículos tendentes a mejorar la seguridad de los mismos y la de los peatones.

— Investigar sobre los problemas de seguridad vial que ocasiona el comportamiento de los conductores que se encuentran bajo la influencia de drogas y de determinados medicamentos, estudiando, en particular, las prácticas idóneas de control existentes en los Estados miembros y esta-

bleciendo mecanismos de detección que permitan un control más eficaz.

— Investigar con vistas al establecimiento de normas para la implantación de sistemas telemáticos en los vehículos y sobre sus efectos en la seguridad vial.

— Investigar sobre la utilización de tecnologías avanzadas de ayuda a la conducción, tanto en los vehículos como en la infraestructura, que presenten un potencial importante para la mejora de la seguridad vial.

— Proseguir en la investigación de tecnologías que favorezcan y se apliquen a la gestión de la velocidad y protección de pasajeros.

Duodécimo. El Gobierno, en el plazo de seis meses, procederá a reformar la Dirección General de Tráfico, que pasará a denominarse Dirección General de Seguridad Vial, y que deberá dotarse con los recursos personales y materiales necesarios que le permita llevar a cabo una política más ambiciosa en materia de seguridad vial, que permita ejecutar con garantías el Plan Nacional de Seguridad Vial, mayor eficacia en su funcionamiento y gestión de sus competencias. Los recursos que transfiera la Jefatura de Tráfico a la Administración del Estado quedan afectados a la financiación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Decimotercero. El Gobierno, en el plazo de tres años, procederá a establecer en toda la red viaria de su competencia, áreas específicas de parada o descanso que posibiliten el uso del móvil y preparadas para realizar las incorporaciones al tráfico en las mejores condiciones posibles para la seguridad de todos.

Decimocuarto. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, adoptará las medidas necesarias para promover la ordenación de la educación vial de modo que se establezca su generalización en el sistema educativo como materia de aprendizaje preceptivo para todos los escolares en el período de enseñanza obligatoria.

JUSTIFICACIÓN

El actual Plan de Seguridad Vial es un repertorio de medidas yuxtapuestas que no constituyen lo que debería ser un Plan que pretendiera atender a la reducción del número de accidentados.

Resulta inadecuada la dotación de la plantilla de la Guardia Civil de tráfico, estancada, pese al incremento del parque de vehículos y los kilómetros de carretera.

Además, es poco razonable, en un país donde la mortalidad en las carreteras es la más alta de Europa, que no exista la más mínima previsión respecto a la necesidad de equipos que estudien las causas de los accidentes para, de este modo, poder ofrecer soluciones.

De otra parte, la situación de los tribunales a la hora de resolver una causa relacionada con un siniestro de tráfico se encuentra, en muchos casos, sin el material probatorio necesario para hacer un pronunciamiento lo más próximo posible a la justicia.

Resulta imprescindible distinguir el supuesto de vehículo no tiene sin seguro en cuyo caso debe ser inmovilizado

de inmediato a vehículo que no puede acreditar, pero sí tiene seguro.

En la actualidad, el deporte del ciclismo cuenta con un número de aficionados importante. Resulta, pues, necesario, para evitar el gran número de accidentes que sufre el colectivo, dotar de los medios necesarios para practicar este deporte sin poner en riesgo la vida.

Del mismo modo, es imprescindible que las distintas Administraciones promuevan, en el ámbito de sus respectivas competencias, la habilitación de nuevos carriles destinados al uso exclusivo o preferente de bicicletas para que éstas puedan ser utilizadas como medio de transporte ordinario por quien quiera utilizarlo.

La introducción de las nuevas tecnologías hace necesario incrementar su estudio y aplicación en la mejora de la seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 39
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.

Se propone la adición de una nueva disposición final, con la siguiente redacción:

«Disposición Final.

El Gobierno, en el plazo de un año, remitirá al Congreso un Proyecto de Ley de reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, donde se establezca una regulación del carné por puntos, equiparable al existente en la mayoría de los países de nuestro entorno que prevea y tenga en cuenta las necesarias especificidades del sector del transporte y la problemática que afecta a estos profesionales. A tal efecto, se tendrá en cuenta los resultados de aplicación del artículo 63 de dicha Ley, referidas a la pérdida de vigencia de las autorizaciones por desaparición de los requisitos que, sobre conocimientos, aptitudes, habilidades o comportamientos esenciales para seguridad de la circulación.»

JUSTIFICACIÓN

La regulación que el Proyecto establece sobre pérdida de vigencia, resulta insuficiente para hacer frente a todas las consecuencias que de la reincidencia en actuaciones infractoras deben derivarse, separándose, además, de la

mayoría de las regulaciones de los países de nuestro entorno sin que existan razones que lo justifiquen que no sea exclusivamente el hecho de que este sistema no impone a la Administración prácticamente ninguna obligación.

De otra parte, ignora absolutamente a un sector como es el de los profesionales de transporte por carretera que tienen una problemática específica que hay que abordar y regular.

Don Francesc Xavier Marimon i Sabaté, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta 9 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma 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.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—El Portavoz, **Francesc Xavier Marimon i Sabaté**.

ENMIENDA NÚM. 40
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de modificar el **apartado Cuarto del artículo 11 a que se refiere el artículo único, apartado Siete**.

