

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 vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

PREÀMBUL

I

En els últims anys, la normativa relacionada amb el trànsit i la seguretat viària ha estat objecte d'importantes modificacions des de diverses perspectives formals, i s'ha incidit especialment en l'adequació dels comportaments dels conductors a una conducció que permeti reduir la sinistralitat en carrers i carreteres. En aquest sentit, és necessari fer obligada referència, 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 que fa 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 dirigeixen a uns altres aspectes que en els últims anys no han estat tan prioritaris, però que és necessari assumir normativament per anar millorant diferents aspectes de la seguretat viària. Es tracta d'emprendre 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, corregeixen disfuncions sobre les quals no s'ha actuat fins ara.

Alguns dels preceptes que es modifiquen es refereixen estrictament a les normes de circulació dels vehicles de motor, aspecte que sempre requereix una adaptació als contextos canviants en què ens movem, i precisament la circulació és un dels indicadors dels canvis. En aquest sentit, la llei no només s'ha d'adaptar a les necessitats dels conductors, sinó que també s'ha d'adaptar a les dels vehicles i les vies. Exemple d'això és la contínua modificació de l'article 11, que sota la rúbrica genèrica de «Normes generals de conductors», inclou la normativa bàsica de tots els dispositius que sorgeixen al voltant de la conducció, de vegades com a ajuda, de vegades com a distracció, però que és necessari regular en nom de la seguretat i la mobilitat.

Alguns dels preceptes la modificació dels quals s'empren ara fixen un mínim legal que ha de concretar posteriorment 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 a ara denominat «Consell Superior de Seguretat Viària» reprèn la denominació més precisa de «Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible». El

canvi de denominació té com a objectiu principal tornar a posar al centre de les funcions d'aquest òrgan el trànsit dels vehicles i de la resta d'usuaris per les vies públiques, atès que la mobilitat és un aspecte essencial que no ha de quedar relegat, sinó al contrari. A més, es fa una nova redacció de l'article 8 per adaptar les principals funcions del Consell, per tal de potenciar la seva funció d'òrgan consultiu i via fonamental per a la participació de tots els sectors o entitats, que cada cop 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 aquesta 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 hagin 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, tinguin transferides funcions executives en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La seva finalitat és dur a terme una actuació coordinada, atenent els 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 seva instal·lació, i l'evolució normativa subsegüent als avenços tècnics així ho demostra. Atès que aquesta matèria està sent objecte de modificacions relativament freqüents per tal que els vehicles en què ens desplaçem siguin cada vegada més segurs, es considera que el més adequat per permetre una adaptació àgil de la normativa, des d'un punt de vista jurídic, és recollir a la Llei una referència oberta als criteris d'edat o de talla als quals es podran referir aquestes modificacions d'abast tècnic, per tal que posteriorment el Reglament general de circulació pugui concretar els supòsits, els requisits, les condicions d'ús i les possibles exempcions, si s'escau, tot això en funció dels continus avenços de seguretat que es vagin incorporant.

En el mateix precepte, juntament amb la referència als cinturons i als sistemes de retenció infantil, també es modifica la regulació relativa al casc de protecció, essencialment per remetre a un posterior desplegament reglamentari els supòsits i les condicions del seu ús, sense perjudici d'establir directament l'obligació de la seva 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 circulin amb bicicleta, independentment del lloc per on ho facin.

IV

La realització d'obres a les vies és un dels aspectes sobre els quals s'introdueixen alguns canvis, en particular es concreta l'obligació que té qui porta a terme aquestes obres de comunicar a l'autoritat responsable de la gestió i regulació del trànsit el seu inici, i de seguir les instruccions que aquesta autoritat li indiqui. Aquest canvi, que s'introdueix a l'article 10, apartat 1, ve 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 a 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 finalitat exclusivament informar de la ubicació d'aquests, ni tampoc amb els inhibidors de radars o

cinemòmetres, ja prohibits. S'ha considerat 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 tenir 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, perquè és 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 sembla lògic que coexisteixin conductors que respecten els límits de velocitat al costat d'altres que disposen de mecanismes que els poden permetre eludir-los. A més, aquesta prohibició es complementa amb pèrdua de punts, com a missatge clar del retret que es pretén.

