

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### CAP DE L'ESTAT

**3715** *Llei 6/2014, de 7 d'abril, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegem i entenguen esta llei.

Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione.

#### PREÀMBUL

I

En els últims anys, la normativa relacionada amb el trànsit i la seguretat viària ha sigut objecte d'importants modificacions des de diverses perspectives formals, incidint especialment en l'adequació dels comportaments dels conductors a una conducció que permeta reduir la sinistralitat en carrers i carreteres. En este sentit, cal fer una referència obligada, en primer lloc, a la Llei 17/2005, de 19 de juliol, per la qual es regula el permís i la llicència de conducció per punts; en segon lloc, a la modificació del Codi Penal pel que fa als delictes contra la seguretat viària, i, en tercer lloc, a la reforma del procediment sancionador operada per la Llei 18/2009, de 23 de novembre, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, en matèria sancionadora.

Una vegada que s'han abordat els canvis més integrals pel que fa als comportaments més segurs en la conducció, ara és el moment d'incorporar a l'ordenament adaptacions o modificacions que no se centren tant en el conductor, sinó que es dirigixen a altres aspectes que en els últims anys no han sigut tan prioritaris, però que és necessari assumir normativament per a anar millorant diferents aspectes de la seguretat viària. Es tracta de mamprendre un ajust en diversos preceptes del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, que no presenten un fil argumental comú, però que, un a un, corregixen disfuncions sobre les quals no s'ha actuat fins ara.

Alguns dels preceptes que es modifiquen es referixen estrictament a les normes de circulació dels vehicles de motor, aspecte que sempre requerix una adaptació als contextos canvians en què ens trobem, i precisament és la circulació un dels indicadors dels canvis. En este sentit, la llei no només ha d'adaptar-se a les necessitats dels conductors, sinó que també ha de fer-ho a les dels vehicles i les vies. Exemple d'això és la contínua modificació de l'article 11, que amb la genèrica rúbrica de «Normes generals de conductors», inclou la normativa bàsica de tots aquells dispositius que sorgixen al voltant de la conducció, a vegades com a ajuda, a vegades com a distracció, però que és necessari regular per a aconseguir la seguretat i la mobilitat.

Alguns dels preceptes la modificació dels quals es mamprén ara fixen un mínim legal que haurà de ser concretat posteriorment en la norma reglamentària de desplegament, en especial el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre.

II

El fins ara denominat Consell Superior de Seguretat Viària reprén la denominació més precisa de Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible. El canvi de denominació té com a principal objectiu tornar a posar en el centre de les funcions d'este

òrgan el trànsit dels vehicles i de la resta d'usuaris per les vies públiques, atés que la mobilitat és un aspecte essencial que no ha de quedar relegat, sinó tot al contrari. A més, es fa una nova redacció de l'article 8 per a adaptar les principals funcions del Consell, amb vista a potenciar la seua funció d'òrgan consultiu i via fonamental per a la participació de tots aquells sectors o entitats que cada vegada tenen més protagonisme en el trànsit i la seguretat viària, i l'activitat dels quals contribueix, entre altres qüestions, a millorar les normes i els projectes en esta matèria.

D'altra banda, es crea la Conferència Sectorial de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible com a òrgan de cooperació entre l'Administració General de l'Estat i les administracions de les comunitats autònomes que hagen assumit, a través dels seus estatuts d'autonomia, competències per a la protecció de persones i béns i el manteniment de l'ordre públic i, a més, tinguen transferides funcions executives en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La seua finalitat és desenrotllar una actuació coordinada, en atenció als principis de lleialtat institucional i respecte recíproc en l'exercici de les competències atribuïdes a aquelles administracions.

### III

Un aspecte essencial de la reforma és el relatiu als sistemes de seguretat de conductors i ocupants dels vehicles. En els últims anys, la legislació europea ha incrementat progressivament els nivells d'exigència, tant en l'ús dels sistemes de seguretat com en la seua instal·lació, i l'evolució normativa subsegüent als avanços tècnics així ho demostra. Atés que esta matèria és objecte de modificacions relativament freqüents perquè els vehicles en què ens desplaçem siguen cada vegada més segurs, s'estima que el més adequat des d'un punt de vista jurídic, per a permetre una adaptació àgil de la normativa, és arregar en la llei una referència oberta als criteris d'edat o de talla a què es podran referir les modificacions mencionades d'abast tècnic, a fi que posteriorment el Reglament General de Circulació en pugua concretar els supòsits, els requisits, les condicions d'ús i les possibles exempcions, si és el cas, tot això en funció dels avanços continus de seguretat que es vagen incorporant.

En el mateix precepte, junt amb la referència als cinturons i als sistemes de retenció infantil, també es modifica la regulació relativa al casc de protecció, essencialment per a remetre a un posterior desplegament reglamentari els supòsits i condicions del seu ús, sense perjudici d'establir directament l'obligació de la seua utilització en dos casos: un, ja previst actualment, fa referència a l'obligatorietat d'ús del casc per als ciclistes i ocupants de bicicletes en vies interurbanes; i un altre, que s'introdueix, referent als menors de setze anys, que han d'estar sempre protegits quan circulen amb bicicleta, amb independència del lloc per on ho facen.

### IV

La realització d'obres en les vies és un dels aspectes sobre els quals s'introdueixen alguns canvis, en particular concretant l'obligació que té qui du a terme estes obres de comunicar a l'autoritat responsable de la gestió i regulació del trànsit l'inici de les obres, i de seguir les instruccions que esta autoritat li indique. Este canvi, que s'introdueix en l'article 10, apartat 1, està motivat pels casos d'inicis d'obres sense coneixement previ dels qui poden informar els conductors, la qual cosa genera situacions de malestar per als ciutadans, desconexors de vegades que una carretera suporta una incidència important.

### V

Dins de l'article 11, referit amb un títol molt ampli a «Normes generals de conductors», s'introdueix la prohibició dels sistemes de detecció de radars o cinemòmetres, mecanismes que no es poden confondre amb els sistemes que tenen com a fi exclusivament informar de la ubicació d'estos, ni tampoc amb els inhibidors de radars o cinemòmetres, ja

prohibits. S'ha estimat que un aparell que en el fons té com a raó de ser eludir la vigilància del trànsit i el compliment dels límits de velocitat no pot tindre la més mínima cobertura.

És completament contradictori dirigir els esforços cap a la conscienciació entre els conductors de la necessitat d'adequar la velocitat a les limitacions existents, per ser el factor concurrent més important en l'accidentalitat –centrada ara en les vies secundàries o convencionals–, i no prohibir la comercialització de dispositius que s'encaminen precisament al contrari. No pareix lògic que coexistisquen conductors que respecten els límits de velocitat junt amb altres que disposen de mecanismes que els poden permetre eludir-los. A més, esta prohibició es complementa amb pèrdua de punts, com a missatge clar del reprotxe que es pretén.