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Siete) Artículo 11, apartado 4.

4. Queda prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.

Asimismo, no podrán viajar como pasajeros de ciclomotores y motocicletas las personas menores de 12 años que no utilicen un casco homologado para su edad y cuya estatura no les permita una vez acomodadas sobre el asiento del vehículo, apoyar los pies sobre los reposapiés laterales y al mismo tiempo agarrar sus asideros. En todo caso, el pasajero de un ciclomotor o motocicleta deberá sentarse a horcajadas y en ningún caso podrá situarse en lugar intermedio entre la persona que conduce y el maniillar.»

JUSTIFICACIÓN

Ésta es la enmienda que propuso y sometió a votación el día 3 de octubre de 2001 el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados y que fue rechazada por el resto de grupos parlamentarios, que consideraron más idóneo mantener una prohibición absoluta para que los menores de 12 años pudieran ir de acompañantes en motocicletas o ciclomotores.

Ante la percepción que el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene de que esta prohibición absoluta podría originar en determinadas zonas donde el uso de la motocicleta está muy arraigado una adversa reacción popular, y atendiendo a que no existen cifras que demuestren un elevado número de accidentes en estos supuestos, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) volvió a plantear la misma enmienda en el Pleno del Congreso de los Diputados el día 24 de octubre de 2001. Esta enmienda se basa en criterios de seguridad pero no establece una prohibición absoluta. El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sigue considerando que ésta sería la regulación más idónea.

Ante la negativa de los grupos parlamentarios PP, PSOE y IU para aceptar esta enmienda, se propuso por parte de ellos a Convergència i Unió un texto transaccional a su enmienda que es el que ha tenido entrada en el Senado y que ha permitido abrir una excepción a la prohibición absoluta.

El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) prefiere la excepción introducida a la prohibición absoluta. No obstante, sigue manteniendo su postura de que la propuesta aprobada en el Pleno del Congreso de los Diputados no resuelve definitivamente la problemática que la prohibición plantea, introduciendo algunos criterios no adecuados como, por ejemplo, la referencia a «actividades escolares» que se contiene en la nueva redacción. Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sigue planteando su propuesta basada únicamente en criterios de seguridad y no de edad o del tipo de vías, aunque intentará también en el Senado que no prospere en ningún caso la prohibición absoluta a los menores de 12 años de ir de acompañantes en motocicletas o ciclomotores, prohibición que ya habían aprobado en la Comisión de Justicia e Interior el día 3 de octubre todos los grupos parlamentarios, excepto el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) que mantuvo su posición contraria a esa prohibición.

Debe destacarse que, de no haber planteado el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) esta enmienda específica en el Pleno del Congreso de los Diputados el día 24 de octubre, lo que se hubiese aprobado, y hoy estaría en el Senado, sería una prohibición absoluta que hubiera impedido a cualquier menor de 12 años ir de acompañante en una motocicleta o ciclomotor.

ENMIENDA NÚM. 41

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

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de modificar el **apartado Cuarto del artículo 11 a que se refiere el artículo único, apartado Siete**.

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Siete) Artículo 11, apartado 4.

4. Queda prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.

Asimismo, queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía, salvo que sus conductores sean mayores de 18 años, los pasajeros utilicen casco homologado y cumplan las condiciones establecidas reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

No tiene ningún sentido establecer dicha prohibición solamente para actividades escolares, sino que debe permitirse siempre que se cumplan las medidas de seguridad y con independencia de la edad o del tipo de vías.

ENMIENDA NÚM. 42

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

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de modificar la **letra e) del artículo 65.5 a que se refiere el artículo único, apartado Veintiséis**.

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Veintiséis) Artículo 65, apartado 5.

e) Sobrepasar en más de un cincuenta por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar al menos en cuarenta kilómetros por hora dicho límite máximo.»

JUSTIFICACIÓN

Se considera el límite de sobrepasar en más de un 50% de la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar al menos en 40 kilómetros por hora dicho límite máximo, el adecuado para regular los excesos de velocidad en los diferentes tipos de vías.

ENMIENDA NÚM. 43 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de modificar el **párrafo primero del apartado 1 del artículo 67 a que se refiere el artículo único, apartado Veintisiete.**

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Veintisiete) Artículo 67.1, párrafo primero.

Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 91 euros (15.141 pesetas), las graves con multa de hasta 301 euros (50.080 pesetas), y las muy graves de 302 a 602 euros (100.164 pesetas). En el caso de infracciones graves podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso de conducir por el período de un día a un mes. En el supuesto de infracciones muy graves se impondrá, en todo caso, dicha sanción por el período de hasta tres meses como máximo. El cumplimiento de la sanción de suspensión de la autorización para conducir podrá fraccionarse en la forma que reglamentariamente se determine. La cuantía de la sanción pecuniaria y el período de suspensión del permiso de conducir podrán reducirse hasta en un 30 por ciento de su totalidad y sustituirse en esa parte, a petición del sancionado, por otras medidas también reeducadoras que reglamentariamente se determinen. Sin perjuicio de lo

establecido en el caso de tratarse de una primera infracción grave por parte del conductor, éste podrá, a petición propia, sustituir en su totalidad el período de suspensión por otras medidas reeducadoras, asumiendo éste el coste de las mismas. Dichas medidas consistirán en cursos formativos de comportamiento en materia de seguridad vial, módulos de concienciación sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de permitir a los conductores que realicen una primera infracción grave sustituir el período de suspensión por la realización de medidas reeducadoras.