VI

Un altre aspecte que es modifica de manera substancial, a l'article 12, és la regulació de la presència de drogues en la conducció. Tot i que les primeres versions del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària ja feien menció a la prohibició del consum de drogues en la conducció, el cert és que ha estat necessari esperar que els controls per a la detecció de la presència d'aquestes substàncies es generalitzessin fa pocs anys per poder abordar aquest problema, que es constata com un dels més greus per a la seguretat viària.

Des del punt de vista administratiu es castiga la mera presència de drogues a l'organisme del conductor, de les quals queden excloses les substàncies que s'utilitzin sota prescripció facultativa i amb una finalitat terapèutica, sempre que s'estigui en condicions d'utilitzar el vehicle d'acord amb l'obligació de diligència, precaució i no-distracció que estableix l'article 9, i es deixa per al tipus penal que preveu 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 a l'article 12 i en altres que feien referència a aquesta matèria era la confusió entre l'objecte de la regulació penal i el de l'administrativa, que ara es pretén separar de manera més nítida.

Un aspecte important, perquè per primera vegada s'explicita en aquesta Llei, és l'aposta pels dispositius de detecció de drogues en saliva, que s'han demostrat com a segurs jurídicament, poc intrusius per als conductors i viables des d'un punt de vista policial. Encara que aquest tipus de dispositius es concreten ara en la norma administrativa, l'article 796.1 de la Llei d'enjudiciament criminal, després de la modificació feta 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, ja 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 retret cap a aquest tipus de conductes, les infraccions relatives a aquestes substàncies se separen del criteri sancionador general i la multa que comporten se situa en un esglaió 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, és necessari recordar-ho, s'estableixen no només per a les vies, sinó també per als diferents tipus de conductors i per als diferents tipus de vehicles. En aquesta matèria, l'article 19 se simplifica en la seva redacció, per tal que aquests límits es determinin d'acord amb les condicions que estableixi el Reglament general de circulació. Juntament amb això, l'annex IV s'actualitza, de manera que s'amplien els trams sancionadors i de detracció de punts i es cobreixen 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 que regula el títol V. No obstant això, alguns dels canvis en la part substantiva de la norma comporten una adaptació necessària, tant pel que fa a infraccions com a sancions i a mesures provisionals.

Quant a les infraccions, l'article 65 incorpora, a l'apartat 4, la utilització de mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres; la prohibició de circular amb passatgers menors en seients davanters o del darrere quan no estigui 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 seves 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 manera 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 seva incorporació a l'apartat 5 de l'article 65, atès que es constata que cada cop són més freqüents els incompliments de la norma en aquest punt, amb les conseqüències que això pot causar per als usuaris de la via. Un altre cas és el de la caiguda de la càrrega a la via amb greu perill per a la resta dels usuaris a causa del seu mal condicionament, supòsit que no estava expressament previst ni a la normativa de trànsit ni a la de transports.

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

Entre les mesures provisionals, s'han introduït dos supòsits d'immobilització que, vista l'experiència d'aquests últims anys, és important recollir. Per una part, és raonable que un camió o un autobús quedi immobilitzat quan el conductor no tingui un permís que l'habiliti per conduir algun d'aquests vehicles, que requereixen una destresa especial, més 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 compleixen els requisits de la mateixa autorització i per als quals la sanció no sembla haver estat la resposta adequada.

IX

Finalment, aquesta Llei inclou una disposició addicional amb l'objectiu 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 la resta d'estats de la Unió Europea, a fi de poder sancionar determinades infraccions quan es cometin amb un vehicle matriculat en un Estat membre diferent d'aquell en què es va cometre la infracció.

Aquesta 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'aquestes per raons de seguretat o fluïdesa del trànsit o restringir-hi l'accés de determinats vehicles per motius mediambientals, en la forma que es determini reglamentàriament.»

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

«c) La immobilització dels vehicles en vies urbanes quan no estiguin proveïts d'un títol que habiliti l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixin l'autorització concedida fins que s'aconsegueixi la identificació del seu conductor.

