

LEY 18/1989, DE 25 DE JULIO, DE BASES SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

(BOE, de 27 de julio)

El vigente Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, fue un instrumento jurídico que permitió, con las necesarias adaptaciones, la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento, con trascendental repercusión, tanto en la circulación urbana como interurbana.

Sin embargo, la exigencia de una nueva regulación que sustituya al Código de la Circulación hoy en vigor, viene impuesta tanto por adaptar la norma a los principios de la vigente Constitución, como por la necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la actual problemática, no contemplada, en toda su amplitud, por la anterior normativa.

La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas.

El empleo de la Ley de Bases como instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación obedece a una doble motivación:

por un lado, la de revestirla del rango legal requerido por su importancia y por amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del tráfico.

Y por otro, para permitir que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo, como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de esta Ley de Bases y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; la complejidad técnica de toda regulación sobre tráfico y seguridad vial, aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales, y sí establecer las bases para la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos y peatones y seguridad vial.

El desarrollo de las competencias de las distintas administraciones habrá de realizarse bajo principios de estrecha colaboración entre ellas, especialmente entre la Administración del Estado y las Corporaciones Locales.

Artículo único

Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del

18/1989 LEGEA, UZTAILAREN 25EKOA. TRAFIKOARI, IBILGAILU MOTORDUNEN ZIRKULAZIOARI ETA BIDE-SEGURTASUNARI BURUZKO OINARRI-ARAUENA

EAO, uztailaren 27koa

Indarrean dagoen Zirkulazioko Kodea, 1934ko irailaren 25eko Dekretuaren bitartez onartua, tresna juridiko baliagarria izan da garai batean trafikoa antolatzeko, betiere beharrezkoak ziren egokitzapenak eginda; garai hartan, ordea, nabarmen gehitu zen trafikoa, eta sekulako eragina izan zuen, bai herri barruko zirkulazioan, zein herriz kanpo zirkulazioan ere.

Hala ere, gaur egun indarrean dagoen Zirkulazioko Kodearen ordez, beste arau-multzo berri bat egin beharra sortu da, batetik, indarrean dagoen Konstituzioko printzipioetara egokitu behar delako arau hori, eta, bestetik, lege-tresna egoki bat eduki behar delako egungo arazoei aurre egiteko, ez baitiete osotasun guztian erantzun arazooi lehenagoko arauak.

Zirkulazioak hartu duen besteko tamainak eraginda, eta zirkulazioko ezbeharren kopurua tragikoa izanik, administrazioak alde batera utzi du garai batean bere jarduerak ulertzeko zuen modua, polizia-lanetara baizik ez zen lotzen eta. Oraingo planteamendua, aldiz, aldatu egin da, eraginkorra bilakatzeko, zirkulazioko segurtasuna sustatu eta istripuak saihestu nahi dituelako, bai errepideetan, eta bai herri barruetan.

Arrazoi bi daude, bestalde, Konstituzioko 82. artikuluan aurreikusitako moduan oinarri-arauen legea arau-tresnatzat erabiltzeko, hain zuzen, ondoren egingo diren arauetan jarraitu beharreko printzipioak eta irizpideak zehazteko.

Bata, lege-mailaz jantzi nahi dela, berez daukan garrantziagatik eta administrazioak trafikoa antolatzeko duen zigor-ahalmena babesteko.

Bestea, oinarri-arauen legea garatzerakoan, Gobernuak, legegintza-dekretuaz baliatuz, tresna arautzaile egokia izan dezala, noski, trafikoa antolatzeak dakartzan balizko kasu guztietara egokitu daitezkeen oinarri-lege honen xede diren arauak, eta bertan aurreikusitako hedadurarekin egin dadin egokitzapen hori. Trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko edozein araugintza ere zailtasun tekniko handikoa denez, ez da komeni arau-multzo osoaren alderdi guztiak Gorte Nagusien azterketa-gai bihurtzea; bai, ordea, trafikoa, oinezkoen eta ibilgailuen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko lege-araugintzarako oinarri-arauak finkatzea.