ENMIENDA NÚM. 44 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de adicionar un **nuevo apartado Veintisiete.bis) en el artículo único.**

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Veintisiete.bis) Se adiciona un nuevo Artículo 67.bis.

Artículo 67 bis. Revocación del permiso de conducir como consecuencia de la reiteración de infracciones.

1. La vigencia del permiso de conducir quedará condicionada al expediente infractor de su titular. A dicho efecto se considerará que el conductor dispone de un crédito de diez puntos agotado el cual se producirá la revocación del permiso de conducir.

2. Los puntos a que se refiere el párrafo anterior se reducirán progresivamente de acuerdo con el siguiente baremo:

- a) 2 puntos por cada infracción grave.
- b) 3 puntos por cada infracción muy grave.
- c) 4 puntos por cada infracción de las previstas en el apartado 2 del artículo 67, cuando no lleve aparejada directamente la cancelación de la autorización.

3. Por cada sanción firme impuesta al conductor le serán descontados automáticamente los puntos correspondientes.

Los puntos perdidos, podrán recuperarse si el conductor no comete ninguna otra infracción de las previstas en el apartado anterior, dentro de los plazos siguientes a contar desde el día de la infracción que ocasionó la pérdida de puntos:

- a) 1 año si la infracción fue grave.
- b) 2 años si la infracción fue muy grave.
- c) 3 años en los supuestos previstos en el artículo 67.2 de esta Ley.

También podrán recuperarse si el titular del permiso realiza con aprovechamiento un curso o cursos de reciclaje y sensibilización en su centro de formación de conductores debidamente autorizado para ello, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.

4. En caso de reiteración o reincidencia en alguna de las infracciones anteriormente citadas sin haberse agotado los plazos a que se refiere el apartado anterior, se producirá la pérdida de un punto más en el caso de las graves y de dos puntos en los otros casos, sin perjuicio de la que corresponda por la nueva infracción.

5. La revocación del permiso de conducir se impondrá con carácter accesorio a las infracciones que den lugar a la pérdida de puntos y con independencia de las sanciones que procedan en cada caso según lo previsto en esta Ley. Cuando se hayan agotado los puntos, la autoridad competente lo verificará y lo comunicará al titular del permiso exponiéndole las circunstancias que originan su aplicación con expresión de los antecedentes infractores, incluyendo en su caso las rehabilitaciones de puntos producidas. Se concederá al titular del permiso trámite de audiencia por quince días, pasado el cual se adoptará la resolución que corresponde.

6. El titular del permiso de conducir revocado podrá obtener uno de nuevo siguiendo el procedimiento y superando las pruebas establecidas para ello, salvo en el supuesto en que se produzca una segunda revocación al amparo de este artículo, en cuyo caso no podrá obtenerse un nuevo permiso hasta transcurridos diez años.

JUSTIFICACIÓN

Se introduce una nueva figura sancionadora de revocación del permiso de conducir en función de los antecedentes infractores del conductor y que, al mismo tiempo, pudiera servir como medida disuasoria para la comisión de nuevas infracciones.

ENMIENDA NÚM. 45
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma

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, a los efectos de adicionar un **apartado Cuarto al artículo 68 a que se refiere el artículo único apartado veintiocho.**

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Veintiocho) Artículo 68 (nuevo apartado).

4. En el caso de infracciones que hayan dado lugar, además de la sanción pecuniaria, a la suspensión del permiso o licencia de conducción, los órganos competentes de las Comunidades Autónomas del País Vasco y Catalunya, en ejercicio de sus competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, una vez firme la sanción impuesta, los expedientes sancionadores a los efectos de ejecutar materialmente dicha suspensión.»

JUSTIFICACIÓN

A los efectos de establecer un procedimiento sancionador único en las Comunidades Autónomas del País Vasco y Catalunya, que tienen competencias transferidas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, con la salvedad que, en su fase final, corresponde al Estado la ejecución material de la suspensión.

ENMIENDA NÚM. 46
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de modificar el **apartado Dos del artículo 81 a que se refiere el artículo único apartado Treinta y siete.**

Redacción que propone:

«ARTICULO ÚNICO

Treinta y siete) Artículo 81, apartado 2.

2. Si no hubiere recaído resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá la caducidad de éste y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de

oficio por el órgano competente para dictar la resolución. Cuando la paralización del procedimiento se hubiere producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y reanudará, por el tiempo que reste hasta un año, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

En concordancia con la enmienda de adición al artículo 68.

ENMIENDA NÚM. 47 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Reforma 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, a los efectos de adicionar una **Disposición Adicional Séptima** al referido texto.

Redacción que propone:

«DISPOSICIÓN ADICIONAL SÉPTIMA

El Gobierno, en el plazo de seis meses desde la aprobación de la presente Ley, regulará las condiciones en que las compañías aseguradoras de vehículos a motor y ciclomotores deben aceptar las peticiones de seguro obligatorio que les realicen los conductores y titulares de vehículos de dos ruedas, con independencia de la edad.»