## VI

Un altre aspecte que es modifica de forma substancial, en l'article 12, és la regulació de la presència de drogues en la conducció. Encara que les primeres versions del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària ja feien menció de la prohibició del consum de drogues en la conducció, la veritat és que ha calgut esperar que els controls per a la detecció de la presència d'estes substàncies es generalitzaren fa pocs anys per a poder abordar este problema, que es constata ja com un dels més greus per a la seguretat viària.

Des del punt de vista administratiu es castiga la mera presència de drogues en l'organisme del conductor, de les quals quedaran excloses aquelles substàncies que s'utilitzen sota prescripció facultativa i amb una finalitat terapèutica, sempre que s'estiga en condicions d'utilitzar el vehicle d'acord amb l'obligació de diligència, precaució i no-distracció establida en l'article 9, deixant per al tipus penal previst en l'article 379.2 del Codi Penal la sanció per la conducció sota la influència de drogues. Precisament, una de les principals disfuncions de la regulació existent fins ara en l'article 12 i en altres que feien referència a esta matèria era la confusió entre l'objecte de la regulació penal i el de l'administrativa, que ara es pretén delimitar de manera més nítida.

Aspecte important, perquè per primera vegada s'explicita en esta llei, és l'aposta pels dispositius de detecció de drogues en saliva, que s'ha demostrat que són segurs jurídicament, poc intrusius per als conductors i viables des d'un punt de vista policial. Encara que este tipus de dispositius es concreten ara en la norma administrativa, ja l'article 796.1 de la Llei d'Enjudiciament Criminal, després de la modificació operada per la Llei Orgànica 5/2010, de 22 de juny, per la qual es modifica la Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal, els va incloure prèviament en l'àmbit penal.

D'altra banda, conscients que l'alcohol i les drogues estan darrere d'un percentatge molt important d'accidents greus i que per això és necessari augmentar el reprotxe cap a este tipus de conductes, les infraccions relatives a estes substàncies se separen del criteri sancionador general i la multa que comporten se situa en un escaló superior, a més de la consegüent detracció de punts.

## VII

Un altre aspecte que s'adequa al context i a les necessitats actuals és el relatiu als límits de velocitat que, cal recordar-ho, s'establixen no només per a les vies, sinó també per als diferents tipus de conductors i per als diferents tipus de vehicles. En esta matèria, la redacció de l'article 19 se simplifica a fi que eixos límits es determinen d'acord amb les condicions que establisca el Reglament general de circulació. Junt amb això, l'annex IV s'actualitza, de manera que s'amplien els trams sancionadors i de detracció de punts cobrint possibles modificacions en les velocitats màximes, tant en límits inferiors com superiors.

## VIII

No és objecte de la present modificació legal la revisió del règim sancionador regulat en el títol V. No obstant això, alguns dels canvis en la part substantiva de la norma

comporten una necessària adaptació, tant pel que fa a infraccions com a sancions i a mesures provisionals.

Pel que fa a les infraccions, l'article 65 incorpora, en el seu apartat 4, la utilització de mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres, la prohibició de circular amb passatgers menors en seients davanters o posteriors quan no estiga permès, així com la realització d'obres en la via sense comunicar-les amb anterioritat al seu inici a l'autoritat responsable de la gestió i regulació del trànsit, o sense seguir les seues instruccions.

Altres infraccions s'incorporen per les repercussions que generen els seus incompliments per a la seguretat viària en general, i per a la circulació en particular: en primer lloc, es qualifica de forma expressa com a molt greu el fet de circular incomplint les condicions de l'autorització administrativa que habilita per a la circulació, que, al seu torn, és causa d'immobilització del vehicle. És necessària la seua incorporació a l'apartat 5 de l'article 65, atés que es constata que cada vegada són més freqüents els incompliments de la norma en este punt, amb les conseqüències que això pot ocasionar per als usuaris de la via. Un altre cas és el de la caiguda de la càrrega en la via amb greu perill per a la resta dels usuaris a causa del seu mal condicionament, supòsit que no estava expressament incorporat ni en la normativa de trànsit ni en la de transports.

Dins del grup d'infraccions molt greus previstes en l'apartat 6 de l'article 65, cal destacar la tipificació de l'impediment de les labors de control o inspecció que es duen a terme tant en centres d'ensenyança com en els de reconeixement de conductors.

Entre les mesures provisionals, s'han introduït dos supòsits d'immobilització que, vista l'experiència d'estos últims anys, és important arrear. D'una banda, és raonable que un camió o un autobús quede immobilitzat quan el conductor no tinga un permís que l'habilite per a conduir algun d'estos vehicles, que requereixen una especial destresa, màximament si es tracta d'un vehicle que transporta persones. L'altre supòsit que s'introdueix com a causa d'immobilització és el de circular incomplint les condicions de l'autorització que habilita la circulació del vehicle, dirigit especialment als casos de vehicles que ho fan emparats en autoritzacions complementàries que no complixen els requisits de la mateixa autorització i per als quals la sanció no pareix haver sigut la resposta adequada.

## IX

Finalment, esta llei inclou una disposició addicional amb l'objecte d'incorporar al nostre ordenament intern la Directiva 2011/82/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 25 d'octubre de 2011, per la qual es facilita l'intercanvi transfronterer d'informació sobre infraccions de trànsit en matèria de seguretat viària. Es regula el procediment per a l'intercanvi d'informació sobre infraccions de trànsit entre Espanya i els altres estats de la Unió Europea, a fi de poder sancionar determinades infraccions quan es cometen amb un vehicle matriculat en un estat membre diferent d'aquell en què es va cometre la infracció.

Esta llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

**Article únic.** *Modificació del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març.*

El text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, es modifica en els termes següents:

U. Es modifica el capítol II del títol I, que passa a titular-se «Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible».

Dos. El paràgraf n) de l'article 5 queda redactat de la manera següent:

«n) Tancar a la circulació carreteres o trams d'estes per raons de seguretat o fluïdesa del trànsit o restringir-hi l'accés de determinats vehicles per motius mediambientals, en la forma que es determine reglamentàriament.»

Tres. Es modifica la lletra c) de l'article 7, que quedarà redactada de la manera següent:

«c) La immobilització dels vehicles en vies urbanes quan no es troben proveïts del títol que habilite l'estacionament en zones limitades en temps o excedisquen l'autorització concedida fins que es realitze la identificació del seu conductor.

La retirada dels vehicles de les vies urbanes i el posterior depòsit d'aquells quan obstaculitzen o dificulten la circulació o suposen un perill per a esta o es troben aparcats incorrectament en les zones d'estacionament restringit, en les condicions previstes per a la immobilització en este mateix article. Les bicicletes només podran ser retirades i portades al corresponent depòsit si estan abandonades o si, estant amarrades, dificulten la circulació de vehicles o persones o danyen el mobiliari urbà.

Igualment, la retirada de vehicles en les vies interurbanes i el posterior depòsit d'estos, en els casos i les condicions que es determinen reglamentàriament.»

Quatre. S'incorpora un paràgraf g) a l'article 7 amb el contingut següent:

«g) La restricció de la circulació a determinats vehicles en vies urbanes per motius mediambientals.»

