

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### XEFATURA DO ESTADO

**3715** *Lei 6/2014, do 7 de abril, pola que se modifica o texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto lexislativo 339/1990, do 2 de marzo.*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

#### PREÁMBULO

I

Nos últimos anos, a normativa relacionada co tráfico e a seguranza viaria foi obxecto de importantes modificacións desde varias perspectivas formais, incidindo especialmente na adecuación dos comportamentos dos condutores a unha conducción que permita reducir a sinistralidade en rúas e estradas. Neste senso, hai que facer obrigada referencia, en primeiro lugar, á Lei 17/2005, do 19 de xullo, pola que se regula o permiso e a licenza de conducción por puntos; en segundo lugar, á modificación do Código Penal no que se refire aos delitos contra a seguranza viaria, e, en terceiro lugar, á reforma do procedemento sancionador operada pola Lei 18/2009, do 23 de novembro, pola que se modifica o texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto lexislativo 339/1990, do 2 de marzo, en materia sancionadora.

Unha vez que se abordaron os cambios máis integrais no que respecta aos comportamentos máis seguros na conducción, agora é o momento de incorporar ao ordenamento adaptacións ou modificacións que non se centran tanto no condutor senón que se dirixen a outros aspectos que nos últimos anos non foron tan prioritarios, pero que cómpre asumir normativamente para ir mellorando distintos aspectos da seguranza viaria. Trátase de abordar un axuste en varios preceptos do texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, que non presentan un fío argumental común, pero que, un a un, corrixen disfuncións sobre as cales non se actuou até agora.

Algúns dos preceptos que se modifican refírense estritamente ás normas de circulación dos vehículos de motor, aspecto que sempre require dunha adaptación aos contextos cambiantes en que nos desenvolvemos e nos cales é precisamente a circulación un dos indicadores dos cambios. Neste senso, a lei non soamente ten que adaptarse ás necesidades dos condutores senón que tamén debe facelo ás dos vehículos e vías. Exemplo disto é a continua modificación do artigo 11, que, baixo a rúbrica xenérica de «Normas xerais de condutores», inclúe a normativa básica de todos aqueles dispositivos que xorden arredor da conducción, ás veces como axuda, ás veces como distracción, pero que é necesario regular en ben da seguranza e da mobilidade.

Algúns dos preceptos cuxa modificación agora se aborda fixan un mínimo legal que deberá ser concretado posteriormente na norma regulamentaria de desenvolvemento, en especial o Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.

## II

O até agora denominado «Consello Superior de Seguranza Viaria» retoma a denominación máis precisa de «Consello Superior de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable». O cambio de denominación ten como principal obxectivo volver pór no centro das funcións deste órgano o tráfico dos vehículos e do resto dos usuarios polas vías públicas, pois que a mobilidade é un aspecto esencial que non debe ficar relegado, senón todo o contrario. Ademais, dáse nova redacción ao artigo 8 para adaptar as principais funcións do Consello, co albo de potenciar a súa función de órgano consultivo e vía fundamental para a participación de todos aqueles sectores ou entidades que cada vez teñen maior protagonismo no tráfico e na seguranza viaria e cuxa actividade contribúe, entre outras cuestións, a mellorar as normas e os proxectos nesta materia.

Por outra parte, créase a Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable como órgano de cooperación entre a Administración xeral do Estado e as administracións das comunidades autónomas que asumiron, a través dos seus estatutos de autonomía, competencias para a protección de persoas e bens e o mantemento da orde pública e, ademais, teñan transferidas funcións executivas en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor. A súa finalidade é desenvolver unha actuación coordinada, con atención aos principios de lealdade institucional e respecto recíproco no exercicio das competencias atribuídas a aquelas administracións.

## III

Un aspecto esencial da reforma é o relativo aos sistemas de seguranza de condutores e ocupantes dos vehículos. Nos últimos anos, a lexislación europea incrementou progresivamente os niveis de exigencia, tanto no uso dos sistemas de seguranza como na súa instalación, e a evolución normativa subseguinte aos adiantos técnicos así o demostra. Dado que esta materia está a ser obxecto de modificacións relativamente frecuentes con obxecto de que os vehículos en que nos desprazamos sexan cada vez máis seguros, considérase que o máis adecuado, para permitir unha adaptación áxil da normativa, desde un punto de vista xurídico é recoller na lei unha referencia aberta aos criterios de idade ou de estatura a que poderán referirse as mencionadas modificacións de alcance técnico, con obxecto de que posteriormente o Regulamento xeral de circulación poida concretar os supostos, os requisitos, as condicións de uso e as posibles exencións, se for o caso; todo isto en función dos continuos avances de seguranza que se vaian incorporando.

No mesmo precepto, xunto á referencia aos cintos e aos sistemas de retención infantil, tamén se modifica a regulación relativa ao casco de protección, esencialmente para remitir a un posterior desenvolvemento regulamentario os supostos e as condicións do seu uso, sen prexuízo de establecer directamente a obrigaçión da súa utilización en dous casos: un, xa previsto actualmente, fai referencia á obrigatoriedade de uso do casco para os ciclistas e ocupantes de bicicletas en vías interurbanas; e outro, que se introduce, referente aos menores de dezaseis anos, que deben estar sempre protexidos cando circulen en bicicleta, con independencia do lugar por onde o fagan.

## IV

A realización de obras nas vías é un dos aspectos sobre os cales se introducen algúns cambios, en particular, concretando a obrigaçión que ten quen leva a cabo estas obras de comunicar á autoridade responsable da xestión e regulación do tráfico o inicio delas e de seguir as instrucións que esta autoridade lle indique. Este cambio, que se introduce no artigo 10, número 1, vén motivado polos casos de inicios de obras sen coñecemento previo daqueles que poden informar aos condutores, o cal xera situacións de malestar para os cidadáns, descoñecedores en ocasións de que unha estrada soporta unha incidencia importante.

## V

Dentro do artigo 11, referido cun título moi amplo a «Normas xerais de condutores», introdúcese a prohibición dos sistemas de detección de radares ou cinemómetros, mecanismos que non se poden confundir cos sistemas que teñen como fin exclusivamente informar da localización destes, nin tampouco cos inhibidores de radares ou cinemómetros, xa prohibidos. Considerouse que un aparello que no fondo ten como razón de ser eludir a vixilancia do tráfico e o cumprimento dos límites de velocidade non pode ter a máis mínima cobertura.

É completamente contradictorio dirixir os esforzos cara á conscienciación entre os condutores da necesidade de adecuar a velocidade ás limitacións existentes, por ser o factor concorrente máis importante na accidentalidade –centrada agora nas vías secundarias ou convencionais–, e non prohibir a comercialización de dispositivos que se encamiñan precisamente ao contrario. Non parece lóxico que coexistan condutores que respectan os límites de velocidade xunto a outros que dispoñen de mecanismos que lles poden permitir eludilos. Ademais, esta prohibición complementábase con perda de puntos, como mensaxe clara do reproche que se pretende.