JUSTIFICACIÓN

A los efectos de evitar la penalización por criterios de edad o de ingresos económicos que imposibilitan a un número importante de ciudadanos cumplir, de forma razonable y proporcional con sus ingresos, con la obligación de circular con el seguro obligatorio.

ENMIENDA NÚM. 48 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley de Re-

forma 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, a los efectos de modificar la **Disposición Final Cuarta** del referido texto.

Redacción que propone:

«DISPOSICIÓN FINAL CUARTA

La presente Ley de reforma del texto articulado del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, entrará en vigor al mes de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado” y se aplicará a todos los hechos sancionables que se cometan a partir de su vigencia, a excepción de los artículos 67.1, 67.2, 67.4, 68.4, 77 y 81 que entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado” antes del 1 de enero de 2002.

El artículo 67.3 entrará en vigor en el momento de completarse por el Gobierno el desarrollo reglamentario de los cursos de reciclaje y sensibilización en materia de seguridad vial previstos en dicho precepto. El Gobierno, mediante Real Decreto, fijará el día de entrada en vigor de este artículo por haber quedado completado el desarrollo reglamentario del mismo.»

JUSTIFICACIÓN

A los efectos de la introducción del euro, debe preverse que las distintas administraciones competentes deben adaptar sus boletines y demás instrumentos de notificación a la nueva moneda.

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 4 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—El Portavoz, **Isidre Molas i Batllori**.

ENMIENDA NÚM. 49 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo 11.4**.

ENMIENDA

De sustitución.

«Queda prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Asimismo queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a los mayores de siete años, siempre que sus conductores sean los padres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una norma, que tal como queda establecida es de imposible cumplimiento a efectos prácticos por parte del cuerpo policial responsable del tráfico. Asimismo limita una práctica habitual en comunidades autónomas como Cataluña donde el uso de la moto como medio de transporte en el ámbito familiar es totalmente habitual y no hay ningún indicador estadístico en cuanto a siniestralidad que aconseje tal medida.

ENMIENDA NÚM. 50

Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **artículo Único, letra F, artículo 18.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la supresión del apartado 1 y una nueva redacción del apartado 2 con el contenido siguiente:

«2. Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes en las vías objeto de esta Ley, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación. De manera especial se regulará la circulación de vehículos pesados y los de velocidad lenta en autopistas y autovías con el objeto de mejorar la seguridad e incrementar la fluidez.»

JUSTIFICACIÓN

Dada la dispersión brutal de velocidades entre los vehículos que circulan normalmente por las autovías y las bicisetas, la autorización generalizada para circular éstas

cuando no exista una vía específica (carril bici) destinada para la circulación, supondría con toda seguridad un incremento sobre el importante número de muertos que ya existen en este colectivo.

La exclusión de la posibilidad de regular reglamentariamente determinados aspectos relativos a la circulación en vías rápidas referidos, por ejemplo a vehículos pesados, no se justifica y mucho más si tenemos en cuenta que países de nuestro entorno tienen regulaciones específicas.

ENMIENDA NÚM. 51

Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), 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, con la siguiente redacción:

«Disposición final.

Primero. El Gobierno procederá a la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que deberá ser informado preceptivamente por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, en el que se fijen los criterios rectores de la Seguridad Vial, se establezca un sistema integral de seguridad vial con objetivos cuantificados de reducción de accidentes y especialmente de reducción del número de lesionados y muertos, con prioridades definidas, inversiones concretas, articulando todas las estrategias posibles de prevención de accidentes y cuantificación real del coste de los mismos.

Segundo. El Gobierno procederá a aumentar el número de efectivos de la Guardia Civil destinados a labores de ordenación y vigilancia del tráfico, hasta alcanzar en el plazo de tres años, un incremento equivalente, como mínimo, al diez por ciento de la plantilla actual.

Tercero. El Gobierno, en coordinación con las Comunidades Autónomas, procederá, de manera urgente, a mejorar la señalización de las carreteras y a la supresión de los puntos negros, así como a elaborar un plan de mantenimiento y conservación de la red viaria que incremente la seguridad vial que deberá incorporarse al Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual establecerá los plazos de ejecución.

Cuarto. El Gobierno, en colaboración con las Comunidades Autónomas, procederá a crear equipos multidisciplinarios de ayuda y asistencia, tanto psicológica como legal, a las víctimas y a sus familiares en caso de accidentes con resultado de muerte o lesiones graves.

Quinto. El Gobierno, mediante Real Decreto, procederá a definir unos procedimientos mínimos a seguir por los agentes competentes para elaborar el atestado que permita garantizar al máximo la reconstrucción del siniestro.

Sexto. El Gobierno procederá a crear equipos multidisciplinarios que tendrán que intervenir en la recogida de muestras en el lugar del siniestro y la elaboración de informes en los accidentes con resultado de muerte o con heridos graves, que permitan determinar con la mayor aproximación posible las causas del mismo.