Cinc. L'article 8 queda redactat de la manera següent:

## «CAPÍTOL II

### **Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible**

Article 8. *Composició i competències.*

1. El Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible és l'òrgan de consulta i participació per a l'impuls i millora de la seguretat del trànsit viari i per a promoure la concertació de les diferents administracions públiques i entitats que exercixen activitats relacionades amb la seguretat viària, sense perjudi de les competències dels òrgans de les comunitats autònomes que tinguen transferides competències executives en matèria de seguretat viària.

La presidència del consell correspon al ministre de l'Interior i en ell estan representats l'Administració de l'Estat, les comunitats autònomes i les ciutats de Ceuta i Melilla, les administracions locals, així com les fundacions, les associacions de víctimes, el sector social de la discapacitat, les associacions de prevenció d'accidents de trànsit i de foment de la seguretat viària i els centres d'investigació i organitzacions professionals, econòmiques i socials més representatives relacionades directament amb el trànsit, la seguretat viària i la mobilitat sostenible.

2. El Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible exercirà les funcions següents:

a) Informar i, si és el cas, proposar plans d'actuació conjunta en matèria de seguretat viària o mobilitat sostenible per a complir les directrius del Govern o per a sotmetre'ls a la seua aprovació. Estes propostes, que no seran vinculants, hauran de considerar en particular la viabilitat tècnica i financera de les mesures que incloguen.

b) Assessorar els òrgans superiors i directius del Ministeri de l'Interior en esta matèria.

c) Informar sobre els convenis o tractats internacionals sobre seguretat viària o mobilitat sostenible abans de la prestació del consentiment de l'Estat a obligar-s'hi.

d) Emetre informes o fer propostes, si és el cas, sobre els projectes de disposicions generals que afecten el trànsit i la seguretat viària o la mobilitat sostenible.

e) Informar sobre la publicitat dels vehicles de motor.

f) Impulsar, per mitjà de les corresponents propostes, l'actuació dels diferents organismes, entitats i associacions que exercisquen activitats en esta matèria.

g) Conèixer i emetre informes de l'evolució de la sinistralitat viària a Espanya.

3. El Consell funciona en Ple, en Comissió Permanent, en comissions i grups de treball.

4. En les comunitats autònomes que no tinguen assumides les competències de trànsit i seguretat viària i en les ciutats de Ceuta i Melilla hi ha una comissió del Consell. Així mateix, hi funciona una comissió del Consell per a l'estudi del trànsit, la seguretat viària i la mobilitat sostenible en les vies urbanes.

Les comunitats autònomes amb competències executives en matèria de trànsit i seguretat viària podran establir els seus propis consells autonòmics de trànsit i seguretat viària.

5. La composició, organització i funcionament del Consell es determinaran reglamentàriament. A estos efectes, es podran crear consells territorials de seguretat viària. En tot cas, haurà d'haver-hi un equilibri entre els col·lectius representats i entre els diferents sectors que representen.»

Sis. S'incorpora un capítol III al títol I, amb la rúbrica «Conferència Sectorial de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible», que queda redactat de la manera següent:

«Article 8 bis. *Conferència Sectorial de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible.*

1. Es crea la Conferència Sectorial de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible com a òrgan de cooperació entre l'Administració General de l'Estat i les administracions de les comunitats autònomes que hagen assumit, a través dels seus estatuts d'autonomia, competències per a la protecció de persones i béns i el manteniment de l'orde públic i que hagen rebut el traspàs de funcions i servicis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La conferència sectorial desenrotllarà una actuació coordinada en esta matèria, amb atenció als principis de lleialtat institucional i respecte recíproc en l'exercici de les competències atribuïdes a les dites administracions.

2. La conferència sectorial aprovarà el seu reglament intern, que regularà la seua organització i funcionament.»

Set. S'incorpora un segon paràgraf a l'apartat 1 de l'article 10 amb la redacció següent, i l'actual paràgraf segon passa a ordenar-se com a paràgraf tercer:

«Així mateix, la realització d'obres en les vies haurà de ser comunicada amb anterioritat al seu inici a l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit o, si és el cas, a l'autoritat autonòmica o local responsable de la gestió i regulació del trànsit que, sense perjudi de les facultats de l'òrgan competent per a l'execució de les obres, dictarà les instruccions que siguen procedents en relació amb la regulació, gestió i control del trànsit, tenint en compte el calendari de restriccions a la circulació i les que es deriven d'altres autoritzacions a esta.»

Huit. S'incorpora un últim paràgraf a l'apartat 3 de l'article 11 i es modifiquen l'últim paràgraf del seu apartat 4 i el seu apartat 6, de manera que estos apartats queden redactats de la manera següent:

«3. Queda prohibit conduir utilitzant cascos o auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so, excepte durant la realització de les proves d'aptitud en circuit obert per a l'obtenció de permís de conducció en les condicions que es determinen reglamentàriament.

Es prohibix la utilització durant la conducció de dispositius de telefonia mòbil i qualsevol altre mitjà o sistema de comunicació, excepte quan el desenrotllament de la comunicació tinga lloc sense emprar les mans ni usar cascos, auriculars o instruments semblants.

Queden exempts de la dita prohibició els agents de l'autoritat en l'exercici de les funcions que tinguen encomanades.

Reglamentàriament es podran establir altres excepcions a les prohibicions previstes en els paràgrafs anteriors.»

«4. Els conductors i ocupants dels vehicles estan obligats a utilitzar el cinturó de seguretat, els cascos i la resta d'elements de protecció i dispositius de seguretat en les condicions i amb les excepcions que, si és el cas, es determinen reglamentàriament. Els conductors professionals, quan presten servici públic a tercers, no es consideraran responsables de l'incompliment d'esta norma per part dels ocupants del vehicle.

Per raons de seguretat viària, es podrà prohibir l'ocupació dels seients davanters o posteriors del vehicle pels menors en funció de la seua edat o talla, en els termes que s'establisquen reglamentàriament.»

«6. Es prohibix instal·lar o portar en els vehicles inhibidors de radars o cinemòmetres o qualssevol altres instruments encaminats a eludir o a interferir en el funcionament correcte dels sistemes de vigilància del trànsit, així com emetre o fer senyals amb esta finalitat. Així mateix, es prohibix utilitzar mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres.

Queden exclosos d'esta prohibició els mecanismes d'avís que informen de la posició dels sistemes de vigilància del trànsit.»

Nou. L'article 12 queda redactat de la manera següent:

«Article 12. *Begudes alcohòliques i drogues.*

1. No podrà circular per les vies objecte d'esta llei el conductor de qualsevol vehicle amb taxes d'alcohol superiors a les que s'establisquen reglamentàriament.

Tampoc podrà circular per les vies objecte d'esta llei el conductor de qualsevol vehicle amb presència de drogues en l'organisme, de les quals quedaran excloses aquelles substàncies que s'utilitzen sota prescripció facultativa i amb una finalitat terapèutica, sempre que s'estiga en condicions d'utilitzar el vehicle d'acord amb l'obligació de diligència, precaució i no-distracció establida en l'article 9.

