



Colección Barclays Diversidad e Inclusión
Número 6

PROTECCIÓN INTEGRAL DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY Y
OTRAS MEDIDAS DE MEJORA DE LA ATENCIÓN



 Colección Barclays Diversidad e Inclusión
Director: Luis Cayo Pérez Bueno

Con el apoyo de:



The KPMG logo, consisting of the letters 'KPMG' in a bold, italicized, sans-serif font, with a stylized graphic of four vertical bars of varying heights above the letters.

EDICIÓN DE: Luis Cayo Pérez Bueno

PRIMERA EDICIÓN: diciembre, 2010

© CERMI, Real Patronato sobre Discapacidad, 2010

© DE LA ILUSTRACIÓN DE CUBIERTA: David de la Fuente Coello, 2010

Reservados todos los derechos.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo se puede realizar con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en las obras de la Colección Barclays Igualdad y Diversidad editadas por Ediciones Cinca, S. A., incumbe exclusivamente a sus autores y su publicación no significa que Ediciones Cinca, S. A. se identifique con las mismas.

DISEÑO DE COLECCIÓN

Juan Vidaurre

PRODUCCIÓN EDITORIAL,
COORDINACIÓN TÉCNICA E IMPRESIÓN:

Grupo Editorial Cinca, S. A.

C/ General Ibáñez Ibero, 5A

28003 Madrid

Tel.: 91 553 22 72

Fax: 91 554 37 90

grupoeditorial@edicionescinca.com

www.edicionescinca.com

DEPÓSITO LEGAL: M.

ISBN: 978-84-96889-83-5

PROTECCIÓN INTEGRAL DE LAS VÍCTIMAS
DE ACCIDENTES DE TRÁFICO
PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY Y
OTRAS MEDIDAS DE MEJORA DE LA ATENCIÓN

Edición de:
Luis Cayo Pérez Bueno



El CERMI agradece al equipo de KPMG Abogados coordinado por el Departamento de People Services su asesoramiento en la redacción articulada de la propuesta jurídica de protección integral de las víctimas de accidentes de tráfico.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	9
Capítulo I	
PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY DE PROTECCIÓN INTEGRAL DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO ..	13
Capítulo II	
DOCUMENTO DE CONSIDERACIONES INICIALES PARA UNA PROPUESTA DE MODELO DE GESTIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS SANCIONES ECONÓMICAS CON DESTINO A LA FINANCIACIÓN DE SEGURIDAD VIAL, PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y AYUDA A LAS VÍCTIMAS QUE PREVÉ LA DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA DE LA LEY 18/2009, DE 30 DE NOVIEMBRE.....	83

PRESENTACIÓN

El sector social de la discapacidad articulado en torno al Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) viene denunciado desde hace años la desprotección social, jurídica y económica que sufren las víctimas de accidentes de circulación vial que adquieren una discapacidad a consecuencia de este tipo de siniestralidad. Este desamparo se extiende también a la familia de la víctima, que recibe el impacto del accidente y de sus consecuencias de toda índole (emocionales, personales, sociales, económicas, asistenciales, etc.).

Los accidentes de tráfico son una de las primeras causas generadoras de discapacidad sobrevenida en España; cada año, miles de personas adquieren una discapacidad (lesión medular, daño cerebral sobrevenido, amputaciones de miembros, pérdida o grave deterioro de sentidos como el de la vista o el oído, etc.) que tiene su origen en un accidente de tráfico.

A partir de fuentes estadísticas oficiales recientes (Encuesta sobre Discapacidad, Autonomía Personal y situaciones de Dependencia - EDAD 2008), existen datos específicos sobre discapacidad sobrevenida a consecuen-

cia de accidentes de circulación, lo que nos permite hacernos una idea de la magnitud de esta realidad:

- Casi 80.000 personas (78.700) declaran haber adquirido su discapacidad por motivo de un accidente de tráfico. De éstas, 42.500 (54%) son varones y 36.200, mujeres (45,9%).
- Por edades, entre 6 y 44 años hay 30.400 personas (38,6%), y entre 45 y 64 años, 29.900 (37,9%). Es decir, más del 75% tienen menos de 65 años.
- Por grandes tipos de discapacidad originados por el accidente, estarían:
 - Deficiencias osteoarticulares: 53.500 (67,98%).
 - Deficiencias del sistema nervioso: 14.100 (17,92%).
 - Deficiencias mentales: 7.000 (8,89%)
 - Deficiencias visuales: 6.900 (8,77%).
 - Deficiencias del oído: 5.400 (6,86%)
 - Otras deficiencias.