La retirada dels vehicles de les vies urbanes i el posterior dipòsit d'aquells quan obstaculitzin o dificultin la circulació o suposin un perill per a aquesta o estiguin aparcats incorrectament en les zones d'estacionament restringit, en les condicions que preveu per a la immobilització aquest mateix article. Les bicicletes només es poden retirar i portar al dipòsit corresponent si estan abandonades o si, tot i estar 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 dipòsit d'aquests, en els casos i les condicions que es determinin 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 la millora de la seguretat del trànsit viari i per promoure la concertació de les diferents administracions públiques i entitats que duen a terme activitats relacionades amb la seguretat viària, sense perjudici de les competències dels òrgans de les comunitats autònomes que tinguin transferides competències executives en matèria de seguretat viària.

La Presidència del Consell correspon al ministre de l'Interior i hi 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 de recerca i les organitzacions professionals, econòmiques i socials més representatives directament relacionades amb el trànsit, la seguretat viària i la mobilitat sostenible.

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

a) Informar i, si s'escau, proposar plans d'actuació conjunta en matèria de seguretat viària o mobilitat sostenible per donar compliment a les directrius del Govern o per sotmetre'ls a la seva aprovació. Aquestes propostes, que no són vinculants, han de considerar en particular la viabilitat tècnica i financera de les mesures que incloguin.

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

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

d) Informar o proposar, si s'escau, els projectes de disposicions generals que afectin el trànsit i la seguretat viària o mobilitat sostenible.

e) Informar sobre la publicitat dels vehicles de motor.

f) Impulsar, mitjançant les propostes corresponents, l'actuació dels diferents organismes, entitats i associacions que duguin a terme activitats en aquesta matèria.

g) Conèixer i informar sobre l'evolució de la sinistralitat viària a Espanya.

3. El Consell funciona en ple, en comissió permanent, en comissions i grups de treball.

4. A les comunitats autònomes que no tinguin assumides les competències de trànsit i seguretat viària, i a les ciutats de Ceuta i Melilla, hi ha una comissió del Consell. Així mateix, hi ha en funcionament 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 poden establir els seus propis consells autonòmics de trànsit i seguretat viària.

5. La composició, l'organització i el funcionament del Consell s'han de determinar reglamentàriament. A aquests efectes, es poden crear consells territorials de seguretat viària. En tot cas, hi ha d'haver 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 hagin 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 que hagin rebut el traspàs de funcions i serveis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La conferència sectorial ha de dur a terme una actuació coordinada en aquesta matèria, amb atenció als principis de lleialtat institucional i respecte recíproc en l'exercici de les competències atribuïdes a les administracions esmentades.

2. La conferència sectorial ha d'aprovar el seu reglament intern, que ha de regular la seva 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 a les vies s'ha de comunicar abans del seu inici a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si s'escau, a l'autoritat autonòmica o local responsable de la gestió i regulació del trànsit que, sense perjudici de les facultats de l'òrgan competent per a l'execució de les obres, ha de dictar les instruccions que siguin procedents en relació amb la regulació, la gestió i el control del trànsit, tenint en compte el calendari de restriccions a la circulació i les que derivin d'altres autoritzacions a aquesta.»

Vuit. S'incorpora un últim paràgraf a l'apartat 3 de l'article 11 i es modifiquen l'últim paràgraf de l'apartat 4 i l'apartat 6; els apartats esmentats 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 determinin reglamentàriament.

Es prohibeix la utilització durant la conducció de dispositius de telefonia mòbil i qualsevol altre mitjà o sistema de comunicació, excepte quan el desenvolupament de la comunicació tingui lloc sense utilitzar les mans ni usar cascos, auriculars o instruments similars.

Queden exempts d'aquesta prohibició els agents de l'autoritat en l'exercici de les funcions que tinguin encomanades.

Reglamentàriament es poden establir altres excepcions a les prohibicions que preveuen els paràgrafs anteriors.»

«4. Els conductors i ocupants dels vehicles estan obligats a utilitzar el cinturó de seguretat, cascos i altres elements de protecció i dispositius de seguretat en les condicions i amb les excepcions que, si s'escau, es determinin reglamentàriament. Els conductors professionals quan prestin servei públic a tercers no es consideren responsables de l'incompliment d'aquesta norma per part dels ocupants del vehicle.

Per raons de seguretat viària, es pot prohibir l'ocupació dels seients davanters o del darrere del vehicle pels menors en funció de la seva edat o talla, en els termes que s'estableixin reglamentàriament.»

«6. Es prohibeix 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 aquesta finalitat. Així mateix, es prohibeix utilitzar mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres.