Séptimo. El Gobierno, en el plazo de seis meses, pondrá a disposición de la Guardia Civil de Tráfico los medios necesarios que permitan consultar en el momento con el fichero de asegurados a fin de conocer si un vehículo que circula sin la acreditación de estar asegurado carece o no del correspondiente seguro, todo ello sin perjuicio de la imposición de la correspondiente sanción por el incumplimiento de las obligaciones legalmente impuestas y de la inmediata inmovilización del vehículo, si carece de seguro obligatorio.

Octavo. El Gobierno deberá establecer vías para el uso preferente o exclusivo de bicicletas que atiendan tanto al uso de las mismas para el deporte como a su utilización por las bicicletas como medio de transporte. A tal efecto el Gobierno queda autorizado para definir en el anexo de la presente Ley los diferentes tipos de vías urbanas e interurbanas que puedan ser utilizadas por los ciclistas, con sus correspondientes características y denominaciones.

Noveno. El Gobierno promoverá, bien directamente en las vías de su competencia, o mediante los correspondientes acuerdos de colaboración con las Comunidades Autónomas y Municipios para las vías que son de su ámbito de competencia, la creación de una red de carriles para bicicletas que permitan, en condiciones de calidad y seguridad, la práctica generalizada del deporte y el uso cotidiano de la bicicleta como medio ordinario de transporte individual. El Plan de Seguridad Vial deberá recoger anualmente las inversiones, número de kilómetros a construir y tipología de los carriles, tanto en vías urbanas como interurbanas.

Décimo. El Gobierno remitirá a las Cortes Generales un informe anual que presentará, en la Comisión correspondiente, el Ministro del Interior que permita evaluar los resultados del Plan Estratégico de Seguridad Vial y realizar las propuestas de resolución que considere oportunas.

Undécimo. La Administración General del Estado, en colaboración con el resto de las Administraciones públicas con competencias en materia de tráfico, y con la finalidad de contribuir a la mejora de nuestra seguridad vial deberá:

— Proseguir y profundizar en los trabajos en el ámbito del programa europeo de evaluación de nuevos modelos de vehículos tendentes a mejorar la seguridad de los mismos y de los peatones.

— Investigar sobre los problemas de seguridad vial que ocasiona el comportamiento de los conductores que se encuentran bajo la influencia de drogas y de determinados medicamentos, estudiando, en particular, las prácticas idó-

neas de control existentes en los Estados miembros y estableciendo mecanismos de detección que permitan un control más eficaz.

— Investigar con vistas al establecimiento de normas para la implantación de sistemas telemáticos en los vehículos y sobre sus efectos en la seguridad vial.

— Investigar sobre la utilización de tecnologías avanzadas de ayuda a la conducción, tanto en los vehículos como en la infraestructura, que presenten un potencial importante para la mejora de la seguridad vial.

— Proseguir en la investigación de tecnologías que favorezcan y se apliquen a la gestión de la velocidad y protección de pasajeros.

Duodécimo. El Gobierno, en el plazo de seis meses, procederá a reformar la Dirección General de Tráfico, que pasará a denominarse Dirección General de Seguridad Vial, y que deberá dotarse con los recursos personales y materiales necesarios que le permita llevar a cabo una política más ambiciosa en materia de seguridad vial, que permita ejecutar con garantías el Plan Nacional de Seguridad Vial, mayor eficacia en su funcionamiento y gestión de sus competencias. Los recursos que transfiera la Jefatura de Tráfico a la Administración del Estado quedan afectados a la financiación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Decimotercero. El Gobierno, en el plazo de tres años, procederá a establecer en toda la red viaria de su competencia, áreas específicas de parada o descanso que posibiliten el uso del móvil y preparadas para realizar las incorporaciones al tráfico en las mejores condiciones posibles para la seguridad de todos.

Decimocuarto. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, adoptará las medidas necesarias para promover la ordenación de la educación vial de modo que se establezca su generalización en el sistema educativo como materia de aprendizaje preceptivo para todos los escolares en el período de enseñanza obligatoria.

JUSTIFICACIÓN

El actual Plan de Seguridad Vial es un repertorio de medidas yuxtapuestas que no constituyen lo que debería ser un Plan que pretendiera atender a la reducción del número de accidentados.

Resulta inadecuada la dotación de la plantilla de la Guardia Civil de tráfico, estancada, pese al incremento del parque de vehículos y los kilómetros de carretera.

Además, es poco razonable, en un país donde la mortalidad en las carreteras es la más alta de Europa, que no exista la más mínima previsión respecto a la necesidad de equipos que estudien las causas de los accidentes para, de este modo, poder ofrecer soluciones.

De otra parte, la situación de los tribunales a la hora de resolver una causa relacionada con un siniestro de tráfico se encuentra, en muchos casos, sin el material probatorio necesario para hacer un pronunciamiento lo más próximo posible a la justicia.

Resulta imprescindible distinguir el supuesto de vehículo no tiene sin seguro en cuyo caso debe ser inmovili-

zado de inmediato a vehículo que no puede acreditar, pero sí tiene seguro.

En la actualidad, el deporte del ciclismo cuenta con un número de aficionados importante. Resulta, pues, necesario, para evitar el gran número de accidentes que sufre el colectivo, dotar de los medios necesarios para practicar este deporte sin poner en riesgo la vida.