Estos datos, en cuya investigación y ampliación se podría trabajar mucho más, indican la importancia de la accidentalidad vial como causa generadora de discapacidad sobrevenida en población menor de 65 años en España.

Las personas con discapacidad cuya discapacidad tiene su origen en un hecho de tráfico son un nicho que tanto por su creciente importancia como por sus perfiles singularizados están suscitando el interés y atrayendo la atención del movimiento social de la discapacidad en los últimos años.

Ante esta realidad, el grado de protección de las víctimas y de sus familias es, en nuestro país, muy débil, caracterizándose por la fragmentación, la dispersión y la descoordinación de dispositivos de apoyo y ayuda a estas personas, que se enfrentan en solitario muchas veces a su proceso de reinserción social tras el accidente.

Para paliar esta situación de falta de apoyos, el CERMI ha reclamado a las fuerzas políticas la aprobación de una ley integral de protección a las víctimas que establezca la condición legal de víctima de accidente y unifique y aumente todos los mecanismos de asistencia y ayuda que prestan los poderes públicos, en los distintos ámbitos y niveles.

A fin de favorecer la adopción de esta iniciativa, y de acuerdo con su naturaleza esencialmente propositiva y de incidencia política para producir innovación social que beneficie a la discapacidad, el CERMI ha elaborado una propuesta de proyecto de ley, que ahora se edita en forma de publicación para facilitar su más amplia difusión y circulación. Esta propuesta se hecho llegar a los grupos parlamentarios y al gobierno, para que asuman esta iniciativa y le den curso.

En la elaboración de esta propuesta, en cuya redacción técnica ha asesorado un equipo del prestigioso despacho KPMG Abogados coordinado por el Departamento de People Services, han participado activamente los componentes de la Comisión de Víctimas de Accidentes y Seguridad Vial del CERMI. También los responsables de la Asesoría Jurídica de la Entidad, y la totalidad de sus Organizaciones miembro, que han formulado aportaciones y sugerencias que sin duda han mejorado el texto de partida.

Además de la propuesta legal, esta publicación incorpora otro trabajo del CERMI relacionado con la mejora de la protección y atención a las víctimas

de accidentes de tráfico que adquieren una discapacidad. Se trata del documento de consideraciones iniciales para una propuesta de modelo de gestión de los recursos provenientes de las sanciones económicas con destino a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas que prevé la Disposición Adicional Tercera de la Ley 18/2009, de 30 de noviembre. Esta iniciativa, complementaria de la anterior, reforzaría el grado de protección económica de las víctimas de accidentes, aflorando nuevos recursos económicos para esta finalidad.

Para la realización de los trabajos y para la edición en forma de libro de estas propuestas, el CERMI ha contado con una ayuda del Real Patronato sobre Discapacidad, dirigido por Jaime Alejandro, organismo autónomo del Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, al que se agradece su valiosa cooperación.

Diciembre, 2010.

*Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad
(CERMI)*

Capítulo I

PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY DE PROTECCIÓN INTEGRAL DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente Ley se estructura en un título preliminar, cinco títulos, una disposición adicional, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales.

En el título preliminar se recogen las disposiciones generales de la Ley que se refieren a su objeto, el concepto legal de víctima de accidente de tráfico y los principios rectores de la norma.

En el título I se determinan las medidas de sensibilización y prevención, para lo que se crea un Fondo de Ayuda a las víctimas de accidentes de tráfico que se dotará con el incremento de las sanciones económicas derivadas de infracciones de tráfico. En ámbito educativo se especifican las obligaciones del sistema para la formación en seguridad vial a fin de reducir la siniestralidad en éste ámbito y ayudas económicas para los estudios de las víctimas de accidente de tráfico y sus familiares. En el campo de la publicidad, se hace hincapié en la prohibición de la publicidad que incite al riesgo en la

conducción y la obligación de los medios de comunicación para fomentar la sensibilización en esta materia.