2. Tots els conductors de vehicles queden obligats a sotmetre's a les proves per a la detecció d'alcohol o de la presència de drogues en l'organisme, que faran els agents encarregats de la vigilància del trànsit. Igualment, hi queden obligats els altres usuaris de la via quan es troben implicats en un accident de trànsit o hagen comés una infracció d'acord amb el que tipifica esta llei.

3. Les proves per a la detecció d'alcohol consistiran en la verificació de l'aire espirat per mitjà de dispositius autoritzats i, per a la detecció de la presència de drogues en l'organisme, en una prova salival per mitjà d'un dispositiu autoritzat i en una anàlisi posterior d'una mostra salival en quantitat suficient.

No obstant això, quan hi haja raons justificades que impedisquen fer estes proves, es podrà ordenar el reconeixement mèdic del subjecte o la realització de les anàlisis clíniques que els facultatius del centre sanitari a què siga traslladat estimen més adequades.

4. El procediment, les condicions i els termes en què es faran les proves per a la detecció d'alcohol o de drogues s'establiran reglamentàriament.

5. A l'efecte de contrast, a petició de la persona interessada, es podran repetir les proves per a la detecció d'alcohol o de drogues, que consistiran preferentment en una anàlisi de sang, excepte causes excepcionals degudament justificades. Quan la prova de contrast presente un resultat positiu, serà abonada per la persona interessada.

El personal sanitari estarà obligat, en tot cas, a donar compte del resultat d'estes proves al cap de trànsit de la província on s'haja comés el fet o, quan siga procedent, als òrgans competents per a sancionar en les comunitats autònomes que tinguen transferides les competències executives en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor, o a les autoritats municipals competents.»

Deu. Els apartats 2 i 5 de l'article 19 queden redactats de la manera següent:

«2. Les velocitats màximes i mínimes autoritzades per a la circulació de vehicles seran les fixades d'acord amb les condicions que es determinen reglamentàriament, amb caràcter general, per als conductors, els vehicles i les vies objecte d'esta llei, en funció de les seues pròpies característiques. Els llocs amb prohibicions o obligacions específiques de velocitat seran senyalitzats amb caràcter permanent, o temporal si és el cas. A falta de senyalització específica, es complirà la genèrica establida per a cada via.»

«5. Es podrà circular per davall dels límits mínims de velocitat en els casos dels cycles, vehicles de tracció animal, transports i vehicles especials, o quan les circumstàncies de trànsit impedisquen el manteniment d'una velocitat superior a la mínima sense risc per a la circulació, així com en els supòsits de protecció o acompanyament a altres vehicles, en les condicions que s'establisquen reglamentàriament.»

Onze. L'article 25 queda redactat en els termes següents:

«Article 25.

Tindran prioritat de pas sobre els altres vehicles i altres usuaris de la via els vehicles de servici d'urgència públics o privats, quan es troben en servici d'este caràcter, així com els equips de manteniment de les instal·lacions i de la infraestructura de la via i els vehicles que acudisquen a realitzar un servici d'auxili en carretera. Podran circular per damunt dels límits de velocitat establits i estaran exempts de complir altres normes o senyals, en els casos i amb les condicions que es determinen reglamentàriament.»

Dotze. L'apartat 4 de l'article 34 queda redactat en els termes següents:

«4. Tot conductor de vehicle automòbil que es propose fer un avançament a un cycle o ciclomotor, o conjunt d'estos, haurà de fer-ho ocupant una part o la totalitat del carril contigu o contrari, si és el cas, de la calçada i guardant una amplària de seguretat de, com a mínim, 1,5 metres. Queda expressament prohibit avançar posant en perill o entorpint ciclistes que circulen en sentit contrari, inclús si eixos ciclistes circulen per la vorera d'emergència.»

Tretze. L'apartat 3 de l'article 38 queda redactat en els termes següents:

«3. La parada i l'estacionament s'hauran d'efectuar de tal manera que el vehicle no obstaculitze la circulació ni constituísca un risc per a la resta dels usuaris de la via, cuidant especialment la seua col·locació i evitant que es puga posar en moviment en absència del conductor, d'acord amb les normes que s'establisquen reglamentàriament.



En vies urbanes, es permetrà la parada o l'estacionament de les grues d'auxili en carretera pel temps indispensable per a efectuar la retirada dels vehicles avariats o accidentats, sempre que no es cree un nou perill, ni es cause obstacle a la circulació.»

Catorze. El segon paràgraf de l'apartat 1 de l'article 47 queda redactat de la manera següent:

«Els conductors i, si és el cas, els ocupants de bicicletes i cicles en general estaran obligats a utilitzar el casc de protecció en les vies urbanes, interurbanes i travessies en els supòsits i amb les condicions que es determinen reglamentàriament. És obligatori el seu ús pels menors de setze anys i també pels que circulen en vies interurbanes.»

Quinze. S'addiciona un apartat 3 a l'article 51, que queda redactat de la manera següent:

«3. Es determinaran reglamentàriament les condicions en què realitzaran les seues funcions els servicis d'auxili en carretera que acudisquen al lloc d'un accident o avaria, així com les característiques que hagen de complir les empreses que els desenrotllen o els vehicles i la resta de mitjans que s'hagen d'utilitzar.»

Setze. S'addiciona un segon paràgraf a l'apartat 1 de l'article 62, amb la redacció següent:

«Hauran de ser objecte de matriculació definitiva a Espanya els vehicles a què es referix el paràgraf anterior, quan es destinen a ser utilitzats en el territori espanyol per persones o entitats que siguen residents a Espanya o que siguen titulars d'establiments situats a Espanya. S'establiran reglamentàriament els terminis, els requisits i les condicions per al compliment d'esta obligació i les possibles exempcions.»

Dèsset. Es modifiquen els paràgrafs g) i i) de l'apartat 4 de l'article 65 i s'hi incorpora el paràgraf z) bis, que queden redactats de la manera següent:

«g) Conduir utilitzant manualment dispositius de telefonia mòbil, navegadors o qualsevol altre sistema de comunicació, així com utilitzar mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres.»

«i) Circular amb menors de dotze anys com a passatgers de ciclomotors o motocicletes, o amb menors en els seients davanters o posteriors, quan no estiga permès.»

«z bis) Fer obres en la via sense comunicar-les amb anterioritat al seu inici a l'autoritat responsable de la gestió i regulació del trànsit, així com no seguir les instruccions de la dita autoritat referents a les obres.»

Díhuit. Es modifiquen els paràgrafs c), d), h) i l) de l'apartat 5 de l'article 65, i s'hi incorpora el paràgraf n), que queden redactats de la manera següent:

«c) Conduir per les vies objecte d'esta llei amb taxes d'alcohol superiors a les que s'establisquen reglamentàriament, o amb presència de drogues en l'organisme.»