Queden exclosos d'aquesta 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 pot circular per les vies objecte d'aquesta Llei el conductor de qualsevol vehicle amb taxes d'alcohol superiors a les que s'estableixin reglamentàriament.

Tampoc pot circular per les vies objecte d'aquesta Llei el conductor de qualsevol vehicle amb presència de drogues a l'organisme, de les quals queden excloses les substàncies que s'utilitzin sota prescripció facultativa i amb una finalitat terapèutica, sempre que s'estigui en condicions d'utilitzar el vehicle d'acord amb l'obligació de diligència, precaució i no-distracció que estableix 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 a l'organisme, que practiquen els agents encarregats de la vigilància del trànsit. Igualment, hi estan obligats els altres usuaris de la via quan estiguin implicats en un accident de trànsit o hagin comès una infracció de conformitat amb el que tipifica aquesta Llei.

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

No obstant això, quan hi hagi raons justificades que impedeixin fer aquestes proves, es pot ordenar el reconeixement mèdic del subjecte o la realització de les anàlisis clíniques que els facultatius del centre sanitari al qual sigui traslladat considerin més adequades.

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

5. Als efectes de contrast, a petició de l'interessat, es poden repetir les proves per a la detecció d'alcohol o de drogues, que han de consistir preferentment en una anàlisi de sang, llevat de causes excepcionals degudament justificades. Quan la prova de contrast doni un resultat positiu l'ha d'abonar l'interessat.

El personal sanitari està obligat, en tot cas, a donar compte del resultat d'aquestes proves al cap de Trànsit de la província on s'hagi comès el fet o, quan escaigui, als òrgans competents per sancionar en les comunitats autònomes que tinguin 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 són les fixades d'acord amb les condicions que es determinin reglamentàriament, amb caràcter general, per als conductors, els vehicles i les vies objecte d'aquesta Llei, en funció de les seves pròpies característiques. Els llocs amb prohibicions o obligacions específiques de velocitat se senyalitzen amb caràcter permanent, o temporal si s'escau. Si no hi ha senyalització específica, cal complir la genèrica establerta per a cada via.»

«5. Es pot circular per sota dels límits mínims de velocitat en els casos dels cicles, vehicles de tracció animal, transports i vehicles especials, o quan les circumstàncies de trànsit impedeixin 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'estableixin reglamentàriament.»

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

«Article 25.

Tenen prioritat de pas sobre els altres vehicles i altres usuaris de la via els vehicles de servei d'urgència públics o privats, quan estiguin en servei d'aquest caràcter, així com els equips de manteniment de les instal·lacions i de la infraestructura de la via i els vehicles que acudeixin a realitzar un servei d'auxili a la carretera. Poden circular per sobre dels límits de velocitat establerts i estan exempts de complir altres normes o senyals, en els casos i amb les condicions que es determinin reglamentàriament.»

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

«4. Qualsevol conductor de vehicle automòbil que es proposi fer un avançament a un cicle o ciclomotor, o conjunt d'aquests, l'ha de fer ocupant part o la totalitat del carril contigu o contrari, si s'escau, de la calçada i mantenint una amplada de seguretat d'almenys 1,5 metres. Queda expressament prohibit avançar posant en perill o entorpint ciclistes que circulin en sentit contrari, fins i tot si aquests ciclistes circulen pel voral.»

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

«3. L'aturada i l'estacionament s'han de fer de tal manera que el vehicle no obstaculitzi la circulació ni constitueixi un risc per a la resta dels usuaris de la via; cal tenir en compte especialment la col·locació i cal evitar que es pugui posar en moviment en absència del conductor, d'acord amb les normes que s'estableixin reglamentàriament.

En vies urbanes, es permet l'aturada o l'estacionament de les grues d'auxili a la carretera pel temps indispensable per efectuar la retirada dels vehicles avariats o

accidentats, sempre que no es creï un nou perill, ni es causi cap 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 s'escau, els ocupants de bicicletes i cicles en general estan obligats a utilitzar el casc de protecció en les vies urbanes, interurbanes i travessies, en els supòsits i amb les condicions que es determinin reglamentàriament, i el seu ús és obligatori per part dels menors de setze anys, i també dels qui circulin en vies interurbanes.»