Administrazioek dituzten eskumenak garatzeko, bestalde, lankidetzat estua beharko dute beren artean, batez ere Estatuko administrazioaren eta toki-korporazioen artean.

Artikulu bakarra

Gobernuari baimena ematen zaio, Barne

Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes bases:

Base primera: Objeto

Establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Base segunda: Competencias

Se regulará el ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, corresponden a la Administración del Estado, y se determinarán las que hayan de corresponder a las Corporaciones Locales.

Asimismo, las competencias atribuidas a la Administración del Estado se distribuirán entre los diferentes órganos de la misma.

Base tercera: Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial

Para garantizar la coordinación de las competencias de las diferentes Administraciones Públicas, se creará, como órgano consultivo, el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial que, con participación de representantes de las mismas y de las organizaciones profesionales, económicas y sociales más significativas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, informará sobre las cuestiones objeto de esta Ley.

Base cuarta: Normas de circulación

Las normas de circulación para los vehículos, así como aquéllas que por razón de seguridad vial hayan de establecerse para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, se acomodarán a las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, y al Acuerdo Europeo, complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971.

Se establecerán las medidas necesarias para evitar cualquier situación de peligro o entorpecimiento de la circulación por parte de los usuarios de la vía y se regularán los elementos de seguridad activa y pasiva, así como su régimen de utilización y los casos en que ésta tendrá carácter obligatorio.

Se establecerán los derechos y obligaciones de los usuarios de las vías de utilización general.

En particular, los conductores quedarán especialmente obligados a circular de manera diligente, guardando las distancias precisas, garantizando su propia libertad de movimientos y absteniéndose de ingerir cualquier sustancia que disminuya o perturbe sus facultades, así como a someterse a las pruebas que para su detección se determinen, pudiéndose realizar, a este efecto, controles preventivos de carácter general, de acuerdo con los programas que establezca la

ministroaren proposamenez eta Estatuko Kontseiluaren irizpena jaso ondoren, trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko Legearen testu artikulatua onartzeko, ondorengo oinarri-arauetatik sortzen diren printzipio eta irizpideei lotuta.

Lehenengo oinarri-araua. Xedea

Trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko lege-arauak finkatzea.

Bigarren oinarri-araua. Eskumenak

Konstituzioarekin eta autonomia-estatutuekin bat etorritz, arautu egingo da Estatuko administrazioari dagozkion eskumenez baliatzeko modua, eta zehaztu egingo dira toki-korporazioei dagozkiekan.

Estatuko administrazioari dagozkion eskumenak ere banatu egingo dira administrazio horretako organoen artean.

Hirugarren oinarri-araua. Trafikorako eta Bideetako Zirkulazioaren Segurtasunerako Kontseilu Nagusia

Administrazio publiko guztien eskumenen arteko koordinazioa bermatzeko, Trafikorako eta Bideetako Zirkulazioaren Segurtasunerako Kontseilu Nagusia sortuko da, organo aholku-emaille izateko, eta lege honen xede diren gaien buruzko irizpena emateko. Administrazio horietako ordezkariak, eta trafikoarekin eta bide-segurtasunarekin zerikusia duten antolakunde profesional, ekonomiko eta sozialik garrantzitsuenetako ordezkariak hartuko dute parte bertan.

Laugarren oinarri-araua. Zirkulazioko arauak

Ibilgailuen zirkulaziorako arauak, eta, bide-segurtasuna dela-eta, erabilpen orokorreko bideetatik oinezkoak eta animaliak ibiltzeko ezar daitezkeen arauak, batetik, Bideetako Zirkulaziorako Hitzarmenaren arauetara egokitu behar dira, eta bestetik, hitzarmen horren osagarri den Europako Akordioaren arauetara; izenpetu nahi dituenarentzat irekita utzi ziren biak ere biak, lehenengoa Vienan 1968ko azaroaren 8an, eta bigarrena Genevan 1971ko maiatzaren 1ean.

Zirkulazioan bide-erabiltzaileek inolako arrisku edo eragozpen-egoerarik izan ez dezaten, beharrezko neurriak ezarriko dira; segurtasun aktibo eta pasiborako elementuak arautu egingo dira, baita horiek erabiltzeko araubidea, eta derrigorrez nolako kasuetan erabili beharko diren ere.

Erabilpen orokorreko bideetako bide-erabiltzaileen eskubideak eta betebeharrak zehaztuko dira.

Zehatzago esanda, gidariak berezi behartuta daude arretaz gidatzera, beharrezkoak diren arteak errespetatuz, beren gorputzaren mugikortasuna bermatuz, eta beren ahalmenak gutxitu edo alda ditzakeen edozein gai hartu gabe. Bestalde, halako gairik hartu duten antzemateko agindutako probak egin egin beharko dituzte, izan ere, aurrezaintzako kontrol orokorrak egin ahal izango baitira, administrazioak ezar ditzan egitarauen arabera.

Administración.

Se regularán las condiciones técnicas y la inspección de los vehículos a motor y sus remolques, así como las actividades industriales que por su objeto afecten de manera directa a la seguridad de la circulación vial.

Las normas de circulación canalizarán el tráfico por la derecha del sentido de la marcha del conductor.

Base quinta: Señalización

Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre Señalización Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973.

En todo caso, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señalización será el siguiente:

Señales y órdenes de los agentes de la circulación.

Señales de balizamiento fijas o variables.

Semáforo.

Señales verticales de circulación.

Marcas viales.

Con carácter complementario de las señales permanentes, se podrán establecer, en función de las circunstancias del tráfico, otros tipos de señalización variables y de sistemas electrónicos de seguimiento y señalización automáticos.

Base sexta: Autorizaciones administrativas

Se someterán al régimen de autorización administrativa previa las siguientes actividades: circulación de vehículos, conducción de los mismos, reconocimientos de aptitudes psicofísicas de los aspirantes a conductores y ejercicio de la enseñanza de las normas y técnicas de conducción.

Base séptima: Medidas cautelares

Quando se ponga en grave peligro la seguridad vial o se perjudique de forma también grave el interés público en el ámbito de las materias reguladas por esta Ley, la Administración competente podrá acordar, durante la tramitación del correspondiente procedimiento, mediante resolución fundada, la suspensión cautelar de las autorizaciones administrativas previstas en la base anterior, procediéndose a la intervención de los documentos acreditativos.

La suspensión del permiso de circulación podrá llevar aparejada la inmovilización o la retirada de los vehículos de la vía pública y el depósito de los mismos.

En las mismas condiciones de grave peligro para la seguridad vial y obstaculización o perturbación grave del tráfico, los agentes de la autoridad podrán acordar la inmovilización del vehículo o su retirada de la vía pública, debiendo, en tal caso, formular la correspondiente denuncia.

Ibilgailu motordunen eta ibilgailuon atoen baldintza teknikoak eta ikuskaritza arautu egingo dira, baita bide-zirkulazioaren segurtasunari zuzenean eragiten dioten industria-jarduerak ere.

Zirkulazioko arauak eskuineko aldetik bideratuko dute trafikoa, gidariaren martxaren noranzkoaren arabera.

Bosgarren oinarri-araua. Seinaleak

Seinaleztatzeko ikurrak honako eredu hauetara egokitu behar dira: bat, Vienan 1968ko azaroaren 8tik izenpetzeko irekitako bide-seinaleei buruzko Hitzarmenaren arauetara; bi, Genevan 1971ko maiatzaren 1etik izenpetzeko irekitako Europako Akordioaren arauetara; eta, hiru, Genevan 1973ko martxoaren 1etik izenpetzeko irekitako bide-marrei buruzko Protokolo gehigarria.

Nolanahi ere, seinale desberdinen arteko lehenetsun-hurrenkera honela izango da:

Bidezainen seinale eta aginduak.

Baliza finko eta aldakorak.

Semaforoak.

Zirkulazioko seinale bertikalak.

Bide-marrak.

Seinale iraunkorren osagarri, trafikoaren gorabeherak direla eta, beste seinale mota aldagarri batzuk ezarri ahal izango dira, baita jarraipena eta seinaleak egiteko sistema elektronikoko automatikoak ere.

Seigarren oinarri-araua. Administrazioaren baimenak

Honako jarduerak egiteko, administrazioaren baimena behar da aurrez: ibilgailuek zirkulatzeko, ibilgailuak gidatzeko, gidari izan nahi dutenen gaitasun psikofisikoen azterketak egiteko, eta gidatzeko arauak eta teknikak erakusteko.

Zazpigarren oinarri-araua. Zuhurtziazko neurriak.

Bide-segurtasuna arrisku larrian jartzen denean edo lege honen bitartez araututako gaien inguruan herritarren interesei kalte egiten zaienean, aurreko oinarri-arauan aurreikusitako administrazioaren baimenak zuhurtziaz indargabe uztea erabaki dezake eskumenak dituen administrazioak, arrazoietan oinarritutako erabakia emanda, prozedura gauzatzen ari den bitartean; horretarako, bahitu egingo ditu ziurtagiriak.

Zirkulatzeko baimena indargabetuta uzteak ibilgailua ibilgetzea edo bide publikotik kendu eta gordailuan uztea ekar lezake.

Bide-segurtasunerako arrisku larria dagoenean eta trafikoa larri oztopatu edo nahasten denean, ibilgailua ibilgetzea edo bide publikotik kentzea erabaki dezakete Agintaritzaren agenteek, nahiz eta, horretarako, salaketa egin beharko duten.

Base octava: Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial

Las infracciones a las normas de circulación se tipificarán de forma clara y precisa. Se clasificarán en leves, graves y muy graves.

Serán consideradas muy graves las infracciones a que hace referencia el párrafo siguiente, cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios de la vía, especialmente en zonas urbanas y en travesías de población, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las graves en el momento de cometerse la infracción.

Tendrán la consideración de infracciones graves las referidas a conducción negligente o temeraria, omisión de socorro en caso de necesidad o accidente, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, tiempos de conducción, limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario al estipulado, paradas y estacionamiento en lugares peligrosos que obstaculicen gravemente el tráfico, circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía, circulación sin las autorizaciones previstas en esta Ley o sin matrícula o con vehículo que incumpla las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial, realización y señalización de obras en la vía sin permiso y retirada o deterioro a la señalización permanente u ocasional, y las competencias o carreras entre vehículos.

Las demás infracciones cometidas contra las normas de circulación tendrán la consideración de leves.

Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 15.000 pesetas, las graves con multa de hasta 50.000 pesetas y las muy graves con multa de hasta 100.000 pesetas, salvo lo dispuesto en la legislación de transportes.

Se podrán establecer reducciones porcentuales sobre la cuantía de las multas en los casos que se determinen.

En los casos de infracciones graves y muy graves podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso de conducir hasta tres meses.

Las sanciones previstas en esta Ley se graduarán en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y al peligro potencial creado.

Las infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de la inspección técnica de vehículos y al régimen de actividades industriales que afecten de manera

Zortzigarren oinarri-araua. Trafikoaren eta bide-zirkulazioaren segurtasunaren alorreko arau-haustek eta zehapenak

Zirkulazioko arauen kontrako arau-haustek argi eta zehatz sailkatuko dira. Arinak, larriak eta oso larriak izango dira.

Hurrengo lerroaldean aipatutako arau-haustek oso larritzat joko dira, ondorengo egoeraren bat dagoela-eta, arriskua sortzen bada: zirkulazio handia dagoelako, bidearen ezaugarriak eta baldintzak halakoak direlako, eguraldia edo ikuspena baldintza txarretakoa delako, ibilgailuak eta beste bide-erabiltzaile batzuk batera dabiltzalako, batez ere herri barruetan eta herriko zeharbideetan, edo antzerako beste edozein gorabeheratan, larritzat jotako arau-haustek egiterako unean, arrisku gehigarri eta zehatzen bat sortzen badute.

Larritzat joko dira honako arau-haustek: axolagabekeriak edo ausarkeriak gidatzea, premiaren bat edo istripuren bat egonda laguntzarik ez ematea, gidariaren ahalmen psikofisikoak aldatu edo gutxitzen dituzten gaiak hartzea, gidatzen egindako denbora, abiadura-mugak, pasatzeko lehentasuna, aurreratzeak, norabidea edo noranzkoa aldatzea, agindutako noranzkoaren kontra zirkulatzea, trafikoa larri oztopatzen duten toki arrisksuetan gelditu eta aparkatzea, ikuspenik ez dagoenean edo gutxituta dagoenean argiak piztu gabe zirkulatzea, beste bide-erabiltzaileak itsutuz zirkulatzea, lege honetan aurreikusitako baimenik gabe zirkulatzea, matrikularik gabe zirkulatzea, bide-segurtasuna bermatzen duten baldintza teknikoak betetzen ez dituen ibilgailu batekin zirkulatzea, baimenik gabe bidean obrak egin eta seinalezatzea, aldi baterako edo iraunkorrek diren seinaleak kendu edo hondatzea, eta ibilgailuekin lehiaketak edo lasterketak egitea.

Zirkulazioko arauen kontra egindako beste arau-haustek arintzat joko dira.

Arau-hauste arinei 15.000 pta. arteko isunak ezarriko zaizkie; larriei, 50.000 pta. artekoak; eta, azkenik, oso larriei, 100.000 pta. artekoak, garraioei buruzko legerian xedatutakoa salbuetsita.

Zehazten diren kasuetan, isunaren zenbatekoa murriztu egin ahal izango da finkatzen den portzentajea.

Arau-haustek larriak eta oso larriak direnean, lehengoz gain, gidatzeko baimena hiru hilabetera arte indargabetuta uzteko zigorra ezar daiteke.

Lege honetan aurreikusitako zigorrak mailakatu egingo dira, gertakizunaren larritasun eta garrantziaren arabera, eta arau-hauslearen aurrekariak eta sortutako agiango larritasuna kontuan hartuta.

15.000 pta. eta 250.000 pta. arteko isunez zigortuko dira: gidariei arakatzeak egiteko zentroen edo gidatzen irakasteko zentroen jarduerak arautzen dituzten arauen kontrako arau-haustek, ibilgailuen azterketa teknikoko arauen kontrako arau-haustek,

directa a la seguridad vial, y la conducción sin la autorización administrativa correspondiente, serán sancionadas con multa de 15.000 a 250.000 pesetas.

En aquellas infracciones de especial gravedad la Administración podrá imponer, además, la sanción de suspensión de hasta un año de la correspondiente autorización o de cancelación de la misma.

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

Será responsable directo de las infracciones el autor del hecho que dé lugar a las mismas.

El titular del vehículo en el correspondiente registro lo será de las relativas a la documentación y a sus condiciones técnicas.

Se establece un especial deber de diligencia del titular del vehículo que le obligará a conocer y facilitar a la Administración todos los datos necesarios para identificar al conductor, cuando se hubiere producido una infracción, al objeto de poder dirigir contra éste el correspondiente procedimiento sancionador. El incumplimiento de este deber está sancionado como infracción grave.

Base novena: Procedimiento sancionador

Se regularán las especialidades tendentes a garantizar la celeridad y sumaria del mismo, sin detrimento de las garantías individuales.

El procedimiento se iniciará mediante denuncia y no se podrá dictar resolución sin conceder previamente audiencia al interesado.

Las denuncias por infracciones de las normas sobre tráfico y seguridad vial formuladas por las autoridades y sus agentes, en el ámbito de sus atribuciones respectivas, harán fe salvo prueba en contrario, respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todas las que sean posibles sobre tales hechos.

Las infracciones prescribirán a los dos meses de su comisión. Las sanciones prescribirán al año de su firmeza.

Los procedimientos de cobro de las multas serán los establecidos en la legislación aplicable para las administraciones que los hayan impuesto.

Disposición transitoria

Hasta la entrada en vigor del texto articulado continuarán aplicándose las normas que actualmente regulan el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial.

Disposiciones adicionales

Primera. La Ley de Procedimiento Administrativo tendrá carácter supletorio en las materias reguladas por las bases séptima, octava y novena y por el texto articulado que las desarrolle.

Segunda. 1. El Consejo de Estado dictaminará el

bide-segurtasunari zuzenean eragiten dieten industria-jardueren araubidearen kontrako arau-hausteak, eta administrazioaren baimenik gabe gidatzea.