## VI

Outro aspecto que se modifica de forma substancial, no artigo 12, é a regulación da presenza de drogas na conducción. Aínda que as primeiras versións do texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria xa facían mención á prohibición do consumo de drogas na conducción, o certo é que houbo que esperar a que os controis para a detección da presenza destas substancias se xeneralizasen hai poucos anos para poder abordar este problema, que se constata xa como un dos máis graves para a seguranza viaria.

Desde o punto de vista administrativo, castígase a mera presenza de drogas no organismo do condutor, das cales quedarán excluídas aquelas substancias que se utilicen baixo prescrición facultativa e cunha finalidade terapéutica, sempre que se estea en condicións de utilizar o vehículo conforme a obrigação de dilixencia, precaución e non distracción establecida no artigo 9, e déixase para o tipo penal previsto no artigo 379.2 do Código penal a sanción pola conducción baixo a influencia de drogas. Precisamente, unha das principais disfuncións da regulación existente até agora no artigo 12 e noutros que facían referencia a esta materia era a confusión entre o obxecto da regulación penal e o da administrativa, que agora se pretende xebrar de forma máis nítida.

Aspecto importante, porque por primeira vez se explicita nesta lei, é a aposta polos dispositivos de detección de drogas en saliva, que se demostraron como seguros xuridicamente, pouco intrusivos para os condutores e viables desde un punto de vista policial. Aínda que este tipo de dispositivos se concretan agora na norma administrativa, xa o artigo 796.1 da Lei de axuízamento criminal, despois da modificación operada pola Lei orgánica 5/2010, do 22 de xuño, pola que se modifica a Lei orgánica 10/1995, do 23 de novembro, do Código penal, os incluíu previamente no ámbito penal.

Por outro lado, conscientes de que o alcohol e as drogas están detrás dunha porcentaxe moi importante de accidentes graves e que por isto é necesario aumentar o reproche cara a este tipo de condutas, as infraccións relativas a estas substancias sepáranse do criterio sancionador xeral e a multa que implican sitúase no grao superior, ademais da conseguinte detracción de puntos.

## VII

Outro aspecto que se adecua ao contexto e ás necesidades actuais é o relativo aos límites de velocidade que, é necesario lembralo, se establecen non soamente para as vías, senón tamén para os distintos tipos de condutores e para os distintos tipos de vehículos. Nesta materia, o artigo 19 simplifícase na súa redacción, con obxecto de que eses límites se determinen de acordo coas condicións que estableza o Regulamento

xeral de circulación. Xunto a isto, o anexo IV actualízase de forma que se amplían os tramos sancionadores e de detección de puntos cubrindo posibles modificacións nas velocidades máximas, tanto en límites inferiores como superiores.

## VIII

Non é obxecto da presente modificación legal a revisión do réxime sancionador regulado no título V. Non obstante, algúns dos cambios na parte substantiva da norma implican unha necesaria adaptación, tanto no que se refire a infraccións como a sancións e a medidas provisionais.

Polo que respecta ás infraccións, o artigo 65 incorpora, no seu número 4, a utilización de mecanismos de detección de radares ou cinemómetros; a prohibición de circular con pasaxeiros menores en asentos dianteiros ou traseiros cando non estea permitido; así como a realización de obras na vía sen comunicalas con anterioridade ao seu inicio á autoridade responsable da xestión e regulación do tráfico ou sen seguir as súas instrucións.

Outras infraccións incorporáronse polas repercusións que xeran os seus incumprimentos para a seguranza viaria en xeral, e para a circulación en particular: en primeiro lugar, cualifícase de forma expresa como moi grave o feito de circular incumprindo as condicións da autorización administrativa que habilita para a circulación, que, pola súa vez, é causa de inmovilización do vehículo. É necesaria a súa incorporación ao número 5 do artigo 65 por canto se constata que cada vez son máis frecuentes os incumprimentos da norma neste punto, coas consecuencias que isto pode supor para os usuarios da vía. Outro caso é o da caída da carga na vía con grave perigo para o resto dos usuarios debido ao seu mal acondicionamento, suposto que non estaba expresamente mencionado nin na normativa de tráfico nin na de transportes.

Dentro do grupo de infraccións moi graves establecidas no número 6 do artigo 65, cabe destacar a tipificación do impedimento dos labores de control ou inspección que se levan a cabo tanto en centros de ensino como nos de recoñecemento de condutores.

Entre as medidas provisionais, introducíronse dous supostos de inmovilización que, vista a experiencia destes últimos anos, é importante recoller. Por unha parte, é razoable que un camión ou un autobús quede inmovilizado cando o condutor careza dun permiso que o habilite para conducir algún destes vehículos, que requiren dunha especial destreza, sobre todo se se trata dun vehículo que transporta persoas. O outro suposto que se introduce como causa de inmovilización é o de circular incumprindo as condicións da autorización que habilita a circulación do vehículo, dirixido especialmente aos casos de vehículos que o fan amparados en autorizacións complementarias que non cumpren os requisitos da propia autorización e para os cales a sanción non parece ter sido a resposta adecuada.

## IX

Por último, esta lei inclúe unha disposición adicional co obxecto de incorporar ao noso ordenamento interno a Directiva 2011/82/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de outubro de 2011, pola que se facilita o intercambio transfronteirizo de información sobre infraccións de tráfico en materia de seguranza viaria. Regúlase o procedemento para o intercambio de información sobre infraccións de tráfico entre España e os demais Estados da Unión Europea, a fin de poder sancionar determinadas infraccións cando se cometan cun vehículo matriculado nun Estado membro distinto daquel en que se cometeu a infracción.

Esta lei dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

**Artigo único.** *Modificación do texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 339/1990, do 2 de marzo.*

O texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 339/1990, do 2 de marzo, modifícase nos seguintes termos:

Un. Modifícase o capítulo II do título I, que pasa a titularse «Consello Superior de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable».

Dous. A alínea n) do artigo 5 queda redactada do seguinte modo:

«n) Cerrar á circulación estradas ou tramos delas por razóns de seguranza ou fluidez do tráfico ou restrinxir nelas o acceso de determinados vehículos por motivos ambientais, na forma que se determine regulamentariamente.»

Tres. Modifícase a alínea c) do artigo 7, que quedará redactada do seguinte modo:

«c) A inmovilización dos vehículos en vías urbanas cando non se encontren provistos de título que habilite o estacionamento en zonas limitadas en tempo ou excedan a autorización concedida, até que se logre a identificación do seu condutor.