«d) Incomplir l'obligació de tots els conductors de vehicles, i dels altres usuaris de la via quan es troben implicats en algun accident de trànsit o hagen comés una infracció, de sotmetre's a les proves que s'establisquen per a la detecció d'alcohol o de la presència de drogues en l'organisme.»

«h) Conduir vehicles que tinguen instal·lats inhibidors de radars o cinemòmetres o qualsevol altres mecanismes encaminats a interferir en el funcionament correcte dels sistemes de vigilància del trànsit.»

«l) Circular amb un vehicle que no tinga l'autorització administrativa corresponent, amb una autorització que no siga vàlida per no complir els requisits exigits reglamentàriament, o incomplint les condicions de l'autorització administrativa que habilita la seua circulació.»

«n) Circular amb un vehicle la càrrega del qual ha caigut a la via, pel seu mal condicionament, i ha creat un greu perill per a la resta dels usuaris.»

Dènou. Es modifiquen els paràgrafs b), d) i e) de l'apartat 6 de l'article 65, i s'hi incorpora el paràgraf f), que queden redactats de la manera següent:

«b) No instal·lar la senyalització d'obres o fer-ho incomplint la normativa vigent, de manera que es pose en risc greu la seguretat viària.»

«d) Instal·lar inhibidors de radars o cinemòmetres en els vehicles o qualssevol altres mecanismes encaminats a interferir en el funcionament correcte dels sistemes de vigilància del trànsit. No constituïran infracció els sistemes d'avís que informen sobre la posició dels sistemes de vigilància del trànsit.»

«e) Incomplir les normes sobre el règim d'autorització i funcionament dels centres d'ensenyança i formació i dels centres de reconeixement de conductors autoritzats pel Ministeri de l'Interior o pels òrgans competents de les comunitats autònomes que afecten la qualificació dels professors o facultatius, l'estat dels vehicles utilitzats en l'ensenyança, elements essencials que incidisquen directament en la seguretat viària o que suposen un impediment a les labors de control o inspecció.»

«f) Causar danys a la infraestructura de la via, o alteracions a la circulació a causa de la massa o les dimensions del vehicle, quan no tinga la corresponent autorització administrativa o s'hagen incomplert les condicions de l'autorització, amb independència de l'obligació de la reparació del dany causat.»

Vint. S'incorpora un paràgraf a) a l'apartat 2 de l'article 67 amb la redacció següent, i els actuals paràgrafs a), b) i c) passen a ordenar-se com a b), c) i d):

«a) Les infraccions previstes en l'article 65.5.c) i d) seran sancionades amb una multa de 1.000 euros. En el supòsit de conducció amb taxes d'alcohol superiors a les que s'establisquen reglamentàriament, esta sanció únicament s'imposarà al conductor que ja haja sigut sancionat l'any immediatament anterior per excedir la taxa d'alcohol permesa, així com al que circule amb una taxa que supere el doble de la permesa.»

Vint-i-u. S'incorpora un paràgraf d) a l'apartat 2 de l'article 76 amb la redacció següent:

«d) Que l'agent denunciador es trobe fent labors de vigilància i control de trànsit i no tinga mitjans per a procedir a la persecució del vehicle.»

Vint-i-dos. L'apartat 1 de l'article 78 queda redactat de la manera següent:

«1. Les notificacions que no es puguem efectuar en l'adreça electrònica viària i, en cas de no disposar-ne, en el domicili indicat expressament per al procediment o, si no n'ha indicat cap, en el domicili que figure en els registres de la Direcció General de Trànsit, es faran en el tauler edictal de sancions de trànsit (TESTRA). Transcorregut el període de vint dies naturals des que la notificació s'haja publicat en el TESTRA s'entendrà que esta ha sigut feta, i es considerarà complert este tràmit.»

Vint-i-tres. Es modifica l'apartat 1 de l'article 79, que queda redactat de la manera següent:

«1. Notificada la denúncia, el denunciador disposarà d'un termini de vint dies naturals per a realitzar el pagament voluntari amb reducció de la sanció de multa, o per a formular les al·legacions i proposar o aportar les proves que considere oportunes.

Si efectua el pagament de la multa en les condicions indicades en el paràgraf anterior, se seguirà el procediment sancionador abreviat i, en cas de no fer-ho, el procediment sancionador ordinari.»

Vint-i-quatre. Es modifica l'article 80, que queda redactat de la manera següent:

«Article 80. *Procediment sancionador abreviat*

Una vegada fet el pagament voluntari de la multa, ja siga en l'acte d'entrega de la denúncia o dins del termini de vint dies naturals comptats des de l'endemà de la seua notificació, es tindrà per conclòs el procediment sancionador amb les conseqüències següents:

- a) La reducció del 50 per cent de l'import de la sanció de multa.
- b) La renúncia a formular al·legacions. En cas que siguen formulades, es consideraran no presentades.
- c) La terminació del procediment, sense necessitat de dictar una resolució expressa, el dia en què es faça el pagament.
- d) Quan s'esgote la via administrativa es podrà interposar únicament un recurs davant de l'orde jurisdiccional contenciós administratiu.
- e) El termini per a interposar el recurs contenciós administratiu s'iniciarà l'endemà del dia en què tinga lloc el pagament.
- f) La fermesa de la sanció en la via administrativa des del moment del pagament, que produirà plens efectes des de l'endemà.
- g) La sanció no computarà com a antecedent en el Registre de Conductors i Infractors, sempre que es tracte d'infraccions greus que no comporten pèrdua de punts.»

Vint-i-cinc. Es modifiquen els apartats 1 i 5 de l'article 81, que queden redactats de la manera següent:

«1. Notificada la denúncia, l'interessat disposarà d'un termini de vint dies naturals per a formular les al·legacions que tinga per convenient i proposar o aportar les proves que considere oportunes.»

«5. Si el denunciat no formula al·legacions ni abona l'import de la multa en el termini de vint dies naturals següents al de la notificació de la denúncia, esta tindrà l'efecte d'acte resolutori del procediment sancionador. En este supòsit, la sanció es podrà executar transcorreguts trenta dies naturals des de la notificació de la denúncia.

El que s'ha disposat anteriorment serà aplicable únicament quan es tracte de:

- a) Infraccions lleus.
- b) Infraccions greus que no detraguen punts.
- c) Infraccions greus i molt greus la notificació de les quals s'efectue en l'acte de la denúncia.

La terminació del procediment posa fi a la via administrativa i la sanció es podrà executar des de l'endemà del terme dels trenta dies indicats abans.»

Vint-i-sis. Es modifiquen els paràgrafs a) i c) i s'incorpora el paràgraf k) en l'apartat 1 de l'article 84, i es modifica l'apartat 4 de l'esmentat article, que queden redactats de la manera següent:

«a) El vehicle no tinga autorització administrativa per a circular, bé per no haver-la obtingut, perquè haja sigut objecte d'anul·lació o declarada la seua pèrdua de vigència, o s'incomplisquen les condicions de l'autorització que habilita la seua circulació.»