En el título II, relativo a los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico, se reconoce el de la asistencia social integral (atención, emergencia, apoyo, acogida, recuperación integral y seguimiento de las reclamaciones de los derechos de las víctimas), creando la figura del coordinador de víctimas de accidentes de tráfico cuya labor resultará fundamental para una aplicación efectiva de la Ley.

Se reconoce, también, el derecho a la asistencia jurídica gratuita con el fin de garantizar a aquellas víctimas con recursos insuficientes para litigar, una asistencia letrada en todos los procesos y procedimientos relacionados con los accidentes de tráfico, extendiendo este derecho a las asociaciones declaradas de utilidad pública que, conforme a sus fines sociales, litiguen en defensa de éstas.

En el ámbito asegurador, tan presente en los accidentes de tráfico, se garantizan el derecho de información de las víctimas y sus familiares mediante la introducción de la obligación de las entidades aseguradoras de facilitar determinada documentación, esencial para el ejercicio de las reclamaciones que procedan, y la agilización de determinados trámites para alcanzar acuerdos extrajudiciales entre la entidad aseguradora y la víctima menor de edad.

Se establecen, asimismo, ayudas económicas provisionales para las víctimas a fin de que puedan hacer frente a sus necesidades esenciales, así como para el acceso a viviendas de protección oficial.

En el título III, concerniente a la Tutela Institucional, se procede a la creación del Consejo Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico adscri-

to al Ministerio del Interior, para una mejor coordinación de la política de atención integral a las víctimas de accidentes de tráfico de la Administración Central y su movimiento asociativo, que contará con una Oficina Permanente Especializada de ayuda y asistencia con funciones propias en materia de información, asesoramiento y evaluación de las medidas adoptadas para mejorar la situación de las víctimas. Se crea, asimismo, el Observatorio Estatal sobre las Víctimas de Accidentes de Tráfico para analizar la evolución de las víctimas de accidentes de tráfico y asesorar en todas aquellas iniciativas tendientes a mejorar su situación.

En el título IV se establece la llamada Tutela Judicial para garantizar un tratamiento adecuado y eficaz de la situación jurídica, familiar y social de las víctimas de accidentes de tráfico toda vez que nos encontramos ante un fenómeno complejo en el que es necesario intervenir desde distintas perspectivas jurídicas, para lo que se ha estimado más conveniente la creación de los Juzgados de Accidentes de Tráfico que conocerán de la instrucción, y, en su caso, del fallo de las causas penales en materia de accidentes de tráfico, así como de aquellas causas civiles, contencioso-administrativas y sociales relacionadas, de forma que unas y otras en la primera instancia sean objeto de tratamiento procesal ante la misma sede.

Se contemplan normas que afectan a las funciones del Ministerio Fiscal, mediante la creación del Fiscal de Víctimas de Accidentes de Tráfico, encargado de la supervisión y coordinación del Ministerio Fiscal en este aspecto, así como mediante la creación de una Sección equivalente en cada Fiscalía de los Tribunales Superiores de Justicia y de las Audiencias Provinciales a las que se adscribirán Fiscales con especialización en la materia. Los Fiscales intervendrán en los procedimientos penales por los hechos constitutivos de delitos o faltas cuya competencia esté atribuida a los Juzgados de Accidentes de Tráfico.

El título V establece determinados beneficios fiscales a favor de las víctimas de accidentes de tráfico tanto en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, como en el de Sucesiones y Donaciones, el de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, el de Sociedades, el de Impuestos Especiales, en algunos impuestos regulados en el Texto Refundido de la Haciendas Locales, así como mejoras en la Ley de Protección Patrimonial de las Personas con Discapacidad, todo ello mediante una reforma de las normas ya existentes con objeto de armonizar las normas anteriores y ofrecer un contexto coordinado entre los textos legales.

La única Disposición Adicional establece el mandato de incrementar el baremo utilizado para el cálculo de las indemnizaciones que deban percibir las víctimas de accidentes de tráfico y sus víctimas.

Por último, la presente Ley incluye entre sus disposiciones finales las habilitaciones necesarias para el desarrollo normativo de sus preceptos

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas de protección integral a favor de las víctimas de accidentes de tráfico y de sus familiares, en su caso, con la finalidad de prestarles orientación, ayuda y asistencia para minimizar los efectos negativos del accidente y promover su reincorporación plena, mediante los apoyos apropiados, a la vida en comunidad.

También tiene por objeto prevenir las causas que provocan los accidentes de tráfico, favoreciendo la seguridad vial.

Artículo 2. Definición de víctima de accidente de tráfico.

1. Víctima de accidente de tráfico es la persona física que, a consecuencia de un hecho de la circulación definido en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, o en la normativa que en un futuro la modifique o sustituya:

- a) Fallece,
- b) o le es reconocida una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento,
- c) o que teniendo ya reconocida una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento, se le reconoce un grado superior al citado porcentaje,
- d) o le es reconocida una pensión en el Sistema de la Seguridad Social de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, o una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad en el Sistema de Clases Pasivas.

La persona física que como consecuencia de un hecho de circulación sufra lesiones o secuelas o cualquier otro menoscabo permanente de orden corporal o mental que no alcance el reconocimiento mínimo de grado de discapacidad del 33 por ciento, gozará no obstante de los derechos y beneficios que en cada caso se establezcan en esta Ley.

2. Queda excluida de la calificación de víctima de accidente de tráfico la persona física que resulte condenada por sentencia firme como autor del hecho de la circulación tipificado como falta o delito contra la seguridad vial

que sea causante de cualesquiera de las situaciones señaladas en las letras a), b), c) o d) del punto anterior.

3. El Juzgado o Tribunal competente para conocer los juicios que se promuevan en la aplicación de la presente Ley, serán competentes para calificar a todos los efectos a una persona como víctima de accidente de tráfico, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de para dictar las resoluciones administrativas a tales fines siempre que no hayan intervenido los Juzgados de Accidentes de Tráfico o éstos no se pronuncien al respecto.

Artículo 3. Principios rectores.

A través de esta Ley se articula un conjunto integral de medidas encaminadas a alcanzar los siguientes fines:

1. Fortalecer las medidas de sensibilización ciudadana y de prevención hacia los accidentes de tráfico y las personas que, directa o indirectamente, los sufren.

2. Dotar a los poderes públicos de instrumentos eficaces en todos los ámbitos de los servicios sociales, educativo, sanitario, publicitario y mediático.

3. Garantizar derechos para las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares en el ámbito laboral, tributario, civil y procesal.

4. Establecer un sistema integral de tutela institucional que impulse la creación de políticas públicas dirigidas a ofrecer tutela a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares.

5. Promover la colaboración y participación de las entidades, asociaciones y organizaciones que desde la sociedad civil actúan en favor de la seguridad vial, contra los accidentes de tráfico y sus secuelas, especialmente cuando ocasionen discapacidades.

6. Protección integral desde las instancias jurisdiccionales a las víctimas de accidentes de tráfico.

TÍTULO I

Medidas de sensibilización y prevención

CAPÍTULO I

SENSIBILIZACIÓN Y CREACIÓN DE UN FONDO ESTATAL DE AYUDA

Artículo 4. Plan de sensibilización.

1. El Gobierno de la Nación aprobará un Plan Nacional de Sensibilización y Prevención de los accidentes de tráfico, que comprenda una estrategia dirigida a prevenirlos, hacer visibles a sus víctimas y sus familiares y prestarles ayuda.

2. El Plan Nacional de Sensibilización y Prevención de los accidentes de tráfico, se financiará, entre otras fuentes, con el Fondo Estatal de ayuda a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, regulado en el artículo siguiente.

Artículo 5. Fondo Estatal de ayuda a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares.

1. Se crea el Fondo Estatal de ayuda a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, adscrito al Ministerio de, desti-

nado a financiar las actividades que se deriven del Plan Nacional de Sensibilización y Prevención de los accidentes de tráfico regulado en el artículo anterior.

2. El Fondo carece de personalidad jurídica y su gestión se efectuará por la Dirección General de del Ministerio de conforme a los criterios y principios que se contemplan en esta Ley.

3. El Fondo Estatal de ayuda a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares se financiará con el incremento del 10% del importe de las sanciones económicas que se impongan por infracciones de tráfico, así como con los intereses de demora que se deriven de dicho incremento.

4. Se faculta al titular del Ministerio de a adoptar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo previsto en el presente artículo.

