



www.uclm.es/centro/cesco

PROYECTO LEY POR EL QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO (BOCG Congreso de los Diputados Núm. A-70-1 18/10/2013. Iniciativa)¹

Pilar Domínguez Martínez
Profesora Contratada Doctora de Derecho Civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 23 de octubre de 2013

El Consejo de Ministros ha aprobado la remisión a las Cortes Generales del Proyecto de Ley que modifica la actual Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El 26 de julio de 2013 el Consejo de Ministros recibió un informe del ministro del Interior sobre el Anteproyecto de Ley que introduce notables cambios en la vigente normativa de seguridad vial en España. Tras recibir su aprobación, el Ministerio del Interior, conforme a lo previsto en la Ley del Gobierno, solicitó un informe al Consejo Superior de Seguridad Vial, así como a los Ministerios de Justicia, de Fomento y de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Además, el Ministerio del Interior consideró oportuno someter a consulta el Anteproyecto al Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) y a la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), que hicieron sus oportunas sugerencias y que han sido aceptadas e incorporadas al nuevo texto. En los últimos años las modificaciones en la normativa de tráfico se habían centrado en aspectos generales del comportamiento de los conductores (permiso por puntos, delitos contra la seguridad vial, procedimiento sancionador), mientras que esta reforma se centra en aspectos concretos que no se habían abordado en los últimos tiempos y que son necesarios para

¹ Trabajo realizado dentro del Proyecto de Investigación DER2011-28562, del Ministerio de Economía y Competitividad (“Grupo de Investigación y Centro de Investigación CESCO: mantenimiento de una estructura de investigación dedicada al Derecho de Consumo”), que dirige el Prof. Ángel Carrasco Perera.

avanzar en la mejora de la seguridad vial. Principales novedades del Proyecto de Ley
Las principales novedades que recoge el nuevo Proyecto de Ley son fundamentalmente las tres siguientes:

1. Se mantiene la prohibición de conducir con la presencia de drogas en el organismo, salvo en el caso que exista prescripción facultativa y una finalidad rehabilitadora.
2. En los casos de exceso de velocidad, la multa llevará aparejada, además de la sanción económica, la pérdida de puntos del carné de conducir siempre que se superen los 150 km/h, con independencia de que el límite máximo sea de 120 km/h ó 130 km/h (en los tramos preparados y señalizados para poder circular hasta esta velocidad). Hasta ahora circular a esta velocidad en tramos de 120 km/h sólo suponía una multa económica. La reforma también abre la puerta a elevar el límite de velocidad a 130 km/h en algunos tramos de autopista, al introducir en el cuadro de sanciones por excesos de velocidad este nuevo límite, aunque este nuevo límite de velocidad no se materializará hasta que se lleve a cabo la reforma del Reglamento General de Circulación (RGC) También se incluye el límite de 20 km/h para algunos tramos de vías urbanas. Superar estos futuros límites de 20 y 130 km/h se castigará con el mismo rango de sanciones que hasta ahora se aplica para los actuales límites, con multas comprendidas entre 100 y 600 euros y la retirada de entre dos y seis puntos, según el anteproyecto.

El RGC el que fije de forma concreta las velocidades máximas y mínimas que se establecen no solo para las vías, sino también para los distintos tipos de conductores y para los distintos tipos de vehículos. Lo que sí recoge el anexo IV de la Ley es la actualización de los tramos sancionadores y de detracción de puntos ante las posibles modificaciones de las velocidades.

3. Se modifica en su totalidad la disposición adicional novena en relación con los atropellos cinegéticos, de manera que, con carácter general, la responsabilidad será del conductor del vehículo. Ahora bien, cuando el atropello del animal sea consecuencia directa de una acción de caza, el responsable será el propietario del terreno y, si es por la falta de reparación del vallado o de la señalización, el responsable será el titular de esa vía donde se ha producido el atropello.

Mejora de la seguridad vial



www.uclm.es/centro/cesco

El nuevo texto legal recoge la reforma de la regulación de la utilización del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil y el casco; la prohibición de los detectores de radar y la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo.

Respecto al uso del casco, el Proyecto de Ley establece que los menores de dieciocho años deberán llevarlo obligatoriamente cuando circulen en bicicleta por cualquier tipo de vía (urbana, interurbana o travesía). Se mantiene la obligatoriedad de llevar casco para mayores de dieciocho años que circulen en bicicleta en vías interurbanas. La reforma que más polémica ha causado, y que se incluye en el proyecto de ley, es la obligación de que los ciclistas utilicen casco en vías urbanas —actualmente es sólo obligatorio en carretera. El futuro Reglamento acabará por determinar si habrá alguna obligación adicional sobre el uso del casco.