A retirada dos vehículos das vías urbanas e o posterior depósito daqueles cando obstaculicen ou dificulten a circulación ou supoñan un perigo para esta ou se encontren incorrectamente aparcados nas zonas de estacionamento restrinxido, nas condicións previstas para a inmovilización neste mesmo artigo. As bicicletas só poderán ser retiradas e levadas ao correspondente depósito se están abandonadas ou se, estando amarradas, dificultan a circulación de vehículos ou persoas ou danan o mobiliario urbano.

Igualmente, a retirada de vehículos nas vías interurbanas e o seu posterior depósito, nos casos e condicións que regulamentariamente se determinen.»

Catro. Incorpórase unha alínea g) ao artigo 7 co seguinte contido:

«g) A restrición da circulación de determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientais.»

Cinco. O artigo 8 queda redactado do seguinte modo:

## «CAPÍTULO II

### **Consello Superior de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable**

**Artigo 8.** *Composición e competencias.*

1. O Consello Superior de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable é o órgano de consulta e participación para o impulso e mellora da seguranza do tráfico viario e para promover a concertación das distintas administracións públicas e entidades que desenvolven actividades relacionadas coa seguranza viaria, sen prexuízo das competencias dos órganos das comunidades autónomas que teñan transferidas competencias executivas en materia de seguranza viaria.

A Presidencia do Consello corresponde ao ministro do Interior e nel están representados a Administración do Estado, as comunidades autónomas e as cidades de Ceuta e Melilla, as administracións locais, así como as fundacións, as asociacións de vítimas, o sector social da discapacidade, as asociacións de prevención de accidentes de tráfico e de fomento da seguranza viaria e os centros de investigación e organizacións profesionais, económicas e sociais máis representativas directamente relacionadas co tráfico, a seguranza viaria e a mobilidade sustentable.

2. O Consello Superior de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable exercerá as seguintes funcións:

a) Emitir informe e, se for o caso, propor plans de actuación conxunta en materia de seguranza viaria ou mobilidade sustentable para dar cumprimento ás directrices do Goberno ou para sometelos á súa aprobación. Estas propostas, que non serán vinculantes, deberán considerar, en particular, a viabilidade técnica e financeira das medidas que inclúan.

b) Asesorar os órganos superiores e directivos do Ministerio do Interior nesta materia.

c) Emitir informe sobre os convenios ou tratados internacionais sobre seguranza viaria ou mobilidade sustentable antes da prestación do consentimento do Estado en se obrigar por eles.

d) Emitir informe, ou propor, se for o caso, os proxectos de disposicións xerais que afecten o tráfico e a seguranza viaria ou a mobilidade sustentable.

e) Informar sobre a publicidade dos vehículos de motor.

f) Impulsar, mediante as correspondentes propostas, a actuación dos distintos organismos, entidades e asociacións que desenvolvan actividades nesta materia.

g) Coñecer e informar sobre a evolución da sinistralidade viaria en España.

3. O Consello funciona en pleno, en comisión permanente, en comisións e grupos de traballo.

4. Nas comunidades autónomas que non teñan asumidas as competencias de tráfico e seguranza viaria e nas cidades de Ceuta e Melilla existe unha comisión do Consello. Así mesmo, funciona unha comisión do Consello para o estudo do tráfico, a seguranza viaria e a mobilidade sustentable nas vías urbanas.

As comunidades autónomas con competencias executivas en materia de tráfico e seguranza viaria poderán establecer os seus propios consellos autonómicos de Tráfico e Seguranza Viaria.

5. A composición, organización e funcionamento do Consello serán determinados regulamentariamente. Para estes efectos, poderán crearse consellos territoriais de Seguranza Viaria. En todo caso, deberá haber un equilibrio entre os colectivos representados e entre os distintos sectores que representan.»

Seis. Incorpórase un capítulo III ao título I, coa rúbrica «Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable», que queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 8 bis. *Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable.*

1. Créase a Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable como órgano de cooperación entre a Administración xeral do Estado e as administracións das comunidades autónomas que asumiron, a través dos seus Estatutos de autonomía, competencias para a protección de persoas e bens e o mantemento da orde pública e que recibiron o traspaso de funcións e servizos en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor. A conferencia sectorial desenvolverá unha actuación coordinada nesta materia, con atención aos principios de lealdade institucional e respecto recíproco no exercicio das competencias atribuídas a esas administracións.

2. A conferencia sectorial aprobará o seu regulamento interno, que regulará a súa organización e funcionamento.»

Sete. Incorpórase un segundo parágrafo ao número 1 do artigo 10 coa seguinte redacción e o actual parágrafo segundo pasa a ordenarse como parágrafo terceiro:

«Así mesmo, a realización de obras nas vías deberá ser comunicada con anterioridade ao seu inicio ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico ou,



se for o caso, á autoridade autonómica ou local responsable da xestión e regulación do tráfico que, sen prexuízo das facultades do órgano competente para a execución das obras, ditará as instrucións que resulten procedentes en relación coa regulación, a xestión e o control do tráfico, tendo en conta o calendario de restricións da circulación e as que deriven doutras autorizacións a aquela.»

Oito. Incorpórase un último parágrafo ao número 3 do artigo 11 e modifícanse o último parágrafo do seu número 4 e o seu número 6, que quedan redactados do seguinte modo:

«3. Queda prohibido conducir utilizando cascos ou auriculares conectados a aparellos receptores ou reprodutores de son, excepto durante a realización das probas de aptitude en circuíto aberto para a obtención de permiso de condución nas condicións que se determinen regulamentariamente.

Prohíbese a utilización durante a condución de dispositivos de telefonía móbil e calquera outro medio ou sistema de comunicación, excepto cando o desenvolvemento da comunicación teña lugar sen empregar as mans nin usar cascos, auriculares ou instrumentos similares.

Quedan exentos desta prohibición os axentes da autoridade no exercicio das funcións que teñan encomendadas.

Reglamentariamente poderanse establecer outras excepcións ás prohibicións previstas nos parágrafos anteriores.»

«4. Os condutores e os ocupantes dos vehículos están obrigados a utilizar o cinto de seguranza, cascos e demais elementos de protección e dispositivos de seguranza nas condicións e coas excepcións que, se for o caso, se determinen regulamentariamente. Os condutores profesionais cando presten servizo público a terceiros non se considerarán responsables do incumprimento desta norma por parte dos ocupantes do vehículo.

Por razóns de seguranza viaria, poderase prohibir a ocupación dos asentos dianteiros ou traseiros do vehículo polos menores en función da súa idade ou estatura, nos termos que se establezan regulamentariamente.»

«6. Prohíbese instalar ou levar nos vehículos inhibidores de radares ou cinemómetros ou calquera outro instrumento encamiñado a eludir ou a interferir no correcto funcionamento dos sistemas de vixilancia do tráfico, así como emitir ou facer sinais coa dita finalidade. Así mesmo, prohíbese utilizar mecanismos de detección de radares ou cinemómetros.