«c) El conductor o el passatger no facen ús del casc de protecció o dels dispositius de retenció infantil, en els casos que siga obligatori. Esta mesura no s'aplicarà als ciclistes.»

«k) Es conduïska un vehicle per al qual s'exigix permís de la classe C o D, no tenint l'autorització administrativa corresponent.»

«4. Els gastos que s'originen com a conseqüència de la immobilització del vehicle seran per compte del conductor que va cometre la infracció. En defecte seu, seran per compte del conductor habitual o de l'arrendatari i, en defecte d'estos, del titular. Els gastos hauran de ser abonats com a requisit previ a alçar la mesura d'immobilització, sense perjudi del corresponent dret de defensa i de la possibilitat de fer-los repercutir sobre la persona responsable que haja ocasionat que l'Administració adopte esta mesura. Els agents podran retirar el permís de circulació del vehicle fins que s'haja acreditat l'abonament dels gastos mencionats.

En els supòsits previstos en l'apartat 1, paràgrafs h), i) i j), els gastos de la inspecció aniran a compte del denunciat, si s'acredita la infracció.»

Vint-i-set. L'apartat 2 de l'article 85 queda redactat de la manera següent:

«2. Excepte en els casos de sostracció o altres formes d'utilització del vehicle en contra de la voluntat del seu titular, degudament justificades, els gastos que s'originen com a conseqüència de la retirada a què es referix l'apartat anterior, seran per compte del titular, de l'arrendatari o del conductor habitual, segons el cas, que haurà d'abonar-los com a requisit previ a la devolució del vehicle, sense perjudi del dret de recurs que l'assistix i de la possibilitat de fer-los repercutir sobre el responsable de l'accident, de l'abandonament del vehicle o de la infracció que n'haja donat lloc a la retirada. L'agent de l'autoritat podrà retirar el permís de circulació del vehicle fins que s'haja acreditat l'abonament dels gastos mencionats.»

Vint-i-huit. Es modifica el títol VI, que passa a titular-se «Del Registre Nacional de Víctimes d'Accidents de Trànsit»; la rúbrica de l'article 94, que passa a ser «El Registre Nacional de Víctimes d'Accidents de Trànsit», i l'apartat 1 de l'article 94, que queda redactat de la manera següent:

«1. Es crea el Registre Nacional de Víctimes d'Accidents de Trànsit.»

Vint-i-nou. El paràgraf primer de l'apartat 1 de l'article 95 queda redactat de la manera següent:

«1. En el Registre Nacional de Víctimes d'Accidents de Trànsit figuraran únicament aquelles dades que siguen rellevants i que permeten disposar de la informació necessària per a determinar les causes i les circumstàncies en què s'han produït els accidents de trànsit i les seues conseqüències.»

Trenta. La disposició addicional novena queda redactada de la manera següent:

Disposició addicional novena. *Responsabilitat en accidents de trànsit per atropellaments d'espècies cinegètiques.*

«En accidents de trànsit ocasionats per atropellament d'espècies cinegètiques en les vies públiques serà responsable dels danys a persones o béns el conductor del vehicle, sense que es puga reclamar pel valor dels animals que hi irrompen.

No obstant això, serà responsable dels danys a persones o béns el titular de l'aprofitament cinegètic o, en defecte seu, el propietari del terreny, quan l'accident de trànsit siga conseqüència directa d'una acció de caça col·lectiva d'una espècie de caça major duta a terme el mateix dia o que haja conclòs dotze hores abans d'aquell.

També podrà ser responsable el titular de la via pública en què es produïska l'accident com a conseqüència de no haver reparat la barrera de tancament en el termini corresponent, si és el cas, o per no disposar de la senyalització específica d'animals solts en trams amb alta accidentalitat per col·lisió de vehicles amb estos.»

Trenta-u. S'afeg una disposició addicional amb el contingut següent:

«Disposició addicional d'íhuit. *Baixa definitiva per trasllat del vehicle a un altre país.*

Es prohibix donar de baixa definitiva, per trasllat a un altre país, vehicles que no complisquen els requisits de seguretat i mediambientals que s'establisquen reglamentàriament.»

Trenta-dos. S'afeg una disposició addicional amb el contingut següent:

«Disposició addicional dènou. *Referències al Consell Superior de Seguretat Viària i al Registre Estatal de Víctimes d'Accidents de Trànsit.*

Les referències contingudes en la normativa vigent al Consell Superior de Seguretat Viària i al Registre Estatal de Víctimes d'Accidents de Trànsit s'entendran fetes, respectivament, al Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible i al Registre Nacional de Víctimes d'Accidents de Trànsit.»

Trenta-tres. Es modifica la disposició transitòria, que queda redactada de la manera següent:

«Disposició transitòria. *Matriculació definitiva de vehicles a Espanya.*

El que disposa el paràgraf segon de l'article 62.1 quant a la matriculació definitiva a Espanya de vehicles no serà efectiu fins que es regulen reglamentàriament aquells aspectes que permeten la seua aplicació.»

Trenta-quatre. S'incorpora una disposició final tercera amb la redacció següent:

«Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Esta llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva atribuïda a l'Estat sobre trànsit i circulació de vehicles de motor per l'article 149.1.21a de la Constitució.

Trenta-cinc. Es modifiquen els punts 2, 3 i 5 de l'annex II i s'hi incorpora el punt 20, que queden redactats de la manera següent:

«2. Conduir amb presència de drogues en l'organisme . . . . .	6»
«3. Incomplir l'obligació de sotmetre's a les proves de detecció d'alcohol o de la presència de drogues en l'organisme. . . . .	6»
«5. Conduir vehicles que tinguen instal·lats inhibidors de radars o cinemòmetre o qualssevol altres mecanismes encaminats a interferir en el correcte funcionament dels sistemes de vigilància del trànsit. . . . .	6»
«20. Conduir vehicles utilitzant mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres. . . . .	3»

Trenta-sis. S'incorpora una primera columna anterior al límit de velocitat de 30 i una última columna a continuació de la corresponent al límit de velocitat de 120 en l'annex IV, que queda redactat de la manera següent:

«Límit		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Punts
Excés velocitat	Greu	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	131 150	100	–
		41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	151 170	300	2
		51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	171 180	400	4
		61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	181 190	500	6
Molt greu	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6»	

**Disposició addicional primera.** *Senyal lluminós blau en tots els vehicles prioritaris.*

El Govern introduirà en el Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, les modificacions necessàries a fi que el color del senyal lluminós de tots els vehicles prioritaris siga blau.

**Disposició addicional segona.** *Incorporació de la Directiva 2011/82/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 25 d'octubre de 2011, per la qual es facilita l'intercanvi transfronterer d'informació sobre infraccions de trànsit en matèria de seguretat viària.*

1. La present disposició estableix el procediment per a l'intercanvi transfronterer d'informació sobre infraccions de trànsit quan es cometen amb un vehicle matriculat en un estat membre de la Unió Europea diferent d'aquell en què es va cometre la infracció.