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

«3. Reglamentàriament s'han de determinar les condicions en què han d'acomplir les seves funcions els serveis d'auxili a la carretera que acudeixin al lloc d'un accident o avaria, així com les característiques que hagin de complir les empreses que els duguin a terme o els vehicles i altres mitjans que s'hagin d'utilitzar.»

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

«Han de ser objecte de matriculació definitiva a Espanya els vehicles als quals es refereix el paràgraf anterior, quan es destinin a ser utilitzats en el territori espanyol per persones o entitats que siguin residents a Espanya o que siguin titulars d'establiments situats a Espanya. Reglamentàriament s'han d'establir els terminis, els requisits i les condicions per al compliment d'aquesta obligació i les possibles exempcions a aquesta.»

Disset. Es modifiquen els paràgrafs g) i i) de l'apartat 4 de l'article 65 i s'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 del darrere, quan no estigui permès.»

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

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

«c) Conduir per les vies objecte d'aquesta Llei amb taxes d'alcohol superiors a les que s'estableixin reglamentàriament, o amb presència de drogues a l'organisme.»

«d) Incomplir l'obligació de tots els conductors de vehicles, i de la resta d'usuaris de la via quan estiguin implicats en algun accident de trànsit o hagin comès una infracció, de sotmetre's a les proves que s'estableixin per a la detecció d'alcohol o de la presència de drogues a l'organisme.»

«h) Conduir vehicles que tinguin 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 tingui l'autorització administrativa corresponent, amb una autorització que no sigui vàlida perquè no compleix els requisits exigits reglamentàriament, o incomplint les condicions de l'autorització administrativa que habilita la seva circulació.»

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

Dinou. Es modifiquen els paràgrafs b), d) i e) de l'apartat 6 de l'article 65 i s'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, i posar en greu risc 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 constitueixen infracció els sistemes d'avís que informen de la posició dels sistemes de vigilància del trànsit.»

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

«f) Causar danys a la infraestructura de la via, o alteracions a la circulació deguts a la massa o a les dimensions del vehicle, quan es no tingui la corresponent autorització administrativa o s'hagin incomplert les condicions d'aquesta, independentment 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 que preveu l'article 65.5.c) i d) se sancionen amb una multa de 1.000 euros. En el supòsit de conducció amb taxes d'alcohol superiors a les que s'estableixin reglamentàriament, aquesta sanció únicament s'imposa al conductor que ja hagi estat sancionat l'any immediatament anterior per excedir la taxa d'alcohol permesa, així com al que circuli amb una taxa que superi 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 estigui fent tasques de vigilància i control de trànsit i no tingui mitjans per 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 puguin efectuar a l'adreça electrònica viària i, en cas que no se'n disposi, en el domicili expressament indicat per al procediment o, si no se n'ha indicat cap, en el domicili que figuri en els registres de la Direcció General de Trànsit, es practiquen en el Tauler Edictal de Sancions de Trànsit (TESTRA). Transcorregut el període de vint dies naturals des que la notificació s'hagi publicat en el TESTRA s'entén que aquesta ha estat practicada, i es dóna per complet el tràmit esmentat.»

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

«1. Notificada la denúncia, el denunciat disposa d'un termini de vint dies naturals per fer el pagament voluntari amb reducció de la sanció de multa, o per formular les al·legacions i proposar o aportar les proves que consideri oportunes.

Si efectua el pagament de la multa en les condicions que indica el paràgraf anterior, se segueix el procediment sancionador abreujat i, en cas que no ho faci, el procediment sancionador ordinari.»

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

«Article 80. *Procediment sancionador abreujat*

Una vegada fet el pagament voluntari de la multa, ja sigui a l'acte de lliurament de la denúncia o dins del termini de vint dies naturals comptats des de l'endemà de la seva notificació, es té 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 es formulin es tenen per no presentades.
- c) La terminació del procediment, sense necessitat de dictar resolució expressa, el dia en què es faci el pagament.
- d) L'esgotament de la via administrativa, i passa a ser recurrible únicament davant l'ordre jurisdiccional contenciós administratiu.
- e) El termini per interposar el recurs contenciós administratiu s'inicia l'endemà del dia en què tingui lloc el pagament.
- f) La fermesa de la sanció en la via administrativa des del moment del pagament, que produeix plens efectes des de l'endemà.
- g) La sanció no computa com a antecedent en el Registre de conductors i infractors, sempre que es tracti d'infraccions greus que no comportin 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 disposa d'un termini de vint dies naturals per formular les al·legacions que tingui per convenient i proposar o aportar les proves que consideri oportunes.»