Quedan excluídos desta prohibición os mecanismos de aviso que informan da posición dos sistemas de vixilancia do tráfico.»

Novo. O artigo 12 queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 12. *Bebidas alcohólicas e drogas.*

1. Non poderá circular polas vías obxecto desta lei o condutor de calquera vehículo con taxas de alcohol superiores ás que regulamentariamente se establezan.

Tampouco poderá circular polas vías obxecto desta lei o condutor de calquera vehículo con presenza de drogas no organismo, das cales quedarán excluídas aquelas substancias que se utilicen baixo prescrición facultativa e cunha finalidade terapéutica, sempre que se estea en condicións de utilizar o vehículo conforme a obrigación de dilixencia, precaución e non distracción establecida no artigo 9.

2. Todos os condutores de vehículos quedan obrigados a someterse ás probas para a detección de alcohol ou da presenza de drogas no organismo, que practicarán os axentes encargados da vixilancia do tráfico. Igualmente, quedan obrigados os demais usuarios da vía cando estean implicados nun accidente de tráfico ou cometesen unha infracción conforme o tipificado nesta lei.

3. As probas para a detección de alcohol consistirán na verificación do aire espirado mediante dispositivos autorizados e, para a detección da presenza de drogas no organismo, nunha proba salival mediante un dispositivo autorizado e nunha posterior análise dunha mostra salival en cantidade suficiente.

Non obstante, cando existan razóns xustificadas que impidan realizar estas probas, poderase ordenar o recoñecemento médico do suxeito ou a realización das análises clínicas que os facultativos do centro sanitario a que sexa trasladado consideren máis adecuadas.

4. O procedemento, as condicións e os termos en que se realizarán as probas para a detección de alcohol ou de drogas estableceranse regulamentariamente.

5. Para efectos de contraste, a pedimento do interesado, poderanse repetir as probas para a detección de alcohol ou de drogas, que consistirán preferentemente en análise de sangue, salvo causas excepcionais debidamente xustificadas. Cando a proba de contraste dea un resultado positivo, será aboada polo interesado.

O persoal sanitario estará obrigado, en todo caso, a dar conta do resultado destas probas ao xefe de Tráfico da provincia onde se cometeu o feito ou, cando proceda, aos órganos competentes para sancionar nas comunidades autónomas que teñan transferidas as competencias executivas en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor, ou ás autoridades municipais competentes.»

Dez. Os números 2 e 5 do artigo 19 quedan redactados do seguinte modo:

«2. As velocidades máximas e mínimas autorizadas para a circulación de vehículos serán as fixadas de acordo coas condicións que regulamentariamente se determinen, con carácter xeral, para os condutores, os vehículos e as vías obxecto desta lei, en función das súas propias características. Os lugares con prohibicións ou obrigacións específicas de velocidade serán sinalizados con carácter permanente, ou temporal se for o caso. Na falta de sinalización específica, cumprirse a xenérica establecida para cada vía.»

«5. Poderase circular por baixo dos límites mínimos de velocidade nos casos dos ciclos, vehículos de tracción animal, transportes e vehículos especiais, ou cando as circunstancias de tráfico impidan o mantemento dunha velocidade superior á mínima sen risco para a circulación, así como nos supostos de protección ou acompañamento doutros vehículos, nas condicións que regulamentariamente se establezan.»

Once. O artigo 25 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 25.

Terán prioridade de paso sobre os demais vehículos e outros usuarios da vía os vehículos de servizo de urxencia públicos ou privados, cando se encontren en servizo de tal carácter, así como os equipos de mantemento das instalacións e da infraestrutura da vía e os vehículos que acudan a realizar un servizo de auxilio en estrada. Poderán circular por cima dos límites de velocidade establecidos e estarán exentos de cumprir outras normas ou sinais nos casos e coas condicións que regulamentariamente se determinen.»

Doce. O número 4 do artigo 34 queda redactado nos seguintes termos:

«4. Todo condutor de vehículo automóbil que se propoña realizar o adiantamento dun ciclo ou ciclomotor, ou conxunto deles, deberá realizalo ocupando parte ou a totalidade do carril contiguo ou contrario, se for o caso, da calzada e gardando unha largura de seguranza de, ao menos, 1,5 metros. Queda expresamente prohibido adiantar pondo en perigo ou entorpecendo ciclistas que circulen en sentido contrario, mesmo se eses ciclistas circulan pola beiravía.»



Trece. O número 3 do artigo 38 queda redactado nos seguintes termos:

«3. A parada e o estacionamento deberán efectuarse de tal maneira que o vehículo non obstaculice a circulación nin constitúa un risco para o resto dos usuarios da vía, coidando especialmente a súa colocación e evitando que poida pórse en movemento en ausencia do condutor, de acordo coas normas que regulamentariamente se establezan.

En vías urbanas, permitirase a parada ou o estacionamento dos guindastres de auxilio en estrada polo tempo indispensable para efectuar a retirada dos vehículos avariados ou accidentados, sempre que non se cree un novo perigo nin se cause obstáculo á circulación.»

Catorce. O segundo parágrafo do número 1 do artigo 47 queda redactado do seguinte modo:

«Os condutores e, se for o caso, os ocupantes de bicicletas e ciclos en xeral estarán obrigados a utilizar o casco de protección nas vías urbanas, interurbanas e travesías, nos supostos e coas condicións que regulamentariamente se determinen, e é obrigatorio o seu uso polos menores de dezaseis anos e tamén polos que circulen en vías interurbanas.»

Quince. Engádese un número 3 ao artigo 51, que queda redactado do seguinte modo:

«3. Regulamentariamente determinaranse as condicións en que realizarán as súas funcións os servizos de auxilio en estrada que acudan ao lugar dun accidente ou avaría, así como as características que deban cumprir as empresas que os desenvolvan ou os vehículos e demais medios que se vaian utilizar.»

Dezaseis. Engádese un segundo parágrafo ao número 1 do artigo 62, coa seguinte redacción:

«Deberán ser obxecto de matriculación definitiva en España os vehículos a que se refire o parágrafo anterior cando se destinen a ser utilizados no territorio español por persoas ou entidades que sexan residentes en España ou que sexan titulares de establecementos situados en España. Regulamentariamente estableceranse os prazos, requisitos e condicións para o cumprimento desta obrigaición e as súas posibles exencións.»

Dezasete. Modifícanse as alíneas g) e i) do número 4 do artigo 65 e incorpórase a alínea z) bis, que quedan redactadas do seguinte modo:

«g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móbil, navegadores ou calquera outro sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares ou cinemómetros.»

«i) Circular con menores de doce anos como pasaxeiros de ciclomotores ou motocicletas, ou con menores nos asentos dianteiros ou traseiros, cando non estea permitido.»