El tractament de les dades de caràcter personal derivat de l'intercanvi transfronterer d'informació s'efectuarà d'acord amb el que disposa la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal.

Queden exclosos de l'aplicació d'este procediment el Regne Unit, Irlanda i Dinamarca. L'intercanvi transfronterer d'informació es durà a terme sobre les infraccions de trànsit següents:

- Excés de velocitat.
- Conduir amb taxes d'alcohol superiors a les establides reglamentàriament.
- No utilitzar cinturó de seguretat o altres sistemes de retenció homologats.
- No detindre's davant d'un semàfor en roig o en el lloc prescrit pel senyal de stop.
- Circular per un carril prohibit, circulació indeguda per la vorera d'emergència o per un carril reservat per a determinats usuaris.
- Conduir sota els efectes d'estupefaents, psicotròpics, estimulants i qualsevol altra substància d'efectes anàlegs.
- No utilitzar casc de protecció.
- Utilitzar el telèfon mòbil o qualsevol altre dispositiu de comunicació durant la conducció quan no estiga permès.

2. Per a l'intercanvi d'informació, els punts de contacte nacionals dels estats membres de la Unió Europea podran accedir al Registre de Vehicles de l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit, a fi de dur a terme les indagacions necessàries per a identificar els conductors de vehicles matriculats a Espanya amb els quals s'hagen comés en el territori dels dits estats les infraccions previstes en l'apartat anterior.

El punt de contacte nacional serà l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit, que podrà accedir, amb la finalitat prevista en esta disposició, als registres corresponents dels restants estats membres de la Unió Europea. L'organisme autònom Direcció Central de Trànsit, en la seua condició de punt de contacte nacional, tindrà les funcions següents:

- a) Atendre les peticions de dades.
- b) Garantir el funcionament adequat del sistema d'obtenció i cessió de dades.
- c) Garantir l'aplicació de la normativa de protecció de dades de caràcter personal.
- d) Demanar tota la informació que sol·liciten els punts de contacte nacionals dels altres estats membres de la Unió Europea.
- e) Elaborar l'informe preliminar que s'ha de remetre a la Comissió Europea com a més tard el 7 de novembre de 2014 i els informes complets que s'han de remetre a la Comissió com a màxim el 6 de maig de 2016 i cada dos anys des de la mencionada data.
- f) Informar, en col·laboració amb un altre òrgan amb competències en matèria de trànsit, així com amb les organitzacions i associacions vinculades amb la seguretat viària i amb l'automòbil, els usuaris de les vies públiques del que preveu este títol a través de la pàgina web [www.dgt.es](http://www.dgt.es).

En l'informe complet a què es referix el paràgraf e) s'indicarà el nombre de busques automatitzades efectuades per l'Estat membre de la infracció, destinades al punt de contacte de l'Estat membre de matriculació, arran d'infraccions comeses en el seu territori, junt amb els tipus d'infraccions per a les quals es van presentar sol·licituds, i el nombre de sol·licituds fallides. Inclourà així mateix una descripció de la situació respecte del seguiment donat a les infraccions de trànsit en matèria de seguretat viària sobre la base de la proporció d'estes infraccions que han donat lloc a cartes d'informació.

L'organisme autònom Direcció Central de Trànsit posarà a disposició dels punts de contacte nacionals dels altres estats membres les dades disponibles relatives als vehicles matriculats a Espanya, així com les relatives als seus titulars, conductors habituals o arrendataris a llarg termini que s'indiquen en el quadro annex I.

3. L'organisme autònom Direcció Central de Trànsit, llevat que es constate que la petició de dades no és conforme al que estableix esta disposició, facilitarà als òrgans competents per a sancionar en matèria de trànsit les dades relatives al propietari o titular del vehicle amb què es va cometre la infracció en territori nacional amb un vehicle matriculat en un altre estat membre de la Unió Europea, així com les relatives al mateix vehicle que es troben disponibles en el registre corresponent de l'Estat de matriculació, atenint-se a les dades de busca previstes en l'annex II.

Les comunicacions de dades es faran exclusivament per mitjans electrònics, d'acord amb les especificacions tècniques que establisca l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit.

4. A partir de les dades subministrades per l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit, els òrgans competents per a sancionar en matèria de trànsit podran dirigir al presumpte autor de la infracció la carta d'informació prevista en l'annex III.

La carta d'informació s'enviarà al presumpte infractor en la llengua del document de matriculació del vehicle si s'hi té accés, o en una de les llengües oficials de l'Estat de matriculació en qualsevol altre cas.

La notificació de la carta s'haurà d'efectuar personalment al presumpte infractor.

5. Els procediments sancionadors que s'incoen com a resultat de l'intercanvi d'informació previst en esta disposició es tramitaran en la llengua del document de matriculació del vehicle o en un dels idiomes oficials de l'Estat de matriculació.

#### **Disposició derogatòria única.** *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o d'un rang inferior que s'oposen al que disposa esta llei.

**Disposició final primera.** *Modificació de la Llei 18/2009, de 23 de novembre, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, en matèria sancionadora.*

La disposició transitòria segona de la Llei 18/2009, de 23 de novembre, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, en matèria sancionadora, queda modificada de la manera següent:

«Disposició transitòria segona. *Pràctica de les notificacions en l'adreça electrònica viària i en el tauler edictal de sancions de trànsit.*

Les administracions locals realitzaran les notificacions en l'adreça electrònica viària o, si és el cas, en el tauler edictal de sancions de trànsit abans del 25 de maig de 2016, sempre que ho permeten les seues disponibilitats pressupostàries i els seus mitjans tècnics.»

**Disposició final segona.** *Autorització per a aprovar un text refós.*

S'autoritza el Govern per a aprovar, en el termini de díhuit mesos a partir de l'entrada en vigor d'esta llei, un text refós en el qual s'integren, degudament regularitzats, aclarits i harmonitzats, el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, i les lleis que l'han modificat, incloent-hi les disposicions de les lleis modificatives que no es van incorporar a aquell.

**Disposició final tercera.** *Aptituds psicofísiques per a obtindre o prorrogar el permís o llicència de conduir.*

El Govern, en el termini de sis mesos, reformarà l'annex IV, apartat 5, trastorns hematològics, del Reial Decret 818/2009, de 8 de maig, pel qual s'aprova el Reglament general de conductors perquè en els supòsits en què este limite o prohibisca l'obtenció, i especialment la pròrroga de la llicència o permís de conducció en processos oncològics per carència d'aptituds psicofísiques, siga revisat i es tinga especialment en compte l'informe que a este efecte emeta l'oncòleg responsable del tractament.

**Disposició final quarta.** *Entrada en vigor.*

Esta llei entrarà en vigor en un termini d'un mes a comptar de l'endemà de la publicació en el «Boletín Oficial del Estado», excepte l'apartat trenta-sis de l'article únic, la vigència del qual queda demorada fins a l'entrada en vigor de la modificació del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre.

Per tant,  
Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen esta llei i que la facen complir.