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

El que es disposa anteriorment és aplicable únicament quan es tracti de:

- a) Infraccions lleus.
- b) Infraccions greus que no detreguin punts.
- c) Infraccions greus i molt greus la notificació de les quals es va efectuar a l'acte de la denúncia.

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

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

«a) El vehicle no tingui autorització administrativa per circular, bé perquè no l'ha obtingut, perquè ha estat objecte d'anul·lació o declarada la seva pèrdua de vigència, o s'incompleixin les condicions de l'autorització que habilita la seva circulació.»

«c) El conductor o el passatger no facin ús del casc de protecció o dels dispositius de retenció infantil, en els casos que sigui obligatori. Aquesta mesura no s'aplica als ciclistes.»

«k) Es condueixi un vehicle per al qual s'exigeix permís de la classe C o D, sense tenir l'autorització administrativa corresponent.»

«4. Les despeses que s'originin com a conseqüència de la immobilització del vehicle són a compte del conductor que va cometre la infracció. Si no, són a compte del conductor habitual o de l'arrendatari i, a falta d'aquests, del titular. Les despeses s'han d'abonar com a requisit previ a aixecar la mesura d'immobilització, sense perjudici del corresponent dret de defensa i de la possibilitat de repercutir-les sobre la persona responsable que hagi donat lloc al fet que l'Administració adopti la mesura esmentada. Els agents poden retirar el permís de circulació del vehicle fins que s'hagi acreditat l'abonament de les despeses esmentades.

En els supòsits que preveu l'apartat 1, paràgrafs h), i) i j), les despeses de la inspecció són a càrrec del denunciador, 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, les despeses que s'originin com a conseqüència de la retirada a què es refereix l'apartat anterior són a compte del titular, de l'arrendatari o del conductor habitual, segons el cas, que les ha d'abonar com a requisit previ a la devolució del vehicle, sense perjudici del dret de recurs que l'assisteix i de la possibilitat de repercutir-les sobre el responsable de l'accident, de l'abandonament del vehicle o de la infracció que hagi donat lloc a la retirada. L'agent de l'autoritat pot retirar el permís de circulació del vehicle fins que s'hagi acreditat l'abonament de les despeses esmentades.»

Vint-i-vuit. 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, hi figuren únicament les dades que siguin rellevants i que permetin disposar de la informació necessària per determinar les causes i circumstàncies en què s'han produït els accidents de trànsit i les seves 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 és responsable dels danys a persones o béns el conductor

del vehicle, sense que es pugui reclamar pel valor dels animals que irrompin en aquelles.

No obstant això, és responsable dels danys a persones o béns el titular de l'aprofitament cinegètic o, si no, el propietari del terreny, quan l'accident de trànsit sigui conseqüència directa d'una acció de caça col·lectiva d'una espècie de caça major portada a terme el mateix dia o que hagi conclòs dotze hores abans d'aquell.

També pot ser responsable el titular de la via pública en la qual es produeixi l'accident com a conseqüència del fet que no s'ha reparat la tanca de tancament en termini, si s'escau, o perquè no es disposa de la senyalització específica d'animals solts en trams amb alta accidentalitat per col·lisió de vehicles amb aquests.»

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

«Disposició addicional divuitena. *Baixa definitiva per trasllat del vehicle a un altre país.*

Es prohibeix donar de baixa definitiva per trasllat a un altre país vehicles que no compleixin els requisits de seguretat i mediambientals que s'estableixin reglamentàriament.»

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

«Disposició addicional dinovena. *Referències al Consell Superior de Seguretat Viària i al Registre estatal de víctimes d'accidents de trànsit.*

Les referències que conté la normativa vigent al Consell Superior de Seguretat Viària i al Registre estatal de víctimes d'accidents de trànsit s'entenen 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 és efectiu fins que es procedeixi a regular reglamentàriament els aspectes que en permetin l'aplicació.»