«z bis) Realizar obras na vía sen comunicalas con anterioridade ao seu inicio á autoridade responsable da xestión e regulación do tráfico, así como non seguir as instrucións desa autoridade referentes ás obras.»

Dezaoito. Modifícanse as alíneas c), d), h) e l) do número 5 do artigo 65 e incorpórase a alínea n), que quedan redactadas do seguinte modo:

«c) Conducir polas vías obxecto desta lei con taxas de alcohol superiores ás que regulamentariamente se establezan ou con presenza de drogas no organismo.»

«d) Incumprir a obrigaición de todos os condutores de vehículos, e dos demais usuarios da vía, cando se encontren implicados nalgún accidente de tráfico ou

cometesen unha infracción, de sometérense ás probas que se establezan para a detección de alcohol ou da presenza de drogas no organismo.»

«h) Conducir vehículos que teñan instalados inhibidores de radares ou cinemómetros ou calquera outro mecanismo encamiñado a interferir no correcto funcionamento dos sistemas de vixilancia do tráfico.»

«l) Circular cun vehículo que careza da autorización administrativa correspondente, cunha autorización que non sexa válida por non cumprir os requisitos exixidos regulamentariamente, ou incumprindo as condicións da autorización administrativa que habilita a súa circulación.»

«n) Circular cun vehículo cuxa carga caeu á vía polo seu mal acondicionamento e que crea grave perigo para o resto dos usuarios.»

Dezanove. Modifícanse as alíneas b), d) e e) do número 6 do artigo 65 e incorpórase a alínea f), que quedan redactadas do seguinte modo:

«b) Non instalar a sinalización de obras ou facelo incumprindo a normativa vixente, pondo en grave risco a seguranza viaria.»

«d) Instalar inhibidores de radares ou cinemómetros nos vehículos ou calquera outro mecanismo encamiñado a interferir no correcto funcionamento dos sistemas de vixilancia do tráfico. Non constituirán infracción os sistemas de aviso que informan da posición dos sistemas de vixilancia do tráfico.»

«e) Incumprir as normas sobre o réxime de autorización e funcionamento dos centros de ensino e formación e dos centros de recoñecemento de condutores autorizados polo Ministerio do Interior ou polos órganos competentes das comunidades autónomas que afecten a cualificación dos profesores ou facultativos, o estado dos vehículos utilizados no ensino, elementos esenciais que incidan directamente na seguranza viaria ou que supoñan un impedimento aos labores de control ou inspección.»

«f) Causar danos á infraestrutura da vía ou alteracións á circulación debidos á masa ou ás dimensións do vehículo, cando se careza da correspondente autorización administrativa ou se incumpran as condicións dela, con independencia da obrigación da reparación do dano causado.»

Vinte. Incorpórase unha alínea a) ao número 2 do artigo 67 coa seguinte redacción e as actuais alíneas a), b) e c) pasan a ordenarse como b), c) e d):

«a) As infraccións previstas no artigo 65.5.c) e d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros. No suposto de condución con taxas de alcohol superiores ás que regulamentariamente se establezan, esta sanción unicamente se imporá ao condutor que xa tiver sido sancionado no ano inmediatamente anterior por exceder a taxa de alcohol permitida, así como ao que circule cunha taxa que supere o dobre da permitida.»

Vinte e un. Incorpórase una alínea d) ao número 2 do artigo 76 coa seguinte redacción:

«d) Que o axente denunciante se encontre realizando labores de vixilancia e control de tráfico e careza de medios para proceder á persecución do vehículo.»

Vinte e dous. O número 1 do artigo 78 queda redactado do seguinte modo:

«1. As notificacións que non se poidan efectuar no enderezo electrónico viario e, en caso de non dispor del, no domicilio expresamente indicado para o procedemento ou, de non ter indicado ningún, no domicilio que figure nos rexistros da Dirección Xeral de Tráfico, practícanse no Taboleiro de Edictos de Sancións de Tráfico (TESTRA). Transcorrido o período de vinte días naturais desde que a notificación se publicou no TESTRA, entenderase que esta foi practicada e darase por cumprido o dito trámite.»

Vinte e tres. Modifícase o número 1 do artigo 79, que queda redactado do seguinte modo:

«1. Notificada a denuncia, o denunciado disporá dun prazo de vinte días naturais para realizar o pagamento voluntario con redución da sanción de multa ou para formular as alegacións e propor ou presentar as probas que considere oportunas.

Se efectuar o pagamento da multa nas condicións indicadas no parágrafo anterior, seguirase o procedemento sancionador abreviado e, en caso de non o facer, o procedemento sancionador ordinario.»

Vinte e catro. Modifícase o artigo 80, que queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 80. *Procedemento sancionador abreviado*

Unha vez realizado o pagamento voluntario da multa, xa sexa no acto de entrega da denuncia ou dentro do prazo de vinte días naturais contados desde o día seguinte ao da súa notificación, terase por concluído o procedemento sancionador coas seguintes consecuencias:

- a) A redución do 50 por cento do importe da sanción de multa.
- b) A renuncia a formular alegacións. No caso de que fosen formuladas, teranse por non presentadas.
- c) A terminación do procedemento, sen necesidade de ditar resolución expresa, o día en que se realice o pagamento.
- d) O esgotamento da vía administrativa e a impugnación unicamente ante a orde xurisdiccional contencioso-administrativa.
- e) O prazo para interpor o recurso contencioso-administrativo iniciárase o día seguinte a aquel en que teña lugar o pagamento.
- f) A firmeza da sanción na vía administrativa desde o momento do pagamento e a produción de plenos efectos desde o día seguinte.
- g) A sanción non computará como antecedente no Rexistro de Condutores e Infractores, sempre que se trate de infraccións graves que non leven unida perda de puntos.»

Vinte e cinco. Modifícanse os números 1 e 5 do artigo 81, que quedan redactados do seguinte modo:

«1. Notificada a denuncia, o interesado disporá dun prazo de vinte días naturais para formular as alegacións que teña por convenientes e propor ou achegar as probas que considere oportunas.»

«5. Se o denunciado non formula alegacións nin aboa o importe da multa no prazo de vinte días naturais seguintes ao da notificación da denuncia, esta producirá o efecto de acto resolutorio do procedemento sancionador. Neste suposto, a sanción poderá executarse despois de transcorridos trinta días naturais desde a notificación da denuncia.

O disposto anteriormente será de aplicación unicamente cando se trate de:

- a) Infraccións leves.
- b) Infraccións graves que non detraían puntos.
- c) Infraccións graves e moi graves cuxa notificación se efectuase no acto da denuncia.

A terminación do procedemento pon fin á vía administrativa e a sanción poderase executar desde o día seguinte ao transcurso dos trinta días antes indicados.»

