

El Senador Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), el Senador José Manuel Marín Gascón (GPMX) y la Senadora Yolanda Merelo Palomares (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

- SE PROPONE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO ÚNICO APARTADO CINCO SEXIES. SU REDACCIÓN DEBE DECIR:

“Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, sin que pueda exigirse más de un establecimiento físico o local, en los términos que reglamentariamente se establezca.

*La enseñanza de la conducción relativa a los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir podrá efectuarse a distancia, **siempre que se garanticen una identificación fiable del usuario, la interacción y unos medios de control adecuados, de conformidad con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente.**»”.*

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que pretende definir más detalladamente la forma en la que las clases teóricas de conducción podrán impartirse a distancia.

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. Dos.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado dos.

Se propone la adición de un nuevo apartado dos del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«dos. Se modifica la letra p) del artículo 5 queda redactado del siguiente modo:

“p) Conceder las autorizaciones a los centros de formación regulados por el artículo 62 para la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, elaborar el contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

El Senador Fabián Chinaa Correa (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De supresión.

De supresión de la Disposición Adicional Tercera Ter

JUSTIFICACIÓN

Se considera la eliminación de esta disposición Tercera, porque quedaría recogida en el texto propuesto anteriormente (2) para el párrafo tercero del Artículo 62.1.

Igualmente desde la **Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES)**, de acuerdo con las múltiples razones, argumentos y datos expuestos en el documento “La formación de los conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la Ley de Seguridad Vial”, que se adjunta a esta petición, consideramos que sus Señorías deberían plantearse la posibilidad de que (como ocurre ya en casi todos los países europeos), para la obtención de permisos de conducir, exista en España una formación teórica y práctica, presencial, reglada y controlada.

Una formación que, desde ANAES, estimamos debe ser **presencial y obligatoria** y versar sobre educación, concienciación y sensibilización vial orientada a la adquisición e interiorización de una serie de actitudes y comportamientos seguros al volante, necesarios para la mejora de la seguridad vial en nuestras vías. Esta formación tendría que tener una duración mínima de **8-10 horas**, un período de tiempo corto, muy alejado de la media europea situada en 24-30 horas de formación presencial obligatoria. De hecho, comparado con la gran mayoría de países de nuestro entorno, el módulo formativo obligatorio que proponemos tan sólo ocuparía una tercera parte de las horas que se imparten en otros estados de la Unión Europea.

El Senador Fabián Chinaa Correa (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del tercer párrafo del artículo 62 por el siguiente texto:

Para obtener el permiso de conducir será necesaria la realización de un curso de educación vial, concienciación y sensibilización presencial en un centro de formación vial. El contenido y duración de este curso se determinará de forma reglamentaria, previa consulta con las asociaciones de víctimas y entidades expertas en seguridad vial.”

JUSTIFICACIÓN

Se solicita porque creemos que estamos, únicamente, ante un cambio en el modelo de negocio, sin que se haya tenido en cuenta la calidad de la formación en un tema tan sensible como es todo lo relativo a la seguridad vial, y porque creemos firmemente, al igual que el propio Ministerio de Educación y Formación Profesional que “a distancia no hay educación” y “que la enseñanza on-line no sirve para educar ni puede sustituir los aprendizajes presenciales”.

Cabe destacar que es esta es la creencia de la gran mayoría de organismos públicos españoles (Ministerio de Educación y Formación Profesional, la Dirección General de Tráfico (DGT), el Consejo Superior de Tráfico, etc), las Consejerías de Educación de las diferentes CC.AA, Universidades públicas y privadas, la propia Comisión Europea y la gran mayoría de países de la Unión Europea, asociaciones de víctimas, expertos en la materia, etc.

(Rogamos se lea con detalle el ya mencionado informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta Asociación presentó en la Cámara alta por registro, el pasado 13 de Octubre, y que se vuelve a adjuntar a esta petición de modificación del texto de la referida Ley).

El Senador Fabián Chinaa Correa (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo 62

Se propone la modificación del segundo párrafo por el siguiente texto:

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

JUSTIFICACIÓN

Se solicita por los graves efectos que conllevaría esta nueva redacción para la siniestralidad vial en España, cuyas cifras aumentarían drásticamente (cabe recordar que el 90% de los siniestros viales en España, según datos de la Dirección General de Tráfico, son consecuencia del denominado “factor humano”), así como para el sector de las autoescuelas, que se vería abocado a un cierre masivo de centros de formación vial, con la consiguiente pérdida de decenas de miles de puestos de trabajo. Todo esto queda explicado, y recogido, de forma pormenorizada, en el informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta asociación presentó en la Cámara Alta por registro, el pasado 13 de octubre, y que se adjunta a esta petición de modificación del texto de la referida Ley.

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De supresión.

De supresión de la Disposición Adicional Tercera Ter

JUSTIFICACIÓN

Se considera la eliminación de esta disposición Tercera, porque quedaría recogida en el texto propuesto anteriormente (2) para el párrafo tercero del Artículo 62.1.

Igualmente desde la **Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES)**, de acuerdo con las múltiples razones, argumentos y datos expuestos en el documento “La formación de los conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la Ley de Seguridad Vial”, que se adjunta a esta petición, consideramos que sus Señorías deberían plantearse la posibilidad de que (como ocurre ya en casi todos los países europeos), para la obtención de permisos de conducir, exista en España una formación teórica y práctica, presencial, reglada y controlada.

Una formación que, desde ANAES, estimamos debe ser **presencial y obligatoria** y versar sobre educación, concienciación y sensibilización vial orientada a la adquisición e interiorización de una serie de actitudes y comportamientos seguros al volante, necesarios para la mejora de la seguridad vial en nuestras vías. Esta formación tendría que tener una duración mínima de **8-10 horas**, un período de tiempo corto, muy alejado de la media europea situada en 24-30 horas de formación presencial obligatoria. De hecho, comparado con la gran mayoría de países de nuestro entorno, el módulo formativo obligatorio que proponemos tan sólo ocuparía una tercera parte de las horas que se imparten en otros estados de la Unión Europea.

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del tercer párrafo del artículo 62 por el siguiente texto:

Para obtener el permiso de conducir será necesaria la realización de un curso de educación vial, concienciación y sensibilización presencial en un centro de formación vial. El contenido y duración de este curso se determinará de forma reglamentaria, previa consulta con las asociaciones de víctimas y entidades expertas en seguridad vial.”

JUSTIFICACIÓN

Se solicita porque creemos que estamos, únicamente, ante un cambio en el modelo de negocio, sin que se haya tenido en cuenta la calidad de la formación en un tema tan sensible como es todo lo relativo a la seguridad vial, y porque creemos firmemente, al igual que el propio Ministerio de Educación y Formación Profesional que “a distancia no hay educación” y “que la enseñanza on-line no sirve para educar ni puede sustituir los aprendizajes presenciales”.

Cabe destacar que es esta es la creencia de la gran mayoría de organismos públicos españoles (Ministerio de Educación y Formación Profesional, la Dirección General de Tráfico (DGT), el Consejo Superior de Tráfico, etc), las Consejerías de Educación de las diferentes CC.AA, Universidades públicas y privadas, la propia Comisión Europea y la gran mayoría de países de la Unión Europea, asociaciones de víctimas, expertos en la materia, etc.

(Rogamos se lea con detalle el ya mencionado informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta Asociación presentó en la Cámara alta por registro, el pasado 13 de Octubre, y que se vuelve a adjuntar a esta petición de modificación del texto de la referida Ley).

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo 62

Se propone la modificación del segundo párrafo por el siguiente texto:

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

JUSTIFICACIÓN

Se solicita por los graves efectos que conllevaría esta nueva redacción para la siniestralidad vial en España, cuyas cifras aumentarían drásticamente (cabe recordar que el 90% de los siniestros viales en España, según datos de la Dirección General de Tráfico, son consecuencia del denominado “factor humano”), así como para el sector de las autoescuelas, que se vería abocado a un cierre masivo de centros de formación vial, con la consiguiente pérdida de decenas de miles de puestos de trabajo. Todo esto queda explicado, y recogido, de forma pormenorizada, en el informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta asociación presentó en la Cámara Alta por registro, el pasado 13 de octubre, y que se adjunta a esta petición de modificación del texto de la referida Ley.

De modificación del artículo 62

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De sustitución.

APARTADO: Cinco sexies

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: La nueva formulación de la norma puede dar pie a modelos propensos a la competencia desleal, a la deslocalización y a la disminución de la calidad en la formación y enseñanza de los conocimientos de conducción y seguridad vial.

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

Justificación

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir. Así mismo se debe garantizar el respeto al marco competencial.

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD), el Senador José Miguel Fernández Viadero (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Disposición Adicional tercera ter, quedaría redactada así:

“Para la obtención de un permiso o licencia de conducción, se establecerán cursos obligatorios de concienciación y sensibilización que se impartirán de forma presencial o en modalidad online, en plataforma designada por el centro acreditado según el artículo 62 de la presente Ley, siempre que se asegure la interacción en aula virtual en directo. Los contenidos y características se determinarán de forma reglamentaria, previa consulta a los expertos en seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.”

JUSTIFICACIÓN:

Numerosos estudios e investigadores relevantes, expertos en el tema de la formación de conductores y la seguridad vial, inciden en la necesidad e importancia para la seguridad vial de influir en la conducta y en la aptitud de los futuros conductores, con el fin de que estos, por un lado, desarrollen sus capacidades y habilidades para percibir el riesgo con mayor facilidad, y por otro, se conciencien sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de los usuarios de las vías y se sensibilicen sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos, razón por la que los cursos regulados en esta disposición adicional deberían vincularse a la obtención del permiso de conducir.

Asimismo, coinciden en que, estas materias y habilidades deben inculcarse a través de una formación presencial que permitan la interacción de los docentes y testimonios con el alumnado.

En el caso, no recomendable según los expertos, de que haya que utilizarse el sistema online, debería impartirse a través de aplicaciones informáticas que permitan la presencia del formador vial y del alumno en el aula virtual, para la interacción simultánea y en directo de ambos.

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD), el Senador José Miguel Fernández Viadero (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 62 del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE:

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

JUSTIFICACIÓN

La aprobación de la Ley de Tráfico con la redacción del artículo 62, enmendada en el Congreso, generaría una competencia desleal que derivaría, irremediablemente, en una importante disminución de las condiciones y derechos laborales de los trabajadores y el cierre automático de miles de autoescuelas, y sus sucursales, con la consecuente pérdida directa de puestos de trabajo de personal administrativo y de profesores de formación vial. Además, originaría un importante perjuicio para el ciudadano derivado del colapso de los centros de exámenes.

A su vez, esta situación provocaría un severo deterioro de la formación y la seguridad vial que indudablemente repercutiría en una mayor siniestralidad, es decir, más personas fallecidas y heridas por siniestros viales. Dicha modificación destruiría en gran medida la estructura sobre la que se ha soportado la formación de los aspirantes a conductores.

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir.

El Senador Koldo Martínez Urionabarrenetxea (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Apartado Cinco Sexies (nuevo)

Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 62 del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE.

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

JUSTIFICACIÓN

La aprobación de la Ley de Tráfico con la redacción del artículo 62, enmendada en el Congreso, generaría una competencia desleal que derivaría, irremediablemente, en una importante disminución de las condiciones y derechos laborales de los trabajadores y el cierre automático de miles de autoescuelas, y sus sucursales, con la consecuente pérdida directa de puestos de trabajo de personal administrativo y de profesores de formación vial. Además, originaría un importante perjuicio para el ciudadano derivado del colapso de los centros de exámenes.

A su vez, esta situación provocaría un severo deterioro de la formación y la seguridad vial que indudablemente repercutiría en una mayor siniestralidad, es decir, más personas fallecidas y heridas por siniestros viales. Dicha modificación destruiría en gran medida la estructura sobre la que se ha soportado la formación de los aspirantes a conductores.

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir.

El Senador Emilio Argüeso Torres (GPMX) y la Senadora Ruth Goñi Sarries (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Apartado Cinco Sexies (nuevo). Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 62 del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE.

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

JUSTIFICACIÓN

La aprobación de la Ley de Tráfico con la redacción del artículo 62, enmendada en el Congreso, generaría una competencia desleal que derivaría, irremediablemente, en una importante disminución de las condiciones y derechos laborales de los trabajadores y el cierre automático de miles de autoescuelas, y sus sucursales, con la consecuente pérdida directa de puestos de trabajo de personal administrativo y de profesores de formación vial. Además, originaría un importante perjuicio para el ciudadano derivado del colapso de los centros de exámenes.

A su vez, esta situación provocaría un severo deterioro de la formación y la seguridad vial que indudablemente repercutiría en una mayor siniestralidad, es decir, más personas fallecidas y heridas por siniestros viales. Dicha modificación destruiría en gran medida la estructura sobre la que se ha soportado la formación de los aspirantes a conductores.

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 1

De don Emilio Argüeso Torres (GPMX) y de doña Ruth Goñi Sarries (GPMX)

El Senador Emilio Argüeso Torres (GPMX) y la Senadora Ruth Goñi Sarries (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Apartado Cinco Sexies (nuevo). Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 62 del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE.

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

JUSTIFICACIÓN

La aprobación de la Ley de Tráfico con la redacción del artículo 62, enmendada en el Congreso, generaría una competencia desleal que derivaría, irremediablemente, en una importante disminución de las condiciones y derechos laborales de los trabajadores y el cierre automático de miles de autoescuelas, y sus sucursales, con la consecuente pérdida directa de puestos de trabajo de personal administrativo y de profesores de formación vial. Además, originaría un importante perjuicio para el ciudadano derivado del colapso de los centros de exámenes.

A su vez, esta situación provocaría un severo deterioro de la formación y la seguridad vial que indudablemente repercutiría en una mayor siniestralidad, es decir, más personas fallecidas y heridas por siniestros viales. Dicha modificación destruiría en gran medida la estructura sobre la que se ha soportado la formación de los aspirantes a conductores.

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 2

De don Emilio Argüeso Torres (GPMX) y de doña Ruth Goñi Sarries (GPMX)

El Senador Emilio Argüeso Torres (GPMX) y la Senadora Ruth Goñi Sarries (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Apartado Doce Ter (nuevo). Se propone modificar la redacción de la disposición adicional tercera ter “*Cursos de concienciación y sensibilización*” del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE:

Disposición Adicional tercera ter

“Para la obtención de un permiso o licencia de conducción, se establecerán cursos obligatorios de concienciación y sensibilización que se impartirán de forma presencial. Los contenidos y características se determinarán de forma reglamentaria, previa consulta a los expertos en seguridad vial así como a las asociaciones de víctimas.”

JUSTIFICACIÓN

Numerosos estudios e investigadores relevantes, expertos en el tema de la formación de conductores y la seguridad vial, inciden en la necesidad e importancia para la seguridad vial de influir en la conducta y en la aptitud de los futuros conductores, con el fin de que estos, por un lado,

desarrollen sus capacidades y habilidades para percibir el riesgo con mayor facilidad, y por otro, se conciencien sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de usuarios de las vías y se sensibilicen sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos, razón por la que los cursos regulados en esta disposición adicional deberían vincularse a la obtención del permiso de conducir.

Asimismo, coinciden en que, estas materias y habilidades deben inculcarse a

través de una formación presencial que permitan la interacción de los docentes y testimonios con el alumnado.

En el caso, no recomendable según los expertos, de que haya que utilizarse el sistema on line, debería impartirse a través de aplicaciones informáticas que permitan la presencia del formador vial y del alumno en el aula virtual, para la interacción simultánea y en directo de ambos.

ENMIENDA NÚM. 3
De don Koldo Martínez Urionabarrenetxea (GPIC)

El Senador Koldo Martínez Urionabarrenetxea (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Apartado Cinco Sexies (nuevo)

Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 62 del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE.

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

JUSTIFICACIÓN

La aprobación de la Ley de Tráfico con la redacción del artículo 62, enmendada en el Congreso, generaría una competencia desleal que derivaría, irremediablemente, en una importante disminución de las condiciones y derechos laborales de los trabajadores y el cierre automático de miles de autoescuelas, y sus sucursales, con la consecuente pérdida directa de puestos de trabajo de personal administrativo y de profesores de formación vial. Además, originaría un importante perjuicio para el ciudadano derivado del colapso de los centros de exámenes.

A su vez, esta situación provocaría un severo deterioro de la formación y la seguridad vial que indudablemente repercutiría en una mayor siniestralidad, es decir, más personas fallecidas y heridas por siniestros viales. Dicha modificación destruiría en gran medida la estructura sobre la que se ha soportado la formación de los aspirantes a conductores.

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 4
De don Koldo Martínez Urionabarrenetxea (GPIC)

El Senador Koldo Martínez Urionabarrenetxea (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Apartado Doce Ter (nuevo). Se propone modificar la redacción de la disposición adicional tercera ter “Cursos de concienciación y sensibilización” del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE:

Disposición Adicional tercera ter

“Para la obtención de un permiso o licencia de conducción, se establecerán cursos obligatorios de concienciación y sensibilización que se impartirán de forma presencial. Los contenidos y características se determinarán de forma reglamentaria, previa consulta a los expertos en seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.”

JUSTIFICACIÓN

Numerosos estudios e investigadores relevantes, expertos en el tema de la formación de conductores y la seguridad vial, inciden en la necesidad e importancia para la seguridad vial de influir en la conducta y en la aptitud de los futuros conductores, con el fin de que estos, por un lado, desarrollen sus capacidades y habilidades para percibir el riesgo con mayor facilidad, y por otro, se conciencien sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de los usuarios de las vías y se sensibilicen sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos, razón por la que los cursos regulados en esta disposición adicional deberían vincularse a la obtención del permiso de conducir.

Asimismo, coinciden en que, estas materias y habilidades deben inculcarse a través de una formación presencial que permitan la interacción de los docentes y testimonios con el alumnado.

En el caso, no recomendable según los expertos, de que haya que utilizarse el sistema on line, debería impartirse a través de aplicaciones informáticas que permitan la presencia del formador vial y del alumno en el aula virtual, para la interacción simultánea y en directo de ambos.

ENMIENDA NÚM. 5

De don Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD), de don José Miguel Fernández Viadero (GPD) y de doña Beatriz Martín Larred (GPD)

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD), el Senador José Miguel Fernández Viadero (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 62 del Proyecto Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, de conformidad con el siguiente texto:

NUEVO TEXTO QUE SE PROPONE:

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

JUSTIFICACIÓN

La aprobación de la Ley de Tráfico con la redacción del artículo 62, enmendada en el Congreso, generaría una competencia desleal que derivaría, irremediablemente, en una importante disminución de las condiciones y derechos laborales de los trabajadores y el cierre automático de miles de autoescuelas, y sus sucursales, con la consecuente pérdida directa de puestos de trabajo de personal administrativo y de profesores de formación vial. Además, originaría un importante perjuicio para el ciudadano derivado del colapso de los centros de exámenes.

A su vez, esta situación provocaría un severo deterioro de la formación y la seguridad vial que indudablemente repercutiría en una mayor siniestralidad, es decir, más personas fallecidas y heridas por siniestros viales. Dicha modificación destruiría en gran medida la estructura sobre la que se ha soportado la formación de los aspirantes a conductores.

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir.

ENMIENDA NÚM. 6

De don Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD), de don José Miguel Fernández Viadero (GPD) y de doña Beatriz Martín Larred (GPD)

El Senador Joaquín Vicente Egea Serrano (GPD), el Senador José Miguel Fernández Viadero (GPD) y la Senadora Beatriz Martín Larred (GPD), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Disposición Adicional tercera ter, quedaría redactada así:

“Para la obtención de un permiso o licencia de conducción, se establecerán cursos obligatorios de concienciación y sensibilización que se impartirán de forma presencial o en modalidad online, en plataforma designada por el centro acreditado según el artículo 62 de la presente Ley, siempre que se asegure la interacción en aula virtual en directo. Los contenidos y características se determinarán de forma reglamentaria, previa consulta a los expertos en seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.”

JUSTIFICACIÓN:

Numerosos estudios e investigadores relevantes, expertos en el tema de la formación de conductores y la seguridad vial, inciden en la necesidad e importancia para la seguridad vial de influir en la conducta y en la aptitud de los futuros conductores, con el fin de que estos, por un lado, desarrollen sus capacidades y habilidades para percibir el riesgo con mayor facilidad, y por otro, se conciencien sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de los usuarios de las vías y se sensibilicen sobre las graves consecuencias que tienen los accidentes de tráfico y la responsabilidad del conductor en los mismos, razón por la que los cursos regulados en esta disposición adicional deberían vincularse a la obtención del permiso de conducir.

Asimismo, coinciden en que, estas materias y habilidades deben inculcarse a través de una formación presencial que permitan la interacción de los docentes y testimonios con el alumnado.

En el caso, no recomendable según los expertos, de que haya que utilizarse el sistema online, debería impartirse a través de aplicaciones informáticas que permitan la presencia del formador vial y del alumno en el aula virtual, para la interacción simultánea y en directo de ambos.

ENMIENDA NÚM. 7

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dos.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Punto Dos.

Se propone la modificación del punto dos del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

“**Dos.** Se añaden los párrafos r) al artículo 5, con el siguiente contenido:

«r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, **impartidos por profesores de formación vial**, cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.»

[...]”

Justificación

Es necesario especificar quienes van a impartir los cursos de conducción segura y eficiente para evitar intrusismo laboral en detrimento de los profesores de formación vial.

ENMIENDA NÚM. 8

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Tres.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Punto Tres.

Se propone la modificación del punto tres del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

“**Tres.** El apartado 2 del artículo 10 quedan redactados del siguiente modo:

[...]

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, **estando terminantemente prohibido el acoso a otros conductores, especialmente si son ciclistas.**

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.”

Justificación

Es necesario incluir expresamente el supuesto de acoso a otros usuarios de la vía, especialmente a ciclistas, por el peligro que tal acción negligente entraña.

ENMIENDA NÚM. 9

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Punto Cuatro.

Se propone añadir un apartado séptimo al artículo 13 de la Ley de Seguridad vial, con el siguiente redactado:

“7. Queda prohibido conducir fumando. “

Justificación:

La legislación sobre circulación actual es un poco ambigua, puesto que no impide fumar conduciendo, como tampoco prohíbe comer o maquillarse al volante, pero sí, en cambio, prohíbe específicamente la utilización de aparatos telefónicos o GPS. La gran paradoja de las distracciones, puesto que, al fumar, el conductor aparta la mano del volante y la mirada de la carretera en la hora de buscar el paquete, encender o apagar el cigarrillo, utilizar el cenicero.

De hecho, tanto el artículo 13 de la Ley de Seguridad Vial y el artículo 18.1 del Reglamento General de Circulación establecen con solo que “el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan lo resto de los pasajeros...”.

Por lo tanto, tal y como establecen ambas normativas, la última responsabilidad de sancionar al conductor para fumar es de la autoridad competente, que tiene que valorar

si el comportamiento de esta persona supone o no un riesgo para él y el resto de usuarios de la vía y, por lo tanto, hay que denunciarlo, puesto que esta conducta no está expresamente tipificada.

Según la propia Dirección General de Tráfico, fumar mientras se conduce multiplica por 1'5 el riesgo de sufrir un accidente. De hecho, según este organismo, el 60% de los accidentes y el 30% de las víctimas mortales se producen por distracciones al volante y fumar es una de las distracciones más frecuentes entre los conductores, puesto que encender un cigarrillo supone 4'1 segundos y fumarlo requiere otros tres o cuatro minutos, por lo cual, durante todo este tiempo, el conductor está circulando sin tener los cinco sentidos en la propia conducción, con el consiguiente riesgo para la seguridad viaria.

Pero el riesgo de fumar dentro de un vehículo es triple, por un lado, por las distracciones que general, por el otro, para ser un peligro para la salud del conductor y de los ocupantes del vehículo, especialmente si son niños o mujeres embarazadas, y, finalmente, por el otro, por el riesgo de incendio forestal que compuerta, puesto que lamentablemente es muy habitual que los conductores y ocupantes acaben tirando las colillas por la ventanilla.

Las asociaciones SEMERGEN (Sociedad Española de Médicos de Atención Primaria), SEMT (Sociedad Española de Medicina del Tráfico) y SEPAR (Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica) pusieron en marcha una iniciativa para concienciar sobre el peligro de fumar dentro de uno vehículo.

El humo del tabaco contiene más de 7.000 sustancias, siendo nocivas unas 250 y cancerígenas alrededor de 70 y, como indica la propia Direcció General de Trànsit la exposición al humo del tabaco dentro de un vehículo incrementa, a largo plazo, el riesgo de sufrir un ictus, enfermedades cardiovasculares, tumores y bronquitis cròniques⁸. De hecho, algunos países han prohibido ya fumar dentro de los vehículos si se viaja con menores de edad o embarazadas, como por ejemplo Francia, Reino Unido, Australia o algunas zonas de los Estados Unidos y Canadá.

ENMIENDA NÚM. 10
Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco quater (nuevo)** (introducido por el Congreso de los Diputados).

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Cinco quater (nuevo.)

Se modifica el artículo 47, que queda redactado como sigue:

«Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad. El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas. **Se exceptuarán de esta obligación las vías o travesías segregadas del tráfico a motor.**

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

Justificación:

Ir adecuando la normativa estatal a los países en los que la bicicleta está más instaurada y estandarizar las normas con las europeas. Está demostrado que el uso obligatorio del

casco desincentiva el uso de la bicicleta. De esta manera además de fomentar el uso de la bicicleta se está potenciando el ciclo turismo internacional. Asimismo, hay que tener en cuenta los estudios que apuntan que la falsa sensación de seguridad que proporciona el casco, induce a realizar maniobras más peligrosas.

ENMIENDA NÚM. 11

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Punto Seis.

Se propone la modificación del punto seis del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

“**Seis**. Se añade un apartado 5 al artículo 63 con el siguiente redactado:

«5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se **tenga un mínimo de 8 puntos en el permiso de conducir**, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de **doce** puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.

Del mismo modo, una misma persona no podrán alternar en ese plazo de 2 años cursos de conducción segura y eficiente con cursos de sensibilización y reeducación vial.»”

Justificación

(12 puntos) El otorgamiento de dos puntos en el permiso de conducir como consecuencia de la superación de cursos de conducción segura y eficiente deber der entendida como una bonificación o compensación al crédito social de confianza que significa el saldo de puntos. Por lo tanto, esta compensación debe ser limitada, tanto en la frecuencia como en la obtención de puntos, con el fin de evitar la creencia de que la realización de los cursos es otra vía para la recuperación de puntos del permiso de

conducir, con el desprestigio y distorsión del sistema de puntos y sus mecanismos restauración que conllevaría.

(8 puntos y limitación 2 años) Limitar la recuperación de puntos en el permiso de conducir mediante la realización de cursos de conducción segura y eficiente. Esta limitación persigue evitar dos conflictos: 1) Dañar el espíritu del sistema de los cursos de sensibilización y recuperación vial; y 2) Discriminación en función de la renta del ciudadano infractor.

ENMIENDA NÚM. 12

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Ocho.

Se propone modificar el párrafo n) del artículo 76 de la Ley de Seguridad Vial, con el siguiente redactado:

“n) Arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir ~~incendios~~ accidentes, o que obstaculicen la libre circulación”.

Justificación:

Mejora Técnica.

ENMIENDA NÚM. 13

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Ocho.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Ocho.

Se propone añadir un párrafo z4) al artículo 76 de la Ley de Seguridad vial, con el siguiente redactado:

“z.4) Conducir fumando”.

Justificación:

Si se acepta la modificación propuesta, se propone tipificar por la gravedad asociada a cada conducta como infracción leve o grave.

En este sentido, conducir fumando, teniendo en cuenta que se pone directamente en riesgo la seguridad vial, se tendría que tipificar como infracción grave, por lo cual habría que tipificarla expresamente como tal dentro del artículo 76 de la Ley de Seguridad Vial.

ENMIENDA NÚM. 14
Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Nueve.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Nueve.

Se propone añadir un apartado v) al artículo 77 de la Ley de Seguridad Vial, con el siguiente redactado:

“v) Arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios”.

Justificación:

En Cataluña, en los últimos cinco años (2016 – 2020) se han producido en Cataluña 104 incendios forestales por el lanzamiento de colillas, que han quemado casi mil hectáreas, sin olvidar que una colilla fue la causa del incendio de la Jonquera del año 2012, el incendio más grande de los últimos años en Cataluña, que quemó más de 10.000 hectáreas. De hecho, durante los últimos debe años, el 5% de los incendios forestales en Cataluña son causados por el lanzamiento de colillas, pero han sido la causa del 33% del total de hectáreas quemadas.

Es evidente, pues que existe una escasa concienciación social, todo y las numerosas campañas realizadas, además de que son pocas o muy pocas las sanciones impuestas por el lanzamiento de colillas, lo cual, da lugar a una preocupante sensación de impunidad.

Esta escasa conciencia social se agravia por el hecho de que los ceniceros y los mecheros han dejado de ser una equipación de serie en la mayoría de los vehículos, con la finalidad precisamente de disminuir las distracciones alrededor, pero, por el contrario, provoca que muchos conductores y ocupantes de los vehículos opten para tirar

precisamente sus colillas por la ventanilla en no disponer de ningún cenicero en su vehículo.

El artículo 12.4 de la Ley de Seguridad Vial y el artículo 6 del Reglamento de Circulación consideran solo infracción grave tirar a la vía cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad viaria.

Como infracción grave, la Ley de Seguridad Vial castiga esta acción con una multa de 200 euros y, adicionalmente, la pérdida de 4 puntos. Una tipificación y una sanción que consideramos que no son proporcionales al riesgo que esta conducta negligente supone, especialmente al riesgo de incendio forestal. Teniendo en cuenta la escasa concienciación social existente, todo y las numerosas campañas realizadas, creemos que una infracción tanto imprudente y negligente como esta tendría que ser considerada una infracción muy grave, sancionada, de acuerdo con la actual ley de seguridad viaria, con una sanción de 500 euros. Y como infracción muy grave, tendría que ir aparejada una pérdida de 6 puntos, al igual que pasa cuando se conduce de forma temeraria, en sentido contrario o con inhibidores de radares.

ENMIENDA NÚM. 15

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diez.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Punto Diez.

Se propone la modificación del punto diez del artículo único, que queda redactado en los siguientes términos:

“**Diez.** Se modifica el **párrafo primero del apartado 3** del artículo 80 en los siguientes términos:

[...]

«3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77. q) y s) se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización o certificación por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades».

[...]”

Justificación

Coherencia en cuanto a las infracciones y sanciones para centros de formación, sean autoescuelas o centros que imparten los cursos de conducción segura y eficiente.

ENMIENDA NÚM. 16

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Once.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Once (nuevo).

Se propone modificar el apartado K) y añadir un nuevo apartado XX) al artículo 104 de la Ley de Seguridad Vial, con el siguiente redactado:

k) Conducir un vehículo a motor o ciclomotor sin disponer del correspondiente permiso de conducción válido y en vigor.

(...)

XX) El conductor de positivo en el control para la detección de alcohol o de drogas.

Justificación

De este redactado se tiene que entender “en vigor” tanto el que supone la vigencia por haber realizado los cursos de sensibilización en caso de una suspensión, como la vigencia que computa haber superado la constatación de las aptitudes psicofísicas.

Con este redactado se podrían apartar cautelarmente de la circulación conductores que constituyen un peligro potencial por la seguridad viaria y contribuir a los objetivos de la reducción de la mortalidad en la red viaria.

ENMIENDA NÚM. 17
Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Dieciocho.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Punto Dieciocho. Anexo II.

Se propone la modificación del Punto Dieciocho (Anexo II), que queda redactado en los siguientes términos:

“**Dieciocho.** El anexo II queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

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

	Puntos
[...]	[...]
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación	6
[...]	
12. Adelantar poniendo en peligro, acosando o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	6

[...]	[...]
22. Estacionar en indebidamente en zonas para uso exclusivo de personas con discapacidad o en carriles o vías ciclistas.	3
23. Conducir sin mantener distancia frontal o lateral de seguridad suficiente o poniendo en peligro a los ocupantes de un vehículo de enseñanza de la conducción. Situarse entre el vehículo de formación con el que circula el alumno y el vehículo con el que circula el profesor de formación vial.	3
24. Parar o estacionar en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad, así como en paso de peatones cuando se impida el paso.	3

[...]»”

Justificación

Punto 12: El proyecto de ley modifica el Anexo II, y añade en el punto 12 (“Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas”) el supuesto de adelantarlos “sin dejar la separación mínima de 1,5 metros”. Sin embargo, mantiene para tales esos supuestos la pérdida de 4 puntos. Entendemos que debe incluirse específicamente el supuesto de “acoso” al ciclista y que la vida e integridad física del ciclista son valores y bienes que exigen la máxima protección. Si se quiere corregir esta grave siniestralidad por la vía sancionadora, el adelantamiento poniendo en peligro la vida o la integridad física del ciclista debe llevar aparejada la pérdida de 6 puntos y no de cuatro. No se entiende que sea menos reprochable poner en peligro la vida de un ciclista que “utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce” (nuevo punto 8).

Punto 22: Es necesario añadir esta medida disuasoria ante la costumbre generalizada de ocupar estas zonas y vías por vehículos no autorizados.

Punto 23: Nos parece una práctica peligrosa que se repite tanto en poblado como por carretera y cuya normalización ha creado en los conductores una convicción generalizada de impunidad a la que debemos poner fin. Su inclusión como infracción

que lleva aparejada pérdida de puntos puede ser una medida apta para disuadir este comportamiento.

Punto 24: Las zonas de estacionamiento reservado para personas con discapacidad se caracterizan por ser accesibles y seguras. Habitualmente, se encuentran situadas en las cercanías de pasos de peatones o zonas peatonales. La parada o estacionamiento de vehículos no autorizados, supone un riesgo para los titulares del derecho, al tener que utilizar otras plazas de estacionamiento distantes de los pasos de peatones, con los consiguientes desplazamientos por la calzada. Esta situación supone un evidente riesgo para su integridad personal y colectiva en el tráfico.

En el caso de los pasos de peatones, las personas con discapacidad al no poder acceder, por estar estacionado o parado un vehículo, deberán encontrar otro paso o acceso, lo que supone desplazarse por la calzada arriesgando su seguridad y la del resto de la circulación.

ENMIENDA NÚM. 18

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve.**

ENMIENDA

De modificación.

Artículo único. Punto Diecinueve. Anexo VIII.

Se propone la modificación del Punto Diecinueve (Anexo VIII), que queda redactado en los siguientes términos:

“**Diecinueve.** Se incorpora un anexo VIII con el siguiente contenido:

«ANEXO VIII

Cursos de conducción segura y eficiente

[...]

3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y **contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas como conductores de vehículos más vulnerables.**

[...]»”

Justificación

Los accidentes con víctimas ciclistas se deben en gran parte a la falta de conciencia de los conductores de vehículos a motor sobre el derecho de los ciclistas a circular por la red viaria y sobre el peligro que crean al adelantarlos sin guardar la distancia de seguridad o al acosarlos como si fuesen un obstáculo en la vía que entorpece su marcha.

Por ello es necesario que el contenido de los cursos de conducción segura y eficiente incluyan en todo caso unos contenidos específicos dedicados a la conducción en relación con los ciclistas.

ENMIENDA NÚM. 19

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica el apartado 2 y se añade un apartado 3 al artículo 17, en los siguientes términos:

2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela **salvo los ciclomotores de dos ruedas. Los conductores de bicicletas podrán circular en posición paralela también por la calzada de no existir arcén o no ser transitable o suficiente, en todo tipo de vías y en columna de a dos. En vías interurbanas deberán situarse lo más próximo posible al extremo derecho de la misma. A efectos de este artículo se considera arcén transitable, aquel con ancho igual o superior a 1,5 m y asfaltado.**

3. Cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, los conductores mencionados en el primer párrafo del apartado 1, podrán seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada y teniendo preferencia de paso.”

Justificación

Artículo 17.2: La circulación de ciclistas en paralelo no es una medida de comodidad para éstos, sino de seguridad, ya que les hace más visibles en una maniobra como es la de su adelantamiento por vehículos a motor, que se verán obligados a extremar la precaución y calcular con más garantías dicha maniobra.

Artículo 17.3: Evidentemente es imposible que el ciclista y los demás conductores de vehículos del párrafo primero puedan circular por un arcén, sobre todo de autovía, cuando éste desaparece en los tramos de incorporación o salida, debiendo en esos casos continuar su trayectoria cruzando el tramo de carril de incorporación o de salida. Es necesario suplir esa peligrosa laguna normativa para garantizar la seguridad de los ciclistas.

ENMIENDA NÚM. 20

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 25, que queda redactada en los siguientes términos:

«a) En los pasos para peatones, **en las aceras y en las zonas de prioridad peatonal.**»”

Justificación

Hay que incluir las aceras, porque, aunque son de uso exclusivo peatonal, ello no impide que las crucen los vehículos a motor para entrar y salir de garajes de los inmuebles. Además, hay que incluir las “zonas de prioridad peatonal” ya que debido a la extensión, sobre todo en las ciudades, de zonas peatonalizadas, éstas son de un uso compartido y no exclusivo de los peatones, de manera que se permite el acceso a ellas a determinados vehículos (ciclos, taxis, acceso a garajes, carga y descarga en determinadas horas, etc). Por ello ha de dejarse claro que en estas vías y zonas la preferencia es siempre del peatón.

ENMIENDA NÚM. 21

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica el apartado 4 del artículo 35, que queda redactada en los siguientes términos:

«4. El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. **Si la calzada cuenta con más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo de carril.** Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.»”

Justificación

Ello permitiría reforzar la seguridad de los ciclistas y de los conductores y ocupantes de ciclomotores al ser adelantados por otros vehículos, en línea con el refuerzo de la protección de los usuarios más vulnerables de la vía que motiva la modificación del Reglamento General de Circulación, actualmente en tramitación, obligando a los vehículos que adelantan a estos usuarios vulnerables a ocupar completamente el carril contiguo cuando sea del mismo sentido del carril por el que se circula.

ENMIENDA NÚM. 22

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica el artículo 56, que queda redactado en los siguientes términos:

«Las indicaciones escritas de las señales se expresarán, al menos, en la lengua española oficial del Estado **o en alguna de las lenguas oficiales distintas al castellano, en sus respectivos territorios.**»

Justificación

Respeto al bloque de la constitucionalidad conforme al cual no solo el castellano es la lengua oficial, al menos en las seis Comunidades Autónomas con lengua propia distinta a esta (Illes Balears, País Valencià, Catalunya, Navarra, País Vasco y Galicia).

ENMIENDA NÚM. 23

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica el apartado 2 del artículo 61, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo, cuyos plazos y **requisitos de validez** podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente se determine.

Reglamentariamente, se podrá determinar las personas que necesitan superar una determinada formación para mantener los requisitos de validez del permiso de conducción obtenido.»”

Justificación

Posibilitar el desarrollo reglamentario para requerir una actualización de conocimientos y habilidades esenciales a la hora de renovar el permiso de conducir, haciendo especial hincapié en aquellos que se hayan podido perder por el paso del tiempo o que provengan de una actualización normativa y los referidos al funcionamiento y uso de las nuevas tecnologías (ADAS). No hay que perder de vista la gran implantación de nuevas tecnologías en los automóviles en los últimos años y la enorme aceleración de la llegada de nuevos dispositivos, así como los nuevos sistemas de propulsión (por ejemplo, vehículos eléctricos, híbridos o híbridos enchufables) que provocan una gran brecha

digital en los conductores provocando la obsolescencia tecnológica de muchos de ellos. No debemos olvidar REGLAMENTO (UE) 2019/2144 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 27 de noviembre de 2019, sobre la implantación de los nuevos ADAS de serie en vehículos, más de 15 nuevos componentes tecnológicos de asistencia a la conducción, totalmente desconocidos por la población conductora que vaya a adquirir un vehículo con estas tecnologías.

Generalmente, las personas que obtienen el permiso de conducir no vuelven a recibir ningún otro tipo de formación al respecto a lo largo de su vida, salvo que tenga que someterse a los cursos de sensibilización y reeducación vial. Basta con superar una mera revisión médica para seguir conduciendo. Sin duda la normativa que les afecta para ejercer la actividad de la conducción está viva y es cambiante. Una prueba de ello es esta modificación de la Ley de Seguridad Vial.

Esta realidad aconseja una actualización y puesta al día periódica de la población conductora que sirva para refrescar normativa y señalización, sensibilizar sobre factores de riesgo que están provocando la accidentalidad y mortalidad y actualizar conocimientos sobre el funcionamiento y uso de los nuevos equipos de asistencia a la conducción que se incorporan en los vehículos nuevos, con especial hincapié a la población mayor. Tales cursos podrían realizarse con ocasión de la renovación del permiso de conducir, de modo que, junto con la revisión médica, el conductor deba actualizar sus conocimientos sobre las materias apuntadas, haciendo especial hincapié en poblaciones de riesgo como mayores conductores. Esta acción también ayudaría a prevenir la reincidencia vial.

ENMIENDA NÚM. 24

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales».

Justificación

Mejora de técnica legislativa. El texto legal debe limitarse a la remisión a un posterior desarrollo reglamentario de los requisitos que deben cumplir los centros de formación para ser autorizados como tales, así como las modalidades de impartición de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir. Así mismo se debe garantizar el respeto al marco competencial.

ENMIENDA NÚM. 25

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo único. Nuevo Punto.

Se propone la adición de un nuevo punto, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“X. Se añaden un nuevo apartado d) al artículo 75, en los siguientes términos:

d) Incumplir las normas contenidas en esta ley circulando en bicicleta.”

Justificación

El artículo 75 describe las faltas leves y las no descritas en él se consideran graves. Por tanto, todas las infracciones de ciclistas, excepto las explicitadas en el 75 son consideradas graves, lo que es muy injusto porque comparativamente con el daño que puede ocasionar un vehículo a motor se están imponiendo multas a bicicletas por acciones que realmente no causan un peligro similar. La multa por falta grave son 200€, por ejemplo, no llevar timbre en la bicicleta, y se equipara a saltarse un semáforo en rojo por un automóvil. Una multa que casi es el costo del vehículo.

ENMIENDA NÚM. 26

**Del GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL
HERRIA BILDU (GPERB)**

El GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU (GPERB), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Nueva Disposición Adicional

Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional, con el número que corresponda, en los siguientes términos:

“Disposición adicional X. Transferencia de competencias en materia de gestión, examinación y expedición de permisos de conducir.

El Gobierno, en el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, convocará la Comisión Mixta de Transferencias entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas para acordar la transferencia de las competencias en materia de gestión, examinación y expedición de permisos de conducir con las Comunidades Autónomas que, de conformidad con lo establecido en sus Estatutos de Autonomía, lo soliciten.”

Justificación

La falta de personal en Catalunya y en muchos otros territorios en el Estado español, ha devenido crónica y ha generado un colapso en las autoescuelas que no pueden canalizar la demanda de estudiantes de realizar el examen debido a la insuficiente capacidad de examen que ofrecen las distintas prefecturas de tráfico.

No hay el personal administrativo ni examinador suficiente para cubrir la demanda, así como para mantener el correcto funcionamiento de las prefecturas provinciales. Los distintos agentes del sector han realizado reiteradas peticiones de reforzar el personal

para solventar el problema, pero hasta ahora la DGT no ha dado respuesta satisfactoria a dichas peticiones.

Todo ello denota una dejadez de funciones y una manifiesta incapacidad de la DGT de dar una respuesta a una problemática perfectamente identificada y cuya solución pasa por aumentar el personal examinador y administrativa. Es por ello que la transferencia de las competencias en materia de gestión, examinación y expedición de permisos de conducir a las CCAA que así lo soliciten se presenta como la opción idónea para terminar con la problemática descrita.

ENMIENDA NÚM. 27
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro.**

ENMIENDA

De adición.

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Artículo 13. Normas generales de conducción.

(...)

7. En caso de vehículos dotados con un sistema de conducción automatizado debidamente registrados, a los efectos de cumplimiento de las normas establecidas en los Títulos II y III de esta ley, dicho sistema, mientras esté activo, será considerado el conductor.

8. Cuando se circule en un vehículo dotado con un sistema de conducción automatizado, los ocupantes o el conductor, si lo hubiera, deberán adaptar, en todo momento, su comportamiento adecuándose a las condiciones de uso de tal sistema.

9. El sistema de conducción automatizado solo podrá ser activado, y únicamente podrá funcionar, dentro de su entorno operacional de uso y conforme a sus condiciones de uso, debiendo cumplir las normas de circulación de vehículos previstas en esta ley y en su normativa de desarrollo.

10. Se exceptúan de la prohibición establecida en el apartado 3 del artículo 13 en los casos en que el vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado esté activo y sus condiciones de uso lo permitan.

11. Reglamentariamente se determinará el procedimiento para asegurar que los sistemas de conducción automatizados cumplan lo dispuesto en esta ley y normativa de desarrollo.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 28
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco (suprimido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De adición.

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Cinco. Se suprime el apartado 4 del artículo 21.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: Por razones de seguridad vial y por motivos de equiparación a la UE, es necesario eliminar la posibilidad de poder incrementar la velocidad en 20 km/h en adelantamientos en carreteras convencionales.

ENMIENDA NÚM. 29
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco quater (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Artículo 47. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección **siempre que su eficacia sea científicamente contrastada** y en los términos que reglamentariamente se determine.

(...)”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: Es necesario explicitar en la norma que los elementos que puedan exigirse reglamentariamente tengan una base científica de protección y no responda a otros motivos más que el de la seguridad de los motoristas.

ENMIENDA NÚM. 30
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De sustitución.

APARTADO: Cinco sexies

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: La nueva formulación de la norma puede dar pie a modelos propensos a la competencia desleal, a la deslocalización y a la disminución de la calidad en la formación y enseñanza de los conocimientos de conducción y seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 31
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Siete.**

ENMIENDA

De modificación.

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Artículo 65. Recuperación de puntos.

1. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará **hasta 8 puntos, sin que pueda superar** la totalidad del crédito inicial de doce puntos.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: Con la supresión del segundo párrafo del apartado primero, que diferenciaba la comisión de infracciones graves y muy graves, la ley aún restaría más valor a la conservación del crédito de puntos y discriminaría más a las personas que mantienen un saldo elevado de puntos. Es necesario limitar el número de puntos que se recuperaran de manera pasiva

ENMIENDA NÚM. 32
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo. Se propone la adición de un nuevo apartado 3 Bis al Artículo único del Proyecto de Ley.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 3 Bis al Artículo único del Proyecto de Ley.

“Artículo 11 Bis. Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado.

1. El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 33
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo. Se propone la adición de un nuevo apartado Siete Pre al Artículo único del Proyecto de Ley.**

ENMIENDA

De adición.

TEXTO QUE SE PROPONE:

Se propone la adición de un nuevo apartado Siete Pre al Artículo único del Proyecto de Ley.

“Artículo 66. Permisos de circulación.

1. La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente el correspondiente permiso de circulación, dirigido a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente.

En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente.

Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados del citado permiso.

(...)”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 34
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición transitoria única**.

ENMIENDA

De modificación.

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Disposición transitoria única. *Recuperación de puntos.*

El titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de infracciones muy graves, recuperará **hasta 8 puntos sin que pueda superar** la totalidad del crédito inicial de doce puntos en la fecha de entrada en vigor de esta ley si han transcurrido dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos.”

JUSTIFICACIÓN:

Justificación: La ley restaría más valor a la conservación del crédito de puntos y discriminaría más a las personas que mantienen un saldo elevado de puntos. Es necesario limitar el número de puntos que se recuperaran de manera pasiva.

ENMIENDA NÚM. 35
De don Fernando Clavijo Batlle (GPN)

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo 62

Se propone la modificación del segundo párrafo por el siguiente texto:

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

JUSTIFICACIÓN

Se solicita por los graves efectos que conllevaría esta nueva redacción para la siniestralidad vial en España, cuyas cifras aumentarían drásticamente (cabe recordar que el 90% de los siniestros viales en España, según datos de la Dirección General de Tráfico, son consecuencia del denominado “factor humano”), así como para el sector de las autoescuelas, que se vería abocado a un cierre masivo de centros de formación vial, con la consiguiente pérdida de decenas de miles de puestos de trabajo. Todo esto queda explicado, y recogido, de forma pormenorizada, en el informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta asociación presentó en la Cámara Alta por registro, el pasado 13 de octubre, y que se adjunta a esta petición de modificación del texto de la referida Ley.

De modificación del artículo 62

ENMIENDA NÚM. 36
De don Fernando Clavijo Batlle (GPN)

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del tercer párrafo del artículo 62 por el siguiente texto:

Para obtener el permiso de conducir será necesaria la realización de un curso de educación vial, concienciación y sensibilización presencial en un centro de formación vial. El contenido y duración de este curso se determinará de forma reglamentaria, previa consulta con las asociaciones de víctimas y entidades expertas en seguridad vial."

JUSTIFICACIÓN

Se solicita porque creemos que estamos, únicamente, ante un cambio en el modelo de negocio, sin que se haya tenido en cuenta la calidad de la formación en un tema tan sensible como es todo lo relativo a la seguridad vial, y porque creemos firmemente, al igual que el propio Ministerio de Educación y Formación Profesional que "a distancia no hay educación" y "que la enseñanza on-line no sirve para educar ni puede sustituir los aprendizajes presenciales".

Cabe destacar que es esta es la creencia de la gran mayoría de organismos públicos españoles (Ministerio de Educación y Formación Profesional, la Dirección General de Tráfico (DGT), el Consejo Superior de Tráfico, etc), las Consejerías de Educación de las diferentes CC.AA, Universidades públicas y privadas, la propia Comisión Europea y la gran mayoría de países de la Unión Europea, asociaciones de víctimas, expertos en la materia, etc.

(Rogamos se lea con detalle el ya mencionado informe "La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial" que esta Asociación presentó en la Cámara alta por registro, el pasado 13 de Octubre, y que se vuelve a adjuntar a esta petición de modificación del texto de la referida Ley).

ENMIENDA NÚM. 37
De don Fernando Clavijo Batlle (GPN)

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De supresión.

De supresión de la Disposición Adicional Tercera Ter

JUSTIFICACIÓN

Se considera la eliminación de esta disposición Tercera, porque quedaría recogida en el texto propuesto anteriormente (2) para el párrafo tercero del Artículo 62.1.

Igualmente desde la **Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES)**, de acuerdo con las múltiples razones, argumentos y datos expuestos en el documento “La formación de los conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la Ley de Seguridad Vial”, que se adjunta a esta petición, consideramos que sus Señorías deberían plantearse la posibilidad de que (como ocurre ya en casi todos los países europeos), para la obtención de permisos de conducir, exista en España una formación teórica y práctica, presencial, reglada y controlada.

Una formación que, desde ANAES, estimamos debe ser **presencial y obligatoria** y versar sobre educación, concienciación y sensibilización vial orientada a la adquisición e interiorización de una serie de actitudes y comportamientos seguros al volante, necesarios para la mejora de la seguridad vial en nuestras vías. Esta formación tendría que tener una duración mínima de **8-10 horas**, un período de tiempo corto, muy alejado de la media europea situada en 24-30 horas de formación presencial obligatoria. De hecho, comparado con la gran mayoría de países de nuestro entorno, el módulo formativo obligatorio que proponemos tan sólo ocuparía una tercera parte de las horas que se imparten en otros estados de la Unión Europea.

ENMIENDA NÚM. 38
De don Vicenç Vidal Matas (GPIC)

El Senador Vicenç Vidal Matas (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Disposición adicional nueva

El Estado estudiara una legislación que exija titulaciones nauticas regladas para poder tener permiso de conducción de embarcaciones marítimas recreativas y aumente el nivel de conocimientos para poder acceder a dicha titulación.

Justificación

Mejora técnica

ENMIENDA NÚM. 39
De don Fabián Chinaa Correa (GPIC)

El Senador Fabián Chinaa Correa (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo 62

Se propone la modificación del segundo párrafo por el siguiente texto:

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

JUSTIFICACIÓN

Se solicita por los graves efectos que conllevaría esta nueva redacción para la siniestralidad vial en España, cuyas cifras aumentarían drásticamente (cabe recordar que el 90% de los siniestros viales en España, según datos de la Dirección General de Tráfico, son consecuencia del denominado “factor humano”), así como para el sector de las autoescuelas, que se vería abocado a un cierre masivo de centros de formación vial, con la consiguiente pérdida de decenas de miles de puestos de trabajo. Todo esto queda explicado, y recogido, de forma pormenorizada, en el informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta asociación presentó en la Cámara Alta por registro, el pasado 13 de octubre, y que se adjunta a esta petición de modificación del texto de la referida Ley.

ENMIENDA NÚM. 40
De don Fabián Chinaa Correa (GPIC)

El Senador Fabián Chinaa Correa (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del tercer párrafo del artículo 62 por el siguiente texto:

Para obtener el permiso de conducir será necesaria la realización de un curso de educación vial, concienciación y sensibilización presencial en un centro de formación vial. El contenido y duración de este curso se determinará de forma reglamentaria, previa consulta con las asociaciones de víctimas y entidades expertas en seguridad vial.”

JUSTIFICACIÓN

Se solicita porque creemos que estamos, únicamente, ante un cambio en el modelo de negocio, sin que se haya tenido en cuenta la calidad de la formación en un tema tan sensible como es todo lo relativo a la seguridad vial, y porque creemos firmemente, al igual que el propio Ministerio de Educación y Formación Profesional que “a distancia no hay educación” y “que la enseñanza on-line no sirve para educar ni puede sustituir los aprendizajes presenciales”.

Cabe destacar que es esta es la creencia de la gran mayoría de organismos públicos españoles (Ministerio de Educación y Formación Profesional, la Dirección General de Tráfico (DGT), el Consejo Superior de Tráfico, etc), las Consejerías de Educación de las diferentes CC.AA, Universidades públicas y privadas, la propia Comisión Europea y la gran mayoría de países de la Unión Europea, asociaciones de víctimas, expertos en la materia, etc.

(Rogamos se lea con detalle el ya mencionado informe “La Formación de los Conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la ley de seguridad vial” que esta Asociación presentó en la Cámara alta por registro, el pasado 13 de Octubre, y que se vuelve a adjuntar a esta petición de modificación del texto de la referida Ley).

ENMIENDA NÚM. 41
De don Fabián Chinaa Correa (GPIC)

El Senador Fabián Chinaa Correa (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Doce ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De supresión.

De supresión de la Disposición Adicional Tercera Ter

JUSTIFICACIÓN

Se considera la eliminación de esta disposición Tercera, porque quedaría recogida en el texto propuesto anteriormente (2) para el párrafo tercero del Artículo 62.1.

Igualmente desde la **Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES)**, de acuerdo con las múltiples razones, argumentos y datos expuestos en el documento “La formación de los conductores/as, los centros de formación vial y la reforma de la Ley de Seguridad Vial”, que se adjunta a esta petición, consideramos que sus Señorías deberían plantearse la posibilidad de que (como ocurre ya en casi todos los países europeos), para la obtención de permisos de conducir, exista en España una formación teórica y práctica, presencial, reglada y controlada.

Una formación que, desde ANAES, estimamos debe ser **presencial y obligatoria** y versar sobre educación, concienciación y sensibilización vial orientada a la adquisición e interiorización de una serie de actitudes y comportamientos seguros al volante, necesarios para la mejora de la seguridad vial en nuestras vías. Esta formación tendría que tener una duración mínima de **8-10 horas**, un período de tiempo corto, muy alejado de la media europea situada en 24-30 horas de formación presencial obligatoria. De hecho, comparado con la gran mayoría de países de nuestro entorno, el módulo formativo obligatorio que proponemos tan sólo ocuparía una tercera parte de las horas que se imparten en otros estados de la Unión Europea.

ENMIENDA NÚM. 42

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 **Exposición de motivos**.

ENMIENDA

De supresión.

A la Exposición de Motivos.

Se propone la supresión del párrafo decimoprimer y decimosegundo de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que comienzan respectivamente con las expresiones «Por otra parte, se suprime (...)» y «También se ha tenido en consideración (...)».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 43

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. Dos.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado dos.

Se propone la adición de un nuevo apartado dos del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«dos. Se modifica la letra p) del artículo 5 queda redactado del siguiente modo:

“p) Conceder las autorizaciones a los centros de formación regulados por el artículo 62 para la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, elaborar el contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 44

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. Tres.**

ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo único. Apartado tres.

Se propone la modificación del apartado tres del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Tres. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 10 que queda redactado del siguiente modo:

«1. Todos los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, estando terminantemente prohibido el acoso a otros conductores y usuarios vulnerables de la red viaria.

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 45

Del GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP)

El GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco (suprimido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De supresión.

Al Artículo único. Apartado cinco.

De supresión.

Se propone la supresión del apartado cinco del Artículo único del Proyecto de Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 46

Del GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP)

El GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco quater (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo único. Apartado Cinco quater.

Se propone la modificación del artículo 47, con la siguiente redacción:

«Se modifica el párrafo primero del artículo 47 que queda redactado como sigue:

“El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección cuya eficacia en la mejora de la seguridad de los usuarios haya sido técnica y científicamente contrastada, los estudios que así lo acrediten sean ampliamente aceptados, y sobre el tipo de elemento exista una norma EN o UNE que regule sus requisitos de seguridad además del resto de términos que reglamentariamente se determine.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 47

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. Seis.**

ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo único. Apartado seis.

Se propone la modificación del apartado seis del Artículo único del Proyecto de Ley que queda redactado como sigue:

«Seis. Se modifica el apartado 5 del artículo 63 que queda redactado del siguiente modo:

“5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un **máximo de doce puntos** y con una frecuencia máxima de un curso cada dos años.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 48

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 supresión.

Al Artículo único. Apartado siete.

Se propone la supresión del apartado siete del Artículo único de del Proyecto de Ley, que propone la supresión del apartado 1 del artículo 65.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 49

Del GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP)

El GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Diecinueve.**

ENMIENDA

De modificación.

Al Artículo único. Apartado diecinueve.

Se propone la modificación del apartado diecinueve del Artículo único del Proyecto de Ley, que queda redactado como sigue:

«Diecinueve. Se incorpora un Anexo VIII con el siguiente contenido:

ANEXO VIII

Cursos de conducción responsable y sostenible.

La duración, la modalidad de enseñanza, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción responsable y sostenible serán los que se establezcan por orden del Ministro del Interior.

1.Objeto. Los cursos de conducción responsable y sostenible tendrán por objeto contribuir de manera eficaz a la formación continua de los conductores, dada su necesidad como consecuencia de los avances tecnológicos que incorporan sistemáticamente los vehículos, así como la obligación de consolidar una modelo de movilidad por carretera que sea seguro y sostenible.

La realización de estos cursos, de carácter voluntario, tendrá como fin último proporcionar a los conductores las capacidades necesarias que le permitan mejorar notablemente su técnica de conducción, aprendiendo a optimizar los recursos tecnológicos de los vehículos, en aras a incrementar su seguridad, así como reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.

2. Clases de cursos. Los distintos cursos de conducción responsable y sostenible deberán programarse de acuerdo con:

- a) La edad de los conductores, que se estratificará por tramos.
- b) La clase de vehículo, diferenciando, al menos, entre turismos (con tracción a dos y a cuatro ruedas) y motocicletas.

c) El tipo de motor (de combustión, híbrido y eléctrico).

d) Y la categoría de la vía (urbana e interurbana).

3. Centros de conducción responsable y sostenible. Los requisitos de distinta índole que han de reunir los centros habilitados para impartir los cursos de conducción responsable y sostenible se establecerán por orden del Ministro del Interior.

4. Así mismo, el Ministro del Interior fijará, mediante orden, los mecanismos de certificación y de control de calidad que garanticen que los cursos de conducción responsable y sostenible se realizan conforme a lo establecido.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 50

Del GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP)

El GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica la letra e) del apartado 5 del artículo 8 que queda redactado como sigue:

“e) Informar sobre la publicidad de vehículos y sobre las campañas de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 51

Del GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP)

El GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se añade un apartado 3 del artículo 17 con la siguiente redacción:

“3. Cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, los conductores mencionados en el primer párrafo de este apartado 1, podrán seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada no teniendo preferencia de paso.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica

ENMIENDA NÚM. 52

Del GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP)

El GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se modifica el apartado 4 del artículo 65 que queda redactado como sigue:

“4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de quince horas y el contenido de los mismos incluirá las normas que afecten a la circulación ante usuarios vulnerables.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 8 bis 2) que queda redactado como sigue:

“8 bis 2) Bicicleta de pedales con pedaleo asistido: bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 8 bis 3) que queda redactado como sigue:

“8 bis 3) Cuatriciclo ligero: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 9 bis) que queda redactado como sigue:

“9 bis. Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 23 bis) que queda redactado como sigue:

“23 bis). Remolque y semirremolque de bicicleta: Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a una bicicleta, delante o detrás y que cumple las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o la que la sustituya.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando un apartado 59 bis que queda redactado como sigue:

“59 bis). Zona de prioridad peatonal. Vías reservadas al tránsito y estancia prioritarios de los peatones establecidas por los titulares de la vía.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del Anexo I incorporando las dos definiciones siguientes, que queda redactado como sigue:

“Cuatriciclo pesado: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.

Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Al Artículo único. Apartado xxx (nuevo).

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx del Artículo único del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«XXX. Se propone la modificación del apartado primero del artículo 14 que queda redactado como sigue:

“1. No puede circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.”»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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 nueva**.

ENMIENDA

De adición.

A la Disposición adicional xxx (nueva).

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional xxx al Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional xxx. Modificación del Reglamento General de Vehículos para la señalización de los vehículos de auxilio en carretera.

El Gobierno modificará el Reglamento General de Vehículos para incluir en el plazo de seis meses la facultad de que los vehículos de auxilio en carretera hagan uso de la señal V-1 de color azul cuando deban avanzar en el rescate de un vehículo que obstaculice la calzada.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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 derogatoria única**.

ENMIENDA

De supresión.

A la Disposición derogatoria única. Apartado 2.

Se propone la supresión del apartado 2 de la Disposición derogatoria única, que suprime el artículo 51 del Reglamento General de Circulación, suprimiéndose la numeración del primer párrafo, que subsiste, del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 62

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 tercera**.

ENMIENDA

De modificación.

A la Disposición final tercera.

Se propone la modificación de la Disposición final tercera del Proyecto de Ley, que queda redactado como sigue:

«Disposición final tercera. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los **seis meses** de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.»

JUSTIFICACIÓN

Tres meses es poco para adecuar toda la nueva normativa a la realidad.

ENMIENDA NÚM. 63

De don Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), de don José Manuel Marín Gascón (GPMX) y de doña Yolanda Merelo Palomares (GPMX)

El Senador Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), el Senador José Manuel Marín Gascón (GPMX) y la Senadora Yolanda Merelo Palomares (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Exposición de motivos**.

ENMIENDA

De supresión.

- SE PROPONE LA SUPRESIÓN DEL PÁRRAFO SIGUIENTE DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

“Por otra parte, se suprime la posibilidad que tienen los turismos y las motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas. La eliminación de esta posibilidad es el último aspecto importante que queda para que la adecuación de los límites de velocidad en las carreteras convencionales sea real, después de la reforma del artículo 48 del Reglamento General de Circulación operada a través del Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, que ha equiparado los límites de velocidad de las carreteras convencionales españolas a los que se están estableciendo en la Unión Europea y que implica un significativo avance para reducir la siniestralidad en este tipo de vías”.

JUSTIFICACIÓN

Con el apartado Cinco del artículo único del Proyecto de Ley tramitado en el Congreso de los Diputados por el que se modifica, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre) se pretendía la supresión del apartado 4 del artículo 21 de dicho texto refundido, que establece que *“Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y*

motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas”.

Este apartado Cinco del artículo único del Proyecto de Ley ha sido suprimido en la tramitación en el Congreso de los Diputados. En consecuencia, y por esencial coherencia, se debe suprimir el párrafo de la parte expositiva que hacía referencia a la referida modificación.

ENMIENDA NÚM. 64

De don Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), de don José Manuel Marín Gascón (GPMX) y de doña Yolanda Merelo Palomares (GPMX)

El Senador Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), el Senador José Manuel Marín Gascón (GPMX) y la Senadora Yolanda Merelo Palomares (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco sexies (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

- SE PROPONE LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO ÚNICO APARTADO CINCO SEXIES. SU REDACCIÓN DEBE DECIR:

“Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, sin que pueda exigirse más de un establecimiento físico o local, en los términos que reglamentariamente se establezca.

La enseñanza de la conducción relativa a los conocimientos teóricos necesarios para la obtención del permiso de conducir podrá efectuarse a distancia, siempre que se garanticen una identificación fiable del usuario, la interacción y unos medios de control adecuados, de conformidad con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente.»”.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que pretende definir más detalladamente la forma en la que las clases teóricas de conducción podrán impartirse a distancia.

ENMIENDA NÚM. 65
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

TEXTO QUE SE PROPONE:

OCHO BIS. Se propone la supresión del Apartado n) del **Artículo 76.**
Infracciones graves.

JUSTIFICACIÓN:

Se suprime el apartado n) del Artículo 76, correspondiente a las conductas tipificadas como "***infracciones graves***", cuando no sean constitutivas de delito, por considerarse más adecuada su tipificación como "***infracción muy grave***".

ENMIENDA NÚM. 66
De don Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i Gonzàlez (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

TEXTO QUE SE PROPONE:

NUEVE BIS. Se añade un nuevo apartado al **Artículo 77.** *Infracciones muy graves.*

Artículo 77. *Infracciones muy graves.*

(...)

Nuevo apartado)

“Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.”

JUSTIFICACIÓN:

En concordancia con la enmienda de supresión del apartado n) del Artículo 76, por considerarse más adecuada su tipificación como **“infracción muy grave”**.

ENMIENDA NÚM. 67
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno Pre (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

1.- Uno Pre (nuevo). Eliminación de la Modificación que se propone del artículo 1, apartado primero, que quedaría redactado como sigue:

“Esta ley tiene por objeto regular el tráfico, la circulación de los vehículos a motor, y la seguridad vial”.

JUSTIFICACIÓN

El objetivo es denominar correctamente el alcance de esta ley en lo que tiene que ver con la bicicleta, centrándose únicamente en lo relativo a la seguridad vial que le afecte, que es de facto de lo que trata.

ENMIENDA NÚM. 68
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Tres.**

ENMIENDA

De modificación.

Tres. Modificación del artículo 10, apartado primero, quedando redactado del siguiente modo:

“1. Los conductores de vehículos a motor estarán especialmente obligados a garantizar la seguridad de los conductores de vehículos no motorizados y peatones. Asimismo, el usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.”.

JUSTIFICACIÓN

Ya que el Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial reconoce que los ciclistas tienen (en el contexto de la Unión Europea) la consideración de usuarios vulnerables, opera el principio de protección o defensa en relación con ellos, por eso incluimos un párrafo en el que se aclare que la carga de la responsabilidad no recae sobre las víctimas, sino sobre quien puede dañar.

ENMIENDA NÚM. 69
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cuatro bis (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Cuatro bis (nuevo). Modificación del artículo 20, apartado primero, que queda redactado como sigue.

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

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, existiendo ruta alternativa y por razones justificadas de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente. Cuando existan carriles de incorporación o salida en los que se interrumpa el arcén, los conductores de bicicletas circularán por las calzadas de la autovía ajustado al margen derecho de la misma y gozando de preferencia. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.”.

JUSTIFICACIÓN

Se persigue asegurar la circulación si no hay arcén en autovías. Y garantizar la prioridad del ciclista cuando el arcén se acaba por la incorporación de otra vía. Creemos que esta apreciación es importante que quede definida, para asegurar la seguridad, y evitar en la medida de lo posible los alcances de ciclistas en las autovías.

ENMIENDA NÚM. 70
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco ter (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Cinco ter (nuevo). Adición al artículo 35, apartado cuarto, al final del apartado.

“En cualquiera de los casos, el conductor de un vehículo a motor debe extremar la atención a fin de evitar el alcance a peatones o a ciclistas.”.

JUSTIFICACIÓN

Ya que el Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial reconoce que los ciclistas tienen (en el contexto de la Unión Europea) la consideración de usuarios vulnerables, opera el principio de protección o defensa en relación con ellos, por eso incluimos un párrafo en el que se aclare que la carga de la responsabilidad no recae sobre las víctimas, sino sobre quien puede dañar.

ENMIENDA NÚM. 71
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Cinco quater (nuevo) (introducido por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De Modificacion

Cinco quater (nuevo). Sustitución del artículo 47.

“El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

Se recomienda a el conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas, ciclos en general, o vehículos de movilidad personal; a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas, travesías, y vías interurbanas; en los términos que reglamentariamente se determine. Reglamentariamente se fijarán también las excepciones a lo previsto en este apartado.”.

JUSTIFICACIÓN

Se pretende ampliar en este Proyecto de Ley la obligatoriedad del casco ciclista cuando debería aprovecharse esta reforma para revertir la obligatoriedad del casco para la circulación ciclista impuesta en la última reforma.

El casco es una medida de protección individual y no una medida de seguridad vial. Y es necesario revertir su obligatoriedad para homologarse con la mayoría de países europeos y evitar desincentivar la movilidad ciclista, y poder favorecer el cicloturismo internacional. Hay suficiente evidencia científica que muestra que no logra reducir la siniestralidad ciclista grave y por contra disuade del uso de la bici, pasando a conducir vehículos a motor. Hay que recomendar el uso del casco en bicicletas, ciclos en general, o vehículos de movilidad personal; pero en ningún caso que sea una obligación.

ENMIENDA NÚM. 72
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Cuatro ter (nuevo). Adición al artículo 15 (nueva creación).

“Excepto las bicicletas que circulen en las vías urbanas, que lo harán preferentemente por el centro del carril, para permitir una distancia suficiente con los vehículos a motor aparcados en la vía pública, y los que circulen, facilitando y mejorando así la visibilidad de dichos vehículos con el fin de evitar accidentes y situaciones de peligro para las bicicletas.”.

JUSTIFICACIÓN

Para asegurar la seguridad de las personas usuarias de la bicicleta, es necesario modificar este artículo. Las bicicletas deben circular en vías urbana preferentemente por el centro del carril, para evitar la colisión con la apertura de puertas que se puedan dar en los vehículos aparcados, y para evitar que los conductores de vehículos a motor no vean a los ciclistas por la zona de ángulo muerto (nula visibilidad desde el vehículo) que se produce.

ENMIENDA NÚM. 73
De don Pablo Gómez Perpinyà (GPIC)

El Senador Pablo Gómez Perpinyà (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Añadir artículo:

Cuatro quarter (nuevo). Sustitución del artículo 17 (nueva creación).

Artículo 17. Utilización del arcén.

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, debe circular por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada. Se entiende por arcén transitable y suficiente aquel con un ancho mínimo de 1,5 metros con pavimento al mismo nivel e igual al resto de la calzada, libre de suciedad, obstáculos, irregularidades y desperfectos.

Debe también circular por el arcén de su derecha o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda de la que reglamentariamente se determine, que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, el conductor de bicicleta podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en posición paralela. Se permite la circulación en paralelo de a dos de ciclos en carreteras sin señalización de carriles siempre que no se rebase el centro de la carretera, y en grupo si existe un carril derecho señalizado, dejando en este caso un metro con la línea izquierda del carril. En estos casos, cuando deban ser adelantados, facilitarán la maniobra cuando las circunstancias de la vía y la circulación permitan ser adelantados de forma segura.

JUSTIFICACIÓN

Creemos que es necesario explicitar las condiciones que se tienen que dar para que un arcén sea transitable. Ya que en muchos casos aún existiendo arcén, sus condiciones y su estado, hacen imposible la circulación por él. Y por tanto en ese caso no debe de ser obligatorio su utilización.

También indicar que cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, permitir a los ciclistas seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada y teniendo preferencia de paso.

Y finalmente, el paralelo ciclista debe de ser prioritario sobre la obligación de circular por el arcén (cuando no caben 2), principalmente para garantizar su seguridad.

ENMIENDA NÚM. 74
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**.

ENMIENDA

De modificación.

El apartado Trece ter (nuevo), por el que añade una nueva disposición adicional decimotercera, queda redactado en los siguientes términos:

Trece ter (nuevo). Se añade una nueva disposición adicional decimotercera que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimotercera. Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.

Cuando con ocasión de la tramitación por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, el órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducción de vehículos a motor, lo pondrá en conocimiento de la Dirección Provincial para que dé aviso de la situación del trabajador al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional, por desaparición de los requisitos para su otorgamiento, ~~atendiendo al contenido del informe emitido por la autoridad sanitaria~~. En dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

MOTIVACIÓN

Esta disposición adicional decimotercera tiene como objetivo regular, como su propio título indica, la colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) y la Jefatura Central de Tráfico a fin de que este organismo autónomo pueda iniciar el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción cuando haya recibido aviso, por parte de la entidad gestora, del inicio de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión e incapacidad permanente a un profesional de la conducción. Sin embargo, tras la referencia a “a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional,

por desaparición de los requisitos para su otorgamiento” se ha incluido la expresión “atendiendo al contenido del informe emitido por la autoridad sanitaria”, lo que pudiera interpretarse en el sentido de que el INSS va a remitir, junto con el aviso, informe médico a fin de que, con base en su contenido, por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico se inicie el procedimiento de declaración de pérdida correspondiente.

El aviso se debe de realizar sin que, en ningún caso, y en cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se hagan constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado siendo por tanto necesaria la supresión de la expresión *“atendiendo al contenido del informe emitido por la autoridad sanitaria”*, dado que el precepto versa sobre la colaboración entre el INSS y la Jefatura Central de Tráfico, por lo que no es necesario que conste este extremo y porque, además, introduce confusión en la lectura al dar a entender que el aviso iría acompañado de un informe médico a cuyo contenido habría que atender para el inicio del procedimiento pero por otro lado y conforme con el párrafo siguiente, *“en dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado”*.

Durante la posterior tramitación por la Jefatura de Tráfico del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia por presunta desaparición de las aptitudes psicofísicas necesarias para su obtención, será esta la que recabará informe de la autoridad sanitaria y resolverá atendiendo al contenido del mismo, tal y como establece el Reglamento General de Conductores.

ENMIENDA NÚM. 75
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**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el apartado Trece quater (nuevo) por el que se incorpora una nueva disposición adicional decimocuarta, en los siguientes términos:

“Trece quater (nuevo). se incorpora una nueva disposición adicional decimocuarta con el contenido siguiente:

Disposición adicional decimocuarta. Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque. A partir del 6 de julio de 2022 los vehículos de categoría M2, M3, ~~N2 y N3~~ que dispongan de interface normalizado para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros ~~y de mercancías~~ deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.»

MOTIVACIÓN

Al contrario que el sector de transporte de viajeros por carretera, el sector de transporte de mercancías no ha demandado ni directamente, ni a través de Comité Nacional de Transportes por Carretera (CNTC), la incorporación de dispositivos alcoholímetros anti arranque a los vehículos N2 y N3.

La instalación de estos dispositivos supone un elevado coste que en las actuales circunstancias económicas las empresas de transporte de mercancías por carretera probablemente no están en condiciones de afrontar. Ello sin mencionar los costes derivados del mantenimiento de estos dispositivos que son instrumentos de precisión y que requieren de calibración periódica.

El sector de transporte de mercancías por carretera es un sector estratégico, delicado y sensible y una medida de esta naturaleza no debería plantearse sin consultar al CNTC.

Por estas razones, la DGT solicita la eliminación en el texto de toda referencia a los transportes de mercancías por carretera y a los vehículos de categoría N2 y N3, circunscribiéndola exclusivamente al transporte de viajeros por carretera y a los vehículos M2 y M3.

ENMIENDA NÚM. 76
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**.

ENMIENDA

De supresión.

Se incorpora un nuevo apartado cinco en los siguientes términos:

Cinco (nuevo) Se suprime el apartado 4 del artículo 21

MOTIVACIÓN

No tiene sentido mantener esta excepción que no existe en ningún país de nuestro entorno.

En el año 2019 hubo 896 fallecidos en carretera convencional. 3 de cada 4 fallecidos en carretera son en las carreteras convencionales. La seguridad en las carreteras convencionales es una prioridad de la política de seguridad vial y exige la adopción de medidas concretas.

En el año 2009, hubo 239 fallecidos por choque frontal en carreteras convencionales.

Si queremos reducir los accidentes en las carreteras convencionales es una prioridad actuar sobre los adelantamientos.

La medida tuvo su origen a finales de los años 70 cuando ese priorizaba la fluidez sobre la seguridad vial. Tras la ampliación de la red de vías de alta capacidad que permiten velocidades más altas en condiciones de seguridad adecuadas, no tiene sentido que persista esta excepción, que constituye un anacronismo y que no favorece el mensaje de que los adelantamientos son peligrosos y de que el impacto frontal es más lesivo cuanto mayor sea la velocidad de los vehículos implicados.

El mantenimiento de los 20 kms de exceso para adelantar en carretera convencional invita a los adelantamientos por lo que va contra la seguridad vial. La maniobra de adelantamiento es una de las más peligrosas que debe realizar cualquier conductor, debido a la probabilidad de ocurrencia de colisiones frontales.

El “sistema seguro” parte de la premisa de que todo riesgo debe ser eliminado o al menos minimizado. El adelantamiento en carreteras convencionales es sin duda una maniobra de riesgo y la medida consistente en poder superar en 20 km/h el límite de velocidad para adelantar, no cabe duda de que incita a adelantar y por tanto a crear situaciones de riesgo, lo cual va en contra de la premisa fundamental del sistema seguro.

La apuesta es ir hacia carreteras de 2+1, es decir hacer dos carriles en la misma dirección allá donde se pueda para permitir adelantar sin riesgo de invasión del carril contrario.

ENMIENDA NÚM. 77
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**.

ENMIENDA

De adición.

Se incorpora un nuevo apartado cuatro bis, **pasando el actual apartado cuatro bis (nuevo) del texto que ha llegado al Senado a denominarse cuatro ter (nuevo)**, en los siguientes términos:

Cuatro bis (nuevo) Se propone la modificación del artículo 15 en los siguientes términos:

“Artículo 15. Sentido de la circulación.

*Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, **con las excepciones que reglamentariamente se determinen**, manteniendo **en todo caso** la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.”*

MOTIVACIÓN

La inclusión de este apartado en el proyecto de Ley persigue posibilitar que en una próxima modificación del Reglamento General de Circulación en materia de protección de usuarios vulnerables, se permita a los ciclistas, por motivos de seguridad, circular por el centro del carril en las vías urbanas.

Se estima que la redacción actual del artículo 15 de la ley impediría la adopción de esta medida muy demandada por el colectivo ciclista y justificada en términos de seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 78
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**.

ENMIENDA

De adición.

Se incorpora un nuevo apartado cinco ter (nuevo) (**pasando el actual apartado cinco ter (nuevo) del texto que ha llegado al Senado a denominarse cinco quáter (nuevo) y así sucesivamente los diferentes subapartados del apartado cinco (quinquies, sexies, septies, hasta el nuevo octies**), en los siguientes términos:

Cinco ter (nuevo) Se propone la adición de un nuevo apartado 5 al artículo 25 en los siguientes términos:

“5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras y demás zonas peatonales”.

MOTIVACIÓN

Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas están clasificados como vehículos, de manera que no pueden circular por aceras y zonas peatonales -se han clasificado como vehículos en la última modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, llevada a cabo por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre-.

Actualmente sólo se contempla en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, la prohibición de circular por las aceras y demás zonas peatonales a toda clase de vehículos.

En el contexto actual en el que ha aumentado considerablemente la circulación de bicicletas y de vehículos de movilidad personal, en particular de patinetes, muchos de ellos lo hacen por las aceras con el consiguiente peligro para los peatones, en particular para los más vulnerables, de hecho ya ha habido atropellos con resultado de muerte.

La preocupación por esta situación ha motivado una próxima campaña informativa para concienciar a los conductores de esta clase de vehículos que está prohibido que lo hagan por las aceras cuyo uso es para peatones.

En este sentido, es esencial que esta prohibición pase a recogerse en una norma con rango de ley y con la claridad que exige dicha cuestión, por su especial incidencia en la seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 79
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**.

ENMIENDA

De adición.

Se incorpora un nuevo apartado seis bis por el que se modifica el apartado 5 del artículo 64, en los siguientes términos: que queda redactado del siguiente modo:

*“5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso de conducción quedarán descontados de forma automática en el momento en que se proceda a la anotación de la citada infracción en el registro de conductores e infractores de Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico quedando constancia en dicho registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización. **Transcurrido un año desde la firmeza de la sanción sin que la infracción de la que trae causa haya sido anotada, no procederá la detracción de puntos.**”*

MOTIVACIÓN

Tiene por objeto establecer un plazo máximo para la detracción de puntos desde la firmeza de la sanción, plazo que en la actualidad no existe.

En ocasiones transcurre un plazo de tiempo dilatado desde que la sanción es firme hasta que la autoridad que la impone, generalmente municipal, la comunica a la DGT para que esta proceda a su anotación y a la detracción de puntos. Por razones de seguridad jurídica es preciso delimitar este plazo.

ENMIENDA NÚM. 80
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**.

ENMIENDA

De adición.

Apartado ocho, se incluye un párrafo x1) nuevo en el artículo 76 “Infracciones graves” en los siguientes términos:

“x1) Circular por las aceras y demás zonas peatonales los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos, así como todos aquellos que lo tengan prohibido”.

Y, en consecuencia, se modifica el título del mismo apartado ocho en los siguientes términos:

“Ocho. Se modifican las letras d), g), h), j), s) y x) del artículo 76 y se añaden los párrafos x1), z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:”

MOTIVACIÓN

Por coherencia con la enmienda propuesta para incluir un nuevo apartado 5 en el artículo 25, ya que es esencial que se incorpore la infracción correspondiente al incumplimiento de la prohibición, para los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos, de circular por aceras y demás zonas peatonales.

Se ha incorporado el inciso que hace referencia a todos aquellos que lo tengan prohibido, para que el tipo infractor sea más genérico e incluir a todos los vehículos.

ENMIENDA NÚM. 81
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**.

ENMIENDA

De adición.

Apartado nueve, se incluye un párrafo v) nuevo en el artículo 77 “Infracciones muy graves” en los siguientes términos:

“v) Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque”.

Y, en consecuencia, se modifica el título del mismo apartado nueve en los siguientes términos:

Nueve. Se modifica el párrafo q) del artículo 77 y se añaden los párrafos s), t), u) y v) que quedan redactados del siguiente modo:

MOTIVACIÓN

Se incorpora un párrafo v) al objeto de tipificar como infracción la obligación contemplada en la disposición adicional XXX sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque, pues de lo contrario se estaría incluyendo una nueva obligación cuyo incumplimiento carecería de tipo infractor.

ENMIENDA NÚM. 82
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**.

ENMIENDA

De adición.

Apartado nueve, se incluye incluye un párrafo w) nuevo en el artículo 77 “Infracciones muy graves” en los siguientes términos:

“w) Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas”.

Y en consecuencia, se modifica el título del mismo apartado nueve en los siguientes términos:

Nueve. Se modifica el párrafo q) del artículo 77 y se añaden los párrafos s), t), u), v) y w) que quedan redactados del siguiente modo:

MOTIVACIÓN

Se incorpora un párrafo w), con el objeto de dar cobertura a las nuevas obligaciones incluidas en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, que carecen de un régimen infractor, por cuanto su regulación exige una norma con rango de ley.

ENMIENDA NÚM. 83
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 segunda (nueva) (introducida por el Congreso de los Diputados)**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el título de esta disposición adicional segunda en los siguientes términos:

*“Disposición final segunda (nueva). Modificación del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad, **aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.**”*

MOTIVACIÓN.

Mejora técnica