Del mismo modo, es imprescindible que las distintas Administraciones promuevan, en el ámbito de sus respectivas competencias, la habilitación de nuevos carriles destinados al uso exclusivo o preferente de bicicletas para que éstas puedan ser utilizadas como medio de transporte ordinario por quien quiera utilizarlo.

La introducción de las nuevas tecnologías hace necesario incrementar su estudio y aplicación en la mejora de la seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 52
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), 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, con la siguiente redacción:

«Disposición Final. El Gobierno, en el plazo de un año, remitirá al Congreso un Proyecto de Ley de reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, donde se establezca una regulación del carné por puntos, equiparable al existente en la mayoría de los países de nuestro entorno que prevea y tenga en cuenta las necesarias especificidades del sector del transporte y la problemática que afecta a estos profesionales. A tal efecto, se tendrá en cuenta los resultados de aplicación del artículo 63 de dicha Ley, referidas a la pérdida de vigencia de las autorizaciones por desaparición de los requisitos que, sobre conocimientos, aptitudes, habilidades o comportamientos esenciales para seguridad de la circulación.»

JUSTIFICACIÓN

La regulación que el Proyecto establece sobre pérdida de vigencia, resulta insuficiente para hacer frente a todas las consecuencias que de la reincidencia en actuaciones infractoras deben derivarse, separándose, además, de la mayoría de las regulaciones de los países de nuestro entorno sin que existan razones que lo justifiquen que no

sea exclusivamente el hecho de que este sistema no impone a la Administración prácticamente ninguna obligación.

De otra parte, ignora absolutamente a un sector como es el de los profesionales de transporte por carretera que tienen una problemática específica que hay que abordar y regular.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 9 enmiendas al Proyecto de Ley de Reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Palacio del Senado, 6 de noviembre de 2001.—El Portavoz, **Esteban González Pons**.

ENMIENDA NÚM. 53
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. Siete**.

ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

En el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 11, se añade después de «... Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil...», lo siguiente:

«y cualquier otro medio o sistema de comunicación...»
(continúa igual).

JUSTIFICACIÓN

Dentro de las medidas que se innovan para potenciar la atención del conductor, deben integrarse también las emisoras de radio que a través del micrófono correspondiente mantienen la comunicación entre conductores de diferentes vehículos, lo que sin duda interfiere gravemente en el grado de atención que es exigible a todos los conductores. De otra manera no existiría cobertura legal suficiente para prohibir la utilización de estos medios de comunicación, que son ajenos a la telefonía móvil que contempla la norma.

ENMIENDA NÚM. 54
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 añade un tercer párrafo al apartado 2 del artículo 60, con el siguiente texto:

«Igualmente y a los fines de garantizar la seguridad vial se regulará reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.»

JUSTIFICACIÓN

Se hace necesario establecer un marco legal que ofrezca cobertura adecuada para regular los centros de reconocimiento de conductores desde la perspectiva de la seguridad vial. En efecto, el régimen de autorizaciones administrativas para conducir establece la constatación de las aptitudes psicofísicas que periódicamente han de ser objeto de nuevas valoraciones a propósito de la prórroga de las mismas. Resulta imprescindible establecer, de modo legal, el régimen de funcionamiento de los centros de reconocimiento y fundamentalmente regular la eficacia de las certificaciones que expidan, toda vez que será la autoridad sanitaria la que autorice la apertura de los mismos y sin embargo serán en las jefaturas de Tráfico donde surtan sus efectos las certificaciones que emitan en relación con la aptitud psicofísica de los conductores; dando oportunidad, incluso, al establecimiento de un régimen de inspecciones que permitan controlar el funcionamiento de los referidos centros.

ENMIENDA NÚM. 55
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. Veintiséis**).

ENMIENDA

De adición.

Se añade in fine en el apartado 1 del artículo 65, después de «... mientras la Autoridad Judicial no pronuncie sentencia firme...» lo siguiente:

«O dicte otra resolución que lo ponga fin sin declaración de responsabilidad y no estuviera fundada en la inexistencia del hecho.»

JUSTIFICACIÓN

Es obvio que los procesos penales concluyen también con resoluciones diferentes a sentencias judiciales y limitar a este tipo de resoluciones los efectos que puedan producir los hechos enjuiciados penalmente en el ámbito administrativo, supone un error de planteamiento que debe corregirse, evitando interpretaciones equívocas que pueden conducir a situaciones de conflicto jurídico que no deben plantearse.

Además resulta coherente con las previsiones contenidas en el artículo 74.3, cuando se regulan las actuaciones administrativas jurisdiccionales penales.

ENMIENDA NÚM. 56
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. Veintisiete**).

ENMIENDA

De sustitución.

El párrafo 4 del apartado 3 del artículo 67 debe sustituirse por el siguiente:

«En los supuestos de revocación del permiso o licencia de conducción no podrá obtenerse una nueva autorización administrativa para conducir mientras no se haya cancelado la sanción que dio origen a la revocación.»