Madrid, 7 d'abril de 2014.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
MARIANO RAJOY BREY



**ANNEX I****Dades de busca a les quals podran accedir els òrgans competents espanyols**

## 1. Dades relatives al vehicle:

Número de matrícula complet.  
Estat membre de matriculació.

## 2. Dades relatives a la infracció:

Estat membre de la infracció.  
Data de la infracció.  
Hora de la infracció.  
Codi del tipus d'infracció que corresponga segons el quadro següent:

Codi	Tipus d'infracció
Codi 1.	Excés de velocitat.
Codi 2.	Conducció amb taxes d'alcohol superiors a les reglamentàriament establides.
Codi 3.	No utilització de cinturó de seguretat o altres sistemes de retenció homologats.
Codi 4.	No detenció davant d'un semàfor en roig o en el lloc prescrit pel senyal de stop.
Codi 5.	Circulació per carril prohibit, circulació indeguda per la vorera d'emergència o per un carril reservat per a determinats usuaris.
Codi 10.	Conducció sota els efectes d'estupefaents, psicotròpics, estimulants i qualsevol altra substància d'efectes anàlegs.
Codi 11.	No utilització del casc de protecció.
Codi 12.	Utilització del telèfon mòbil o de qualsevol altre dispositiu de comunicació durant la conducció quan no estiga permès.

**ANNEX II****Dades que facilitaran els òrgans competents espanyols**

## 1. Dades dels vehicles:

Número de matrícula.  
Número de bastidor.  
País de matriculació.  
Marca.  
Model.  
Codi de categoria UE.

## 2. Dades dels titulars, conductors habituals o arrendataris a llarg termini:

Cognoms o denominació social.  
Nom.  
Adreça.  
Data de naixement.  
Sexe.  
Personalitat jurídica, persona física o jurídica; particular, associació, societat, etc.  
Número identificador: número del document nacional d'identitat, número d'identificació d'estranger.

## ANNEX III

### Carta d'informació

[Portada]

.....  
[Nom, adreça i telèfon del mitent]

.....  
[Nom i adreça del destinatari]

### CARTA D'INFORMACIÓ

Relativa a una infracció de trànsit en matèria de seguretat viària comesa en.....

.....  
[Nom de l'Estat membre en què es va cometre la infracció]

El.....  
[Data] [Nom de l'organisme responsable]

va detectar una infracció de trànsit en matèria de seguretat viària comesa amb el vehicle amb matrícula....., marca....., model.....

[Opció núm. 1]<sup>(1)</sup>

El seu nom figura en els registres com a titular del permís de circulació del vehicle mencionat.

[Opció núm. 2]<sup>(1)</sup>

El titular del permís de circulació del vehicle mencionat ha declarat que vosté conduïa el vehicle en el moment de cometre la infracció de trànsit en matèria de seguretat viària.

Els detalls pertinents de la infracció es descriuen a continuació (pàgina 3). L'import de la sanció pecuniària per esta infracció és de..... [euros/moneda nacional]. El termini de pagament venç el.....

Se li aconsella omplir el formulari de resposta adjunt (pàgina 4) i enviar-lo a l'adreça mencionada, en cas de no abonar la sanció pecuniària.

La present carta es tramitarà d'acord amb el dret nacional de .....

.....  
[Nom de l'Estat membre de la infracció].

<sup>(1)</sup> Rattle el que no corresponga.

### Dades pertinents en relació amb la infracció

a) Dades sobre el vehicle amb què es va cometre la infracció:

Número de matrícula: .....

País de matrícula: .....

Marca i model: .....

b) Dades sobre la infracció:

Lloc, data i hora en què es va cometre: .....

Caràcter i qualificació legal de la infracció: .....

Excés de velocitat, no utilitzar el cinturó de seguretat, no detindre's davant d'un semàfor en roig, conduir en estat d'embriaguesa, conduir sota els efectes de drogues, no utilitzar el casc de protecció, circular per un carril prohibit, utilització il·legal d'un telèfon mòbil o de qualsevol altre dispositiu de comunicació durant la conducció<sup>(1)</sup>:

Descripció detallada de la infracció: .....

Referència a les disposicions legals pertinents: .....

Descripció o referència de les proves de la infracció: .....

c) Dades sobre el dispositiu utilitzat per a detectar la infracció<sup>(2)</sup>

Tipus de dispositiu utilitzat per a detectar l'excés de velocitat, la no-utilització del cinturó de seguretat, la no-detenció davant d'un semàfor en roig, la conducció en estat d'embriaguesa, la conducció sota els efectes de drogues, la no-utilització del casc de protecció, la circulació per un carril prohibit, la utilització il·legal d'un telèfon mòbil o de qualsevol altre dispositiu de comunicació durant la conducció<sup>(1)</sup>:

Especificacions del dispositiu: .....

Número d'identificació del dispositiu: .....

Data de venciment de l'últim calibratge: .....

d) Resultat de l'aplicació del situ:

.....  
[Exemple per a l'excés de velocitat; s'afegiran les altres infraccions:]

Velocitat màxima: .....

Velocitat mesurada: .....

Velocitat mesurada corregida en funció del marge d'error .....

<sup>(1)</sup> Rattle el que no corresponga.

<sup>(2)</sup> No és procedent si no s'ha utilitzat cap dispositiu.

## Formulari de resposta

(Ompliu-lo amb majúscules)

A. Identitat del conductor:

Nom i cognom(s):.....

Lloc i data de naixement:.....

Número del permís de conducció: ..... expedit el  
(data): ..... a (lloc): .....

Adreça: .....

B. Llista de preguntes:

1. Està registrat al seu nom el vehicle de marca.....  
i matrícula.....? sí/no<sup>(1)</sup>

En cas de resposta negativa, el titular del permís de circulació és:.....

.....  
[Cognom(s) i nom, adreça]

2. Reconeix haver comés la infracció? sí/no<sup>(1)</sup>

3. Si no ho reconeix, explique per què:.....

.....  
<sup>(1)</sup> Rattleu el que no corresponga.

Li sol·licitem que envie el formulari omplert en un termini de 60 dies a partir de la data d'esta carta d'informació a l'autoritat següent: .....  
a l'adreça següent: .....

### Informació

El present expedient serà examinat per l'autoritat competent de .....  
.....  
*[Nom de l'Estat membre de la infracció]*

Si se suspelen les actuacions, serà informat en un termini de 60 dies després de la recepció del formulari de resposta.

Si es prossegueixen les actuacions, s'aplicarà el procediment següent: .....  
.....  
.....  
.....  
.....

*[L'estat membre ha d'indicar la infracció del procediment que se segueix, amb informació sobre la possibilitat d'interposar un recurs contra la decisió de prosseguir les actuacions i el procediment per a fer-ho. En tot cas, la informació inclourà: el nom i l'adreça de l'autoritat encarregada de prosseguir les actuacions; el termini de pagament; el nom i l'adreça de l'organisme de recurs pertinent; el termini de recurs.]*

La present carta d'informació, en si mateixa, no té conseqüències jurídiques.