Arau-hausteak berezi larriak direnean, lehengoez gain, administrazioak baimena urtebetera arte indargabetuta uzteko zigorra ezar dezake, edo ezeztatu egin dezake baimena.

Lege honetan aurreikusitako zigorren zenbatekoak eguneratu egin ahal izango ditu Gobernuak errege dekretu bidez, kontsumorako prezioen indizeak izandako aldaketaren arabera.

Arau-haustea sortu duen egintzaren egilea izango da arau-hausteen zuzeneko erantzulea.

Ibilgailuen erregistroan ageri den titularra izango da ibilgailuaren agiri eta baldintza teknikoaren kontrako arau-hausteen erantzulea.

Ibilgailuaren titularrak prest egon behar du gidaria identifikatzeko beharrezko zehaztasun guztiak berak jakin eta administrazioari emateko, arau-hausteren bat gertatu denean, dena delako zigor-prozedura gidariaren kontra jarri ahal izateko. Betebehar hori bete gabe uztea arau-hauste larritzat hartuko da zigorra ezartzerakoan.

Bederatzigarren oinarri-araua. Zehatzeko prozedura

Bakoitzaren bermeei kalterik eragin gabe, zigor-prozedura azkarra eta laburra izango dela bermatzeko espezialitateak arautuko dira.

Salaketa eginez hasiko da prozedura, eta aurrez interesatuari entzun gabe ezingo da erabakirik hartu.

Trafikoari eta bide-segurtasunari buruzko arauen kontrako arau-hausteak direla eta, agintariak eta agintarien agenteek, bakoitzak bere eskumenen eremuan, egindako salaketak fidagarriak izango dira kontrako frogarik aurkezten ez bada, salatutako egintzei dagokienez. Hala ere, egintza horiei buruz ekar ditzaketen proba guztiak aurkeztu beharko dituzte.

Arau-hausteak, egin eta bi hilabetera iraungiko dira. Zigorrak, aldiz, irmo direnetik urtebetera iraungiko dira.

Isunak kobratzeko prozedurak, bestalde, isunak ezarri dituzten administrazioei aplikatu dakiekeen legedian finkatutakoak izango dira.

Xedapen iragankorra

Harik eta testu artikulatua indarrean jarri arte, gaur egun trafikoa, ibilgailu motordunen zirkulazioa eta bide-segurtasuna arautzen dituzten arauak aplikatuko dira.

Xedapen gehigarriak

Lehenengoa. Administrazio Jardunbideari buruzko Legeak balio osagarria izango du zazpigarren, zortzigarren eta bederatzigarren oinarri-arauetan eta horien garapeneko testu artikulatuan araututako gaiei dagokienez.

Bigarrena. 1. Lege honek emandako eskuordetza

proyecto de Decreto Legislativo que haya de aprobarse por el Gobierno en ejercicio de la delegación que esta ley le confiere, de conformidad con los términos establecidos en su propia Ley Orgánica.

La Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados conocerá tras su publicación, a los efectos del artículo 82.6 de la Constitución, del Decreto Legislativo que apruebe el Gobierno.

El Pleno del Congreso de los Diputados, de acuerdo con el artículo 82.6 de la Constitución, conocerá del Decreto Legislativo que apruebe el Gobierno verificando la adecuación del mismo a lo dispuesto en esta Ley.

gauzatzuz Gobernuak onar dezan legegintza-dekretuaren egitasmoari Estatuko Kontseiluak emango dio irizpena, bere lege organikoan ezarritakoarekin bat etorritz.

Diputatuen Kongresuko Justizia eta Barne Batzordeak aztertuko du legegintza-dekretua, Gobernuak onartu eta gero, Konstituzioaren 82.6. artikuluan aipatutako ondorioetarako.

Diputatuen Kongresuko Osoko Bilkurak aztertuko du legegintza-dekretua, Gobernuak onartu eta gero, Konstituzioaren 82.6. artikularekin bat etorritz, testu hori lege honetan xedatutakoari egokitzen zaion egiaztatzeko.