Vinte e seis. Modifícanse as alíneas a) e c) e incorpórase a alínea k) no número 1 do artigo 84, e modifícase o número 4 do citado artigo, que quedan redactados do seguinte modo:

«a) O vehículo careza de autorización administrativa para circular, ben porque non a obtivo, porque foi obxecto de anulación ou se declarou a perda da súa vixencia, ou se incumpran as condicións da autorización que habilita a súa circulación.»

«c) O condutor ou o pasaxeiro non fagan uso do casco de protección ou dos dispositivos de retención infantil, nos casos en que sexa obrigatorio. Esta medida non se aplicará aos ciclistas.»

«k) Se conduza un vehículo para o cal se exige permiso da clase C ou D carecendo da autorización administrativa correspondente.»

«4. Os gastos que se orixinen como consecuencia da inmovilización do vehículo serán por conta do condutor que cometeu a infracción. Na súa falta, serán por conta do condutor habitual ou do arrendatario e, na falta destes, do titular. Os gastos deberán ser aboados como requisito previo a levantar a medida de inmovilización, sen prexuízo do correspondente dereito de defensa e da posibilidade de repercutilos sobre a persoa responsable que dese lugar a que a Administración adopte esa medida. Os axentes poderán retirar o permiso de circulación do vehículo até se ter acreditado o aboamento dos gastos referidos.

Nos supostos previstos no número 1, alíneas h), i) e j), os gastos da inspección correrán por conta do denunciado, se se acredita a infracción.»

Vinte e sete. O número 2 do artigo 85 queda redactado do seguinte modo:

«2. Salvo nos casos de subtracción ou outras formas de utilización do vehículo en contra da vontade do seu titular, debidamente xustificadas, os gastos que se orixinen como consecuencia da retirada a que se refire o número anterior serán por conta do titular, do arrendatario ou do condutor habitual, segundo o caso, que deberá aboalos como requisito previo á devolución do vehículo, sen prexuízo do dereito de recurso que o asiste e da posibilidade de repercutilos sobre o responsable do accidente, do abandono do vehículo ou da infracción que teña dado lugar á retirada. O axente da autoridade poderá retirar o permiso de circulación do vehículo até se ter acreditado o aboamento dos gastos referidos.»

Vinte e oito. Modifícase o título VI, que pasa a titularse «Do Rexistro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico», a rúbrica do artigo 94, que pasa a ser «O Rexistro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico», e o número 1 do artigo 94, que queda redactado do seguinte modo:

«1. Créase o Rexistro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.»

Vinte e nove. O parágrafo primeiro do número 1 do artigo 95 queda redactado do seguinte modo:

«1. No Rexistro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán unicamente aqueles datos que sexan relevantes e que permitan dispor da información necesaria para determinar as causas e as circunstancias en que se produciron os accidentes de tráfico e as súas consecuencias.»

Trinta. A disposición adicional novena queda redactada do seguinte modo:

Disposición adicional novena. *Responsabilidade en accidentes de tráfico por atropelos de especies cinexéticas.*

«En accidentes de tráfico ocasionados por atropelo de especies cinexéticas nas vías públicas será responsable dos danos a persoas ou bens o condutor do vehículo, sen que poida reclamarse polo valor dos animais que irrompan naquelas.»

Non obstante, será responsable dos danos a persoas ou bens o titular do aproveitamento cinexético ou, na súa falta, o propietario do terreo, cando o accidente de tráfico sexa consecuencia directa dunha acción de caza colectiva dunha especie de caza maior levada a cabo no mesmo día ou que conclúese doce horas antes daquel.

Tamén poderá ser responsable o titular da vía pública en que se produza o accidente como consecuencia de non ter reparado o cerramento en prazo, se for o caso, ou por non dispor da sinalización específica de animais soltos en tramos con alta accidentalidade por colisión de vehículos con eles.»

Trinta e un. Engádesse unha disposición adicional co contido seguinte:

«Disposición adicional décimo oitava. *Baixa definitiva por traslado do vehículo a outro país.*

Prohíbese dar de baixa definitiva por traslado a outro país vehículos que non cumpran os requisitos de seguranza e ambientais que se establezan regulamentariamente.»

Trinta e dous. Engádesse unha disposición adicional co contido seguinte:

«Disposición adicional décimo novena. *Referencias ao Consello Superior de Seguranza Viaria e ao Rexistro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico.*

As referencias contidas na normativa vixente ao Consello Superior de Seguranza Viaria e ao Rexistro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico entenderanse feitas, respectivamente, ao Consello Superior de Tráfico, Seguranza Viaria e Mobilidade Sustentable e ao Rexistro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.»

Trinta e tres. Modifícase a disposición transitoria, que queda redactada do seguinte modo:

«Disposición transitoria. *Matriculación definitiva de vehículos en España.*

O disposto no parágrafo segundo do artigo 62.1 canto á matriculación definitiva en España de vehículos non será efectivo até que se proceda a regular regulamentariamente aqueles aspectos que permitan a súa aplicación.»

Trinta e catro. Incorpórase unha disposición derradeira terceira coa seguinte redacción:

«Disposición derradeira terceira. *Título competencial.*

Esta lei dítase ao abeiro da competencia exclusiva atribuída ao Estado sobre tráfico e circulación de vehículos de motor polo artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución.

Trinta e cinco. Modifícanse os puntos 2, 3 e 5 do anexo II e incorpórase o punto 20, que quedan redactados do seguinte modo:

«2. Conducir con presenza de drogas no organismo . . . . .	6»
«3. Incumprir a obrigaçión de someterse ás probas de detección de alcohol ou da presenza de drogas no organismo . . . . .	6»
«5. Conducir vehículos que teñan instalados inhibidores de radares ou cinemómetros ou calquera outro mecanismo encamiñado a interferir no correcto funcionamento dos sistemas de vixilancia do tráfico . . . . .	6»
«20. Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares ou cinemómetros . .	3»

Trinta e seis. Incorporárase unha primeira columna anterior ao límite de velocidade de 30 e unha última columna a seguir da correspondente ao límite de velocidade de 120 no anexo IV, que queda redactado do seguinte modo:

«Límite»	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos	
Exceso velocidade	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100	–
		40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	150		
		41	51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	151	300	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170	170		
		51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	171	400	4
	60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180	180			
	61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	181	500	6	
	70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190	190			
	Moi grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6»

**Disposición adicional primeira.** *Sinal luminoso azul en todos os vehículos prioritarios.*

O Goberno introducirá no Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, as modificacións necesarias co fin de que a cor do sinal luminoso de todos os vehículos prioritarios sexa azul.

**Disposición adicional segunda.** *Incorporación da Directiva 2011/82/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de outubro de 2011, pola que se facilita o intercambio transfronteirizo de información sobre infraccións de tráfico en materia de seguranza viaria.*

1. A presente disposición establece o procedemento para o intercambio transfronteirizo de información sobre infraccións de tráfico cando se cometan cun vehículo matriculado nun Estado membro da Unión Europea distinto daquel en que se cometeu a infracción.