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

«Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquesta 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'incorpora el punt 20, que queden redactats de la manera següent:

«2. Conduir amb presència de drogues a l'organisme	6»
«3. Incomplir l'obligació de sotmetre's a les proves de detecció d'alcohol o de la presència de drogues a l'organisme.	6»
«5. Conduir vehicles que tinguin instal·lats inhibidors de radars o cinemòmetres o qualssevol altres mecanismes encaminats a interferir en el funcionament correcte 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 a 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	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			
	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 amb la finalitat que el color del senyal lluminós de tots els vehicles prioritaris sigui 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. Aquesta disposició estableix el procediment per a l'intercanvi transfronterer d'informació sobre infraccions de trànsit quan es cometin 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'ha d'efectuar de conformitat amb el que disposa la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal.

Queden exclosos de l'aplicació d'aquest procediment el Regne Unit, Irlanda i Dinamarca.

L'intercanvi transfronterer d'informació s'ha de portar a terme sobre les següents infraccions de trànsit:

- Excés de velocitat.
- Conducció amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament.
- No-utilització de cinturó de seguretat o altres sistemes de retenció homologats.
- No-detenció davant d'un semàfor en vermell o al lloc prescrit pel senyal de «stop».
- Circulació per un carril prohibit, circulació indeguda pel voral o per un carril reservat per a determinats usuaris.
- Conducció sota els efectes d'estupefaents, psicòtrops, estimulants i qualsevol altra substància d'efectes anàlegs.
- No-utilització de casc de protecció.
- Utilització del telèfon mòbil o de qualsevol altre dispositiu de comunicació durant la conducció quan no estigui permès.

2. Per a l'intercanvi d'informació els punts de contacte nacionals dels estats membres de la Unió Europea poden accedir al Registre de vehicles de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, amb la finalitat de portar a terme les indagacions necessàries per identificar els conductors de vehicles matriculats a Espanya amb els quals s'hagin comès en el territori d'aquests estats les infraccions que preveu l'apartat anterior.

El punt de contacte nacional és l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, que pot accedir, amb la finalitat que preveu aquesta disposició, als registres corresponents de la resta d'estats membres de la Unió Europea.

L'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, en la seva condició de punt de contacte nacional, té 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) Obtenir tota la informació que requereixin 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 molt tard el 7 de novembre de 2014 i els informes complets que s'han de remetre a la Comissió com a molt tard el 6 de maig de 2016 i cada dos anys des de la data esmentada.
- f) Informar, en col·laboració amb altres òrgans amb competències en matèria de trànsit, així com amb les organitzacions i associacions vinculades a la seguretat viària i a l'automòbil, els usuaris de les vies públiques del que preveu aquest títol a través de la pàgina web www.dgt.es.

En l'informe complet a què es refereix el paràgraf e) s'ha d'indicar el nombre de cerques 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, juntament amb el tipus d'infraccions per a les quals es van presentar sol·licituds i el nombre de sol·licituds fallides. Ha d'incloure 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'aquestes infraccions que han donat lloc a cartes d'informació.

L'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit ha de posar 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 quadre annex I.

3. L'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, llevat que es constati que la petició de dades no és conforme amb el que estableix aquesta disposició, ha de facilitar als òrgans competents per sancionar en matèria de trànsit les dades relatives al propietari o titular del vehicle amb el qual 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 estiguin disponibles en el registre corresponent de l'Estat de matriculació, i cal atènyer-se a les dades de cerca que preveu l'annex II.

Les comunicacions de dades s'han de fer exclusivament per mitjans electrònics, d'acord amb les especificacions tècniques que estableixi l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit.

4. A partir de les dades subministrades per l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, els òrgans competents per sancionar en matèria de trànsit poden adreçar al presumpte autor de la infracció la carta d'informació que preveu l'annex III.

La carta d'informació s'ha d'enviar 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 si no és el cas.

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

5. Els procediments sancionadors que s'incoïn com a resultat de l'intercanvi d'informació que preveu aquesta disposició s'han de tramitar 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 inferior que s'oposin al que disposa aquesta 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 a l'adreça electrònica viària i en el Tauler Edictal de Sancions de Trànsit.*

Les administracions locals han de practicar les notificacions a l'adreça electrònica viària o, si s'escau, en el Tauler Edictal de Sancions de Trànsit abans del 25 de maig de 2016, sempre que ho permetin les seves disponibilitats pressupostàries i els seus mitjans tècnics.»

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

S'autoritza el Govern per aprovar, en el termini de divuit mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, un text refós en el qual s'integrin, 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, incloses les disposicions de les lleis modificatives que no s'hi van incorporar.