JUSTIFICACIÓN

La revocación de la autorización administrativa para conducir es desde luego una medida extrema que resulta aplicable cuando en un período de tiempo reducido, dos años, se le puede imputar a un conductor una infracción muy grave. Desde luego las infracciones que la ley tipifica como muy graves constituyen factores de agresión notable a la seguridad vial y ahí se justifica plenamente la revocación del permiso o licencia de conducción. La propia norma contempla y regula la posibilidad de dejar sin efecto la revocación mediante la superación de un curso de reciclaje y sensibilización y la sustitución de la revocación por la sanción de suspensión.

Sin embargo la propia norma ofrece la posibilidad de solicitar a quienes se les haya revocado al referida autorización, otra nueva sin contemplar límite alguno. Lo que evidencia un desigual tratamiento para aquellos que utili-

zan el mecanismo legal antes señalado soportando la superación de un curso y la prohibición de conducir por un tiempo determinado, circunstancias que no afectarían a quien obtenga, incluso al día siguiente, otra autorización. Diluyéndose además el carácter ejemplarizante que contiene toda medida que suspende o limita el derecho al conducir.

ENMIENDA NÚM. 57
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. Veintinueve**).

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

Los párrafos 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 70, deben redactarse bajo los números 1, 2, 3 y 4 con el siguiente texto:

«1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización del vehículo cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ley, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes. A estos efectos, se considerará riesgo grave para las personas el conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco homologado. Esta medida será levantada inmediatamente después de que desaparezcan las causas que la hayan motivado. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas a que se refieren los apartados 2 y 3 del artículo 12. Cuando no se hallan provistos del correspondiente seguro obligatorio de vehículos, y cuando no dispongan del título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor.

2. Los agentes de la autoridad también podrán inmovilizar el vehículo en los casos de superar los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo; en el caso de que este haya sido objeto de una reforma de importancia no autorizada; así como también cuando se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50% de los tiempos establecidos reglamentariamente o a consecuencia de indicios que pongan de manifiesto cualquier posible manipulación en los instrumentos de control, pudiendo disponer el traslado del vehículo a los solo efectos y por el tiempo imprescindible para verificar técnicamente dicha reforma o manipulación del tacógrafo o los limitadores de velocidad, co-

riando los gastos de esta inspección por cuenta del denunciado si se acredita la infracción.

3. Los de la autoridad inmovilizarán el vehículo cuando a su conductor se le pueda imputar la infracción prevista en el artículo 65.5.d) de la presente Ley y lo mantendrá inmovilizado mientras subsista la causa de la infracción.

4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo al levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlo sobre la persona responsable y que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende corregir técnicamente la redacción del precepto, pues se producen en el texto aprobado redundancias que se refieren al supuesto de inmovilización por inexistencia del seguro, y contradicciones en cuanto a la inmovilización que procede acordar cuando se detectan excesos en los tiempos de conducción y descanso o su minoración.

ENMIENDA NÚM. 58
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. Veintisiete**).

ENMIENDA

De modificación.

El párrafo 1 del apartado 1 del artículo 67 quedará redactado en los siguientes términos:

«1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 91 euros (15.141 pesetas), las graves con multa de 92 euros (15.308 pesetas) a 301 euros (50.082 pesetas) y las muy graves de 302 euros a 602 euros (100.164 pesetas). En el caso de infracciones graves podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción por el tiempo de hasta tres meses. En el supuesto de infracciones muy graves se impondrá, en todo caso, dicha sanción por el período de hasta tres meses como máximo. El cumplimiento de la sanción de suspensión de la autorización para conducir podrá fraccionarse en la forma que reglamentariamente se determine. La cuantía de la sanción pecuniaria y el período de suspensión del permiso o licencia de conducción, podrán reducirse hasta un 30% de su totalidad y sustituirse en esa parte, a petición del sancionado por otras medidas también reeducadoras que reglamentariamente se determinen. Dichas medidas

consistirán en cursos formativos de comportamiento en materia de seguridad vial o módulos de concienciación sobre las consecuencias que los accidentes de tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Una de las modificaciones contenidas en el proyecto de ley está contemplada en este apartado del artículo 67 cuando se establecen los límites mínimos y máximos de las infracciones de un lado; y de otro lado también contempla la suspensión de las autorizaciones administrativas para conducir, como son los permisos y licencias de conducción y también su sustitución. En el texto aprobado se ha producido un error tanto en la omisión del límite mínimo de las infracciones graves, como también en la omisión de no incluir a las licencias de conducción entre las autorizaciones susceptibles de ser suspendidas. En el trámite parlamentario desarrollado en el Congreso no ha sido objeto de debate alguno ninguna de las omisiones indicadas y por consiguiente no se enmienda dicho texto, subsanándose en este momento los errores detectados.

ENMIENDA NÚM. 59 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. Veintisiete**.

ENMIENDA

De adición.

Se añade al final del párrafo 6 del apartado 2 del artículo 67 el siguiente texto:

«Los mismos efectos se producirán cuando se trate de incumplimientos a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores en cuanto a la eficacia de la inscripción de los referidos centros en las Jefaturas de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Dado el tratamiento otorgado por la ley a los incumplimientos de las normas reguladoras de la enseñanza de los conocimientos y técnicas necesarios para la conducción, resulta coherente extender ese mismo régimen a los centros de reconocimiento de conductores; permitiendo en definitiva dar eficacia rigurosa a las resoluciones que acuerda la autoridad cuando se trate de incumplimientos que merezcan las sanciones que resultan acreedoras a las medidas que se contemplan.