O tratamento dos datos de carácter persoal derivado do intercambio transfronteirizo de información efectuarase conforme o disposto na normativa sobre protección de datos de carácter persoal.

Quedan excluídos da aplicación deste procedemento o Reino Unido, Irlanda e Dinamarca.

O intercambio transfronteirizo de información levarase a cabo sobre as seguintes infraccións de tráfico:

- a) Exceso de velocidade.
- b) Condución con taxas de alcohol superiores ás regulamentariamente establecidas.
- c) Non utilización de cinto de seguranza ou outros sistemas de retención homologados.
- d) Non detención ante un semáforo en vermello ou no lugar prescrito polo sinal de «stop».
- e) Circulación por carril prohibido, circulación indebida pola beiravía ou por un carril reservado para determinados usuarios.
- f) Condución baixo os efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes e calquera outra substancia de efectos análogos.
- g) Non utilización de casco de protección.
- h) Utilización do teléfono móbil ou de calquera outro dispositivo de comunicación durante a condución cando non estea permitido.

2. Para o intercambio de información os puntos de contacto nacionais dos Estados membros da Unión Europea poderán acceder ao Rexistro de Vehículos do organismo



autónomo Xefatura Central de Tráfico, co fin de levar a cabo as indagacións necesarias para identificar os condutores de vehículos matriculados en España con que se teñan cometido no territorio deses Estados as infraccións mencionadas no número anterior.

O punto de contacto nacional será o organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, que poderá acceder, coa finalidade prevista nesta disposición, aos rexistros correspondentes dos restantes Estados membros da Unión Europea.

O organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, na súa condición de punto de contacto nacional, terá as seguintes funcións:

- a) Atender as peticións de datos.
- b) Garantir o adecuado funcionamento do sistema de obtención e cesión de datos.
- c) Garantir a aplicación da normativa de protección de datos de carácter persoal.
- d) Obter tanta información requiran os puntos de contacto nacionais dos demais Estados membros da Unión Europea.
- e) Elaborar o informe preliminar, que debe remitirse á Comisión Europea o máis tardar o 7 de novembro de 2014, e os informes completos, que deben remitirse á Comisión o máis tardar o 6 de maio de 2016 e cada dous anos desde a citada data.
- f) Informar, en colaboración con outro órganos con competencias en materia de tráfico, así como coas organizacións e asociacións vinculadas á seguranza viaria e ao automóbil, os usuarios das vías públicas do previsto neste título a través da páxina web [www.dgt.es](http://www.dgt.es).

No informe completo a que se refire a alínea e) indicárase o número de procuras automatizadas efectuadas polo Estado membro da infracción destinadas ao punto de contacto do Estado membro de matriculación, a raíz de infraccións cometidas no seu territorio, xunto co tipo de infraccións para as cales se presentaron solicitudes e o número de solicitudes fallidas. Incluirá, así mesmo, unha descrición da situación respecto do seguimento dado ás infraccións de tráfico en materia de seguranza viaria, sobre a base da proporción de tales infraccións que deron lugar a cartas de información.

O organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico porá á disposición dos puntos de contacto nacionais dos demais Estados membros os datos dispoñibles relativos aos vehículos matriculados en España, así como os relativos aos seus titulares, condutores habituais ou arrendatarios a longo prazo que se indican no cadro anexo I.

3. O organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, salvo que se constate que a petición de datos non é conforme co establecido nesta disposición, facilitará aos órganos competentes para sancionar en materia de tráfico os datos relativos ao propietario ou titular do vehículo con que se cometeu a infracción en territorio nacional cun vehículo matriculado noutro Estado membro da Unión Europea, así como os relativos ao propio vehículo que se encontren dispoñibles no rexistro correspondente do Estado de matriculación, aténdose aos datos de procura establecidos no anexo II.

As comunicacións de datos realizaranse exclusivamente por medios electrónicos, de acordo coas especificacións técnicas que estableza o organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico.

4. A partir dos datos fornecidos polo organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico, os órganos competentes para sancionar en materia de tráfico poderán dirixir ao presunto autor da infracción a carta de información prevista no anexo III.

A carta de información enviarase ao presunto infractor na lingua do documento de matriculación do vehículo se se ten acceso a el, ou nunha das linguas oficiais do Estado de matriculación noutro caso.

A notificación da dita carta deberase efectuar persoalmente ao presunto infractor.

5. Os procedementos sancionadores que se incoen como resultado do intercambio de información previsto nesta disposición tramitaranse na lingua do documento de matriculación do vehículo ou nun dos idiomas oficiais do Estado de matriculación.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto nesta lei.

**Disposición derradeira primeira.** *Modificación da Lei 18/2009, do 23 de novembro, pola que se modifica o texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 339/1990, do 2 de marzo, en materia sancionadora.*

A disposición transitoria segunda da Lei 18/2009, do 23 de novembro, pola que se modifica o texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 339/1990, do 2 de marzo, en materia sancionadora, queda modificada como segue:

«Disposición transitoria segunda. *Práctica das notificacións no enderezo electrónico viario e no Taboleiro de Edictos de Sancións de Tráfico.*

As administracións locais practicarán as notificacións no enderezo electrónico viario ou, se for o caso, no Taboleiro de Edictos de Sancións de Tráfico antes do 25 de maio de 2016, sempre que o permitan as súas dispoñibilidades orzamentarias e os seus medios técnicos.»

**Disposición derradeira segunda.** *Autorización para aprobar un texto refundido.*

Autorízase o Goberno para aprobar, no prazo de dezaioito meses a partir da entrada en vigor desta lei, un texto refundido en que se integren, debidamente regularizados, aclarados e harmonizados, o texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 339/1990, do 2 de marzo, e as leis que o modificaron, incluídas as disposicións das leis modificativas que non se incorporaron a aquel.

**Disposición derradeira terceira.** *Aptitudes psicofísicas para obter ou prorrogar o permiso ou licenza de conducir.*

O Goberno, no prazo de seis meses, reformará o anexo IV, número 5, trastornos hematolóxicos, do Real decreto 818/2009, do 8 de maio, polo que se aproba o Regulamento xeral de condutores para que nos supostos en que este limite ou prohiba a obtención e, especialmente, a prórroga da licenza ou permiso de conducción en procesos oncolóxicos por carencia de aptitudes psicofísicas, sexa revisado e se teña especialmente en conta o informe que para o efecto emita o oncolóxico responsable do tratamento.

**Disposición derradeira cuarta.** *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor nun prazo dun mes contado desde o seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado», salvo o número trinta e seis do artigo único, cuxa vixencia queda demorada até a entrada en vigor da modificación do Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.

Por tanto, mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 7 de abril de 2014.