CAPÍTULO II EN EL ÁMBITO EDUCATIVO

Artículo 6. Fomento de la sensibilización y prevención en el ámbito educativo.

El sistema educativo español incluirá entre sus fines la formación en la seguridad vial y el respeto a las normas de prevención de accidentes en la circulación de vehículos a motor, garantizando la accesibilidad de la formación y de los materiales y procesos utilizados en su impartición.



Artículo 7. Formación del profesorado.

Las Administraciones educativas adoptarán las medidas necesarias para que en los planes de formación inicial y permanente del profesorado se incluya una formación específica en materia de sensibilización y prevención de los accidentes de tráfico.

Artículo 8. Ayudas de estudio.

1. Cuando, a consecuencia del accidente de tráfico, la víctima sufriera daños o lesiones que sean de especial trascendencia o le inhabiliten para el ejercicio de su profesión habitual, podrá recibir, en función de sus ingresos, ayudas de estudio para su reorientación profesional.

2. Cuando, a consecuencia del accidente de tráfico, la víctima quedara inhabilitada para su profesión y tuviera hijos a su cargo cursando estudios de cualquier nivel, éstos podrán recibir ayudas para continuar cursando dichos estudios en el caso que la víctima fuera la principal fuente de ingresos de la familia. Dichas ayudas podrían consistir, entre otros aspectos, en el pago del servicio académico, exención en el pago de tasas académicas, material escolar, transporte y residencia fuera del domicilio familiar, teniendo trato preferente para la obtención de becas y para obtener una mayor puntuación en el régimen de admisión de alumnos en centros docentes sostenidos con fondos públicos.

CAPÍTULO III

EN EL ÁMBITO DE LA PUBLICIDAD Y LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Artículo 9. Publicidad¹

Se adiciona el apartado f) al artículo 3 de la Ley 34/1988, de 11 noviembre, General de Publicidad con la siguiente redacción:

“f) La publicidad que incite al riesgo en la conducción de vehículos a motor.”

Artículo 10. Medios de comunicación.

Los medios de comunicación fomentarán, por medio de campañas y acciones en formato accesible, la sensibilización y la prevención de los accidentes de tráfico, a cuyo efecto podrán suscribir convenios de colaboración con las Administraciones Públicas y las organizaciones representativas de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares.

¹ Téngase presente que el Artículo 52 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 marzo, que aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial dispone: “*Se prohíbe la publicidad en relación con vehículos a motor que ofrezca en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta Ley o cuando dicha publicidad induzca al conductor a una falsa o no justificada sensación de seguridad. Esta publicidad estará sometida al régimen de autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en la legislación reguladora de la publicidad*”.



TÍTULO II

Derechos de las víctimas de accidentes de tráfico

CAPÍTULO I

EN EL ÁMBITO DE LOS SERVICIOS SOCIALES

Artículo 11. Derecho a la asistencia social integral.

1. Las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares tendrán derecho a los servicios sociales de atención, de emergencia, de apoyo y acogida y de recuperación integral, a través de la información, atención psicológica, apoyo social y seguimiento de las reclamaciones de los derechos de las víctimas, así como aquellas otras ayudas contenidas en otras normas que comprendan situaciones similares.

2. Estos servicios actuarán coordinadamente y en colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, los Juzgados de Accidentes de Tráfico, los servicios sanitarios y las instituciones encargadas de prestar asistencia jurídica a las víctimas, del ámbito geográfico correspondiente. Reglamentariamente se regulará la figura del coordinador de víctimas de accidentes de tráfico con formación multidisciplinar como órgano independiente para el asesoramiento a los Jueces y Tribunales que deban conocer de los mismos.

CAPÍTULO II

DERECHOS A LA INFORMACIÓN Y A LA ASISTENCIA JURÍDICA INTEGRAL

Artículo 12. Información.

Las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares tienen derecho a recibir, siempre en formatos accesibles, plena información y asesoramiento

adecuado a su situación personal, a través de los servicios, organismos u oficinas que puedan disponer las Administraciones Públicas, en particular sobre sus derechos y sobre los recursos existentes

Artículo 13. Derecho a la asistencia jurídica.

Uno.

1. Las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares que acrediten insuficiencia de