Disposició final tercera. *Aptituds psicofísiques per obtenir o prorrogar el permís o la llicència de conduir.*

El Govern, en el termini de sis mesos, ha de reformar 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 aquest límit o prohibeixi l'obtenció i especialment la pròrroga de la llicència o el permís de conducció en processos oncològics per carència d'aptituds psicofísiques, sigui revisat i es tingui especialment en compte l'informe que a aquest efecte emeti l'oncòleg responsable del tractament.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor en un termini d'un mes a comptar del següent al de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», llevat de 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,
Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 7 d'abril de 2014.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
MARIANO RAJOY BREY

ANNEX I

Dades de cerca a les quals poden 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 correspongui segons el quadre següent:

Codi	Tipus d'infracció
Codi 1.	Excés de velocitat.
Codi 2.	Conducció amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament.
Codi 3.	No-utilització de cinturó de seguretat o altres sistemes de retenció homologats.
Codi 4.	No-detenció davant d'un semàfor en vermell o al lloc prescrit pel senyal de «stop».
Codi 5.	Circulació per carril prohibit, circulació indeguda pel voral o per un carril reservat per a determinats usuaris.
Codi 10.	Conducció sota els efectes d'estupefaents, psicòtrops, 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 estigui permès.

ANNEX II

Dades que han de facilitar 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 remitent]

.....
[Nom i adreça del destinatari]

CARTA D'INFORMACIÓ

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

.....
[Nom de l'Estat membre en el qual 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]⁽¹⁾

El vostre nom figura en els registres com a titular del permís de circulació del vehicle esmentat.

[Opció núm. 2]⁽¹⁾

El titular del permís de circulació del vehicle esmentat ha declarat que conduïeu el vehicle en el moment de la comissió de 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 deguda per aquesta infracció és de EUR/
[moneda nacional].

El termini de pagament venç el

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

Aquesta carta es tramita d'acord amb el dret nacional de

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

(1) Rattleu el que no sigui procedent.

Dades pertinents en relació amb la infracció

a) Dades sobre el vehicle amb el qual 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-utilització del cinturó de seguretat, no-detenció davant d'un semàfor en vermell, conducció en estat d'embriaguesa, conducció sota els efectes de drogues, no-utilització del casc de protecció, circulació per un carril prohibit, utilització

il·legal d'un telèfon mòbil o de qualsevol altre dispositiu de comunicació durant la conducció⁽¹⁾:

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 detectar la infracció⁽²⁾

Tipus de dispositiu utilitzat per detectar l'excés de velocitat, la no-utilització del cinturó de seguretat, la no-detenció davant d'un semàfor en vermell, la conducció en estat d'embraguesa, 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⁽¹⁾:

Especificacions del dispositiu:
Número d'identificació del dispositiu:
Data de venciment de l'últim calibratge:

d) Resultat de l'aplicació del dispositiu:

.....
[Exemple per a l'excés de velocitat; s'han d'afegir la resta d'infraccions:]

Velocitat màxima:
Velocitat mesurada:
Velocitat mesurada corregida en funció del marge d'error:

(1) Ratlleu el que no sigui procedent.
(2) No és procedent si no s'ha utilitzat cap dispositiu.

Formulari de resposta

(Empleneu 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 a nom vostre el vehicle de marca i matrícula? sí/no⁽¹⁾

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

.....
[Cognom(s) i nom, adreça]

2. Reconeixeu haver comès la infracció? sí/no⁽¹⁾
3. Si no ho reconeixeu, expliqueu per què:

.....
.....
.....
.....
(1) Ratlleu el que no sigui procedent.

Es prega que envieu el formulari emplenat en un termini de 60 dies a partir de la data de la present carta d'informació a l'autoritat següent

.....

a l'adreça següent:

.....

Informació

El present expedient l'examinarà l'autoritat competent de

[Nom de l'Estat membre de la infracció]

Si se suspenen les actuacions, se us informarà en un termini de 60 dies després de la recepció del formulari de resposta.

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

.....

.....

.....

[Indicació per l'Estat membre de la infracció del procediment que se segueixi, amb informació sobre la possibilitat d'interposar recurs contra la decisió de prosseguir les actuacions i el procediment per fer-ho. En qualsevol cas, la informació ha d'incloure: 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].

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