ENMIENDA NÚM. 60 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 Séptima**.

ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

«Será causa legal que permita atribuir la responsabilidad al conductor del vehículo por los daños producidos en un accidente de circulación, el hecho de que se le pueda imputar cualquier incumplimiento a las normas de circulación contempladas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; sin perjuicio de la responsabilidad que sea exigible a quien corresponda conforme a la normativa específica.»

JUSTIFICACIÓN

El texto propuesto establece la posibilidad de imputar la responsabilidad en un accidente de circulación al conductor del vehículo en el caso de incumplimiento de lo establecido en la legislación vigente. Hace posible restablecer el principio de justicia efectiva, lo que permitirá determinar en cada caso la responsabilidad real del accidente.

ENMIENDA NÚM. 61 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 Final Cuarta**.

ENMIENDA

De adición.

Texto que se propone:

En el párrafo segundo de esta Disposición Final debe añadirse la misma previsión reglamentaria referida al apartado 1 del artículo 67, al mismo tiempo que debe limitarse el contenido que se aplaza, así como también la misma previsión respecto al artículo 72.1, párrafo 3, que comenzaría con el mismo texto «el artículo 67 ...», quedando redactado del siguiente modo:

«El artículo 67.1 y 3 y el artículo 72.1 en cuanto se refiera a la sustitución o renovación de las autorizaciones ad-

ministrativas para conducir por determinados cursos u otras medidas también reeducadoras, entrarán en vigor ... (continúa igual). El Gobierno, mediante Real Decreto, fijará el día de entrada en vigor de estos artículos por haber quedado completado el desarrollo reglamentario de los mismos.»

JUSTIFICACIÓN

La previsión contenida en la Disposición Final cuarta aplaza la entrada en vigor de las previsiones contempladas en el artículo 67 al momento de contemplarse por el Go-

bierno el desarrollo reglamentario de los cursos de reciclaje y sensibilización en materia de seguridad vial previstos en dicho precepto.

Teniendo en cuenta que los referidos cursos también se extienden a la posibilidad de sustituir parte de la sanción pecuniaria y el período de suspensión del permiso o licencia de conducción por otras medidas también reeducadoras que consistirán en cursos formativos o módulos de concienciación, en definitiva cursos de reciclaje, parece oportuno aplazar la vigencia de esta posibilidad al momento de completarse por el Gobierno el desarrollo reglamentario.

ÍNDICE

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
ARTÍCULO ÚNICO		
Siete) artículo 11	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	40
	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	41
	Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés	49
	Grupo Parlamentario Popular	53
Siete) artículo 11 (nuevo)	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	12
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	13
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
Ocho) artículo 15 (nuevo)	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	1
Nueve) artículo 18	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	2
	Grupo Parlamentario Socialista	35
	Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés	50
Trece) artículo 32 (nuevo)	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	3
Catorce) artículo 34	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	4
Quince bis) artículo 38 (nuevo)	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	14
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
Diecisiete) artículo 42	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	5
Diecinueve) artículo 49 (nuevo)	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	6
Veintiuno) artículo 60	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	8
	Grupo Parlamentario Popular	54
Veinticuatro) artículo 63	Sr. Quintana González (GPMX)	24
Veinticuatro) artículo 63 (nuevo)	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	15
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
Veinticinco) artículo 64	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	9
Veintiséis) artículo 65	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	16
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	17
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	18
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
	Sr. Quintana González (GPMX)	25
	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	42
Grupo Parlamentario Popular	55	

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
Veintisiete) artículo 67	Sr. Quintana González (GPMX)	26
	Sr. Quintana González (GPMX)	27
	Sr. Quintana González (GPMX)	28
	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	43
	Grupo Parlamentario Popular	56
	Grupo Parlamentario Popular	58
	Grupo Parlamentario Popular	59
Veintisiete bis) artículo 67 bis (nuevo)	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	44
Veintiocho) artículo 68 (nuevo)	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	45
Veintinueve) artículo 70	Grupo Parlamentario Popular	57
Treinta y uno) artículo 72	Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria	32
Treinta y cuatro) artículo 77	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	19
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
Treinta y cinco) artículo 79	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	20
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
Treinta y cinco) artículo 79 (nuevo)	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	21
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	
Treinta y siete) artículo 81	Sr. Quintana González (GPMX)	29
	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	46
Cuarenta) Anexo	Sr. Quintana González (GPMX)	30
Cuarenta) Anexo (nuevo)	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	7
Disposición Adicional Cuarta	Grupo Parlamentario Socialista	36
Disposición Adicional (nueva)	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	10
	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	22
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	23
	Sr. Cámara Fernández (GPMX)	
	Sr. Cabrero Palomares (GPMX)	47
	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	60
Disposición Transitoria Única	Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria	34
	Grupo Parlamentario Socialista	37
Disposición Final Primera	Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos	11
Disposición Final Segunda	Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria	33

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
Disposición Final Cuarta	Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió	48
	Grupo Parlamentario Popular	61
Disposición Final (nueva)	Grupo Parlamentario Socialista	38
	Grupo Parlamentario Socialista	39
	Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés	51
	Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés	52