JUAN CARLOS R.

O Presidente do Goberno,  
MARIANO RAJOY BREY

## ANEXO I

**Datos de procura a que poderán acceder os órganos competentes españois**

## 1. Datos relativos ao vehículo:

Número de matrícula completo.  
Estado membro de matriculación.

## 2. Datos relativos á infracción:

Estado membro da infracción.  
Data da infracción.  
Hora da infracción.  
Código do tipo de infracción que corresponda segundo o cadro seguinte:

Código	Tipo de infracción
Código 1.	Exceso de velocidade.
Código 2.	Condución con taxas de alcohol superiores ás regulamentariamente establecidas.
Código 3.	Non utilización de cinto de seguranza ou outros sistemas de retención homologados.
Código 4.	Non detención ante un semáforo en vermello ou no lugar prescrito polo sinal de «stop».
Código 5.	Circulación por carril prohibido, circulación indebida pola beiravía ou por un carril reservado para determinados usuarios.
Código 10.	Condución baixo os efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes e calquera outra substancia de efectos análogos.
Código 11.	Non utilización do casco de protección.
Código 12.	Utilización do teléfono móbil ou de calquera outro dispositivo de comunicación durante a condución cando non estea permitido.

## ANEXO II

**Datos que facilitarán os órganos competentes españois**

## 1. Datos dos vehículos:

Número de matrícula.  
Número de bastidor.  
País de matriculación.  
Marca.  
Modelo.  
Código de categoría UE.

## 2. Datos dos titulares, condutores habituais ou arrendatarios a longo prazo:

Apelidos ou denominación social.  
Nome.  
Enderezo.  
Data de nacemento.  
Sexo.  
Personalidade xurídica, persoa física ou xurídica; particular, asociación, sociedade, etc.  
Número identificador: número do documento nacional de identidade, número de identificación de estranxeiro.

## ANEXO III

### Carta de información

[Portada]

.....  
[Nome, enderezo e teléfono do remitente]

.....  
[Nome e enderezo do destinatario]

### CARTA DE INFORMACIÓN

Relativa a unha infracción de tráfico en materia de seguranza viaria cometida en .....

[Nome do Estado membro en que se cometeu a infracción]

O.....  
[Data] [Nome do organismo responsable]

detectou unha infracción de tráfico en materia de seguranza viaria cometida co vehículo con matrícula....., marca....., modelo.....

[Opción n.º 1]<sup>(1)</sup>

O seu nome figura nos rexistros como titular do permiso de circulación do vehículo mencionado.

[Opción n.º 2]<sup>(1)</sup>

O titular do permiso de circulación do vehículo mencionado declarou que vostede conducía o vehículo no momento da comisión da infracción de tráfico en materia de seguranza viaria.

Os detalles pertinentes da infracción descríbense a seguir (páxina 3).

O importe da sanción pecuniaria debida por esta infracción é de .....EUR/[moeda nacional].

O prazo de pagamento vence o.....

Aconséllaselle cubrir o formulario de resposta adxunto (páxina 4) e envíalo ao enderezo mencionado, en caso de non aboar a sanción pecuniaria.

A presente carta tramitarase conforme o dereito nacional de .....

.....  
[Nome do Estado membro da infracción].

<sup>(1)</sup> Rísquese o que non proceda.

### Datos pertinentes en relación coa infracción

a) Datos sobre o vehículo con que se cometeu a infracción:

Número de matrícula: .....

País de matrícula: .....

Marca e modelo: .....

b) Datos sobre a infracción:

Lugar, data e hora en que se cometeu: .....

Carácter e cualificación legal da infracción: .....

Exceso de velocidade, non utilización do cinto de seguranza, non detención ante un semáforo en vermello, condución en estado de embriaguez, condución baixo os efectos de drogas, non utilización do casco de protección, circulación por un carril prohibido, utilización ilegal dun teléfono móbil ou de calquera outro dispositivo de comunicación durante a condución<sup>(1)</sup>:

Descrición detallada da infracción: .....

Referencia ás disposicións legais pertinentes: .....

Descrición ou referencia das probas da infracción: .....

c) Datos sobre o dispositivo utilizado para detectar a infracción<sup>(2)</sup>

Tipo de dispositivo utilizado para detectar o exceso de velocidade, a non utilización do cinto de seguraza, a non detención ante un semáforo en vermello, a condución en estado de embriaguez, a condución baixo os efectos de drogas, a non utilización do casco de protección, a circulación por un carril prohibido, a utilización ilegal dun teléfono móbil ou de calquera outro dispositivo de comunicación durante a condución<sup>(1)</sup>:

Especificacións do dispositivo: .....

Número de identificación do dispositivo: .....

Data de vencemento da última calibración: .....

d) Resultado da aplicación do dispositivo:

.....  
*[Exemplo para o exceso de velocidade; engadíranse as demais infraccións:]*

Velocidade máxima: .....

Velocidade medida: .....

Velocidade medida corrixida en función da marxe de erro:

.....

<sup>(1)</sup> Rísquese o que non proceda.

<sup>(2)</sup> Non procede se non se utilizou ningún dispositivo.

### Formulario de resposta

*(Cúbrase con maiúsculas)*

A. Identidade do condutor:

Nome e apelido(s): .....

Lugar e data de nacemento: .....

Número do permiso de condución: ..... expedido o (data): ..... en (lugar): .....

Enderezo: .....

B. Lista de preguntas:

1. ¿Está rexistrado ao seu nome o vehículo de marca ..... e matrícula .....? si/non<sup>(1)</sup>

En caso de resposta negativa, o titular do permiso de circulación é: .....

.....

.....

*[Apelido(s) e nome, enderezo]*

2. ¿Recoñece ter cometido a infracción? si/non<sup>(1)</sup>

3. Se non o recoñece, explique por que:

.....

.....

.....

<sup>(1)</sup> Rísquese o que non proceda.

Rógase enviar o formulario cuberto nun prazo de 60 días a partir da data da presente carta de información á seguinte autoridade: .....

.....

ao seguinte enderezo: .....

.....

### Información

O presente expediente será examinado pola autoridade competente de .....

*[Nome do Estado membro da infracción]*

Se se suspenden as actuacións, será informado nun prazo de 60 días despois da recepción do formulario de resposta.

Se se proseguen as actuacións, aplicarase o procedemento seguinte: .....

.....

.....

.....

*[Indicación polo Estado membro da infracción do procedemento que se siga, con información sobre a posibilidade de interpor recurso contra a decisión de proseguir as actuacións e o procedemento para facelo. En calquera caso, a información incluírá o nome e o enderezo da autoridade encargada de proseguir as actuacións; o prazo de pagamento; o nome e o enderezo do organismo de recurso pertinente; o prazo de recurso].*

A presente carta de información, en si mesma, carece de consecuencias xurídicas.