Alcohol y drogas

Se otorga mayor control y sanción, por primera vez, se recoge en la Ley el principio de “tolerancia cero” en materia de drogas. Por ello, se prohíbe la conducción con la presencia de drogas en el organismo y las consecuencias jurídicas de la conducción bajo la influencia de drogas se remiten al artículo 379 del Código Penal. Se establece, además, la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas a los peatones que hayan cometido una infracción, con independencia de si se han visto implicados en un accidente. La prueba será mediante saliva como medio habitual mediante dispositivo autorizado, será el medio preferente para detectar in situ la presencia de drogas en el organismo para su posterior análisis y la de contraste será un análisis de sangre, con sanciones de 1.000 euros. Además, los peatones que cometan infracciones también deberán someterse a estos controles. La actual regulación permite hacer este tipo de controles a los peatones únicamente cuando son víctimas o participan en la producción de un siniestro. Los peatones pagarán la misma multa de 1.000 euros cuando estén implicados en algún accidente de tráfico. Si habiendo cometido una infracción la negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol o de drogas, también será objeto de sanción.

Además, la multa por conducir con tasas de alcohol superiores a las establecidas, o con presencia en el organismo de drogas, pasará de quinientos a mil euros. Esta misma sanción administrativa tendrán los conductores de vehículos y demás usuarios de la vía cuando estén implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción y se nieguen a someterse a las pruebas de detección de alcohol o presencia de drogas en el organismo. La modificación la Ley de Tráfico incluye puyes la clasificación de dos



www.uclm.es/centro/cesco

tipos de sanciones: la administrativa, que castiga la mera presencia de drogas en el organismo del conductor y la penal (artículo 379.2 del Código Penal), que puede acarrear hasta seis meses de cárcel.

Detectores de radar

En la reforma de la Ley de Tráfico realizada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, dejó de sancionarse la utilización de detectores de radar, si bien tampoco están expresamente permitidos. La reforma de la Ley de Tráfico incluye la prohibición de los sistemas de detección de radar por su incompatibilidad con las normas sobre limitación de velocidad y, en general, con las políticas de seguridad vial. De este modo, se tipifica como infracción grave el quebrantamiento de esta prohibición, el incumplimiento de esta norma se castigará con la retirada de tres puntos en el carnet de conducir y con una sanción económica de 200 euros. Hasta ahora, los detectores de radar se permitían, lo que estaba prohibido era los inhibidores de radar. La diferencia entre ambos es que los segundos interfieren con la señal del radar para que este no detecte la velocidad a la que se conduce. Asimismo, se mantiene la prohibición de los inhibidores de radar y se siguen permitiendo los mecanismos que informan de la posición de los radares.

Sistemas de retención infantil

En relación con estos sistemas, será, en su caso, el nuevo Reglamento General de Circulación el que determine las prohibiciones y las condiciones de ocupación mediante el uso de sistemas de retención infantil, en función del criterio de talla, a diferencia de los parámetros actuales, así como si su incumplimiento dará lugar a sanción administrativa y en su caso cual será la carga económica. Pero esta regulación no se incluirá en la Ley. Esta modificación legal responde a la necesidad de que el futuro Reglamento General de Circulación se adapte a las disposiciones que va elaborando la Unión Europea en esta materia.

Otras modificaciones

Se establece por Ley la obligación de comunicar a la autoridad de tráfico, con carácter previo a su inicio, la realización de obras en las vías. Asimismo, el Proyecto de Ley prevé que la autoridad de tráfico dicte las instrucciones oportunas, a fin de evitar molestias innecesarias a los usuarios. El incumplimiento de la obligación de



www.uclm.es/centro/cesco

comunicación se tipifica por primera vez como infracción grave.

Por otro lado, se incorporan dos nuevos supuestos de inmovilización del vehículo, por el singular peligro que representan para la seguridad vial:

- Incumplimiento de las condiciones de la autorización para la circulación de vehículos (horarios, peso máximo autorizado, etcétera).
- Conducción sin el permiso para camiones o autobuses.

Además, los agentes podrán retirar el permiso de circulación hasta que se abonen los gastos generados por la inmovilización o el depósito de un vehículo.

También se calificará como muy grave circular con un vehículo cuya carga vaya cayendo a la vía.

El actual registro de víctimas y accidentes de tráfico pasa a denominarse, Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Se da impulso a la cooperación institucional en materia de tráfico y seguridad vial. Creación de la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial (propuesta del informe de la Comisión por la Reforma de las Administraciones Públicas CORA) y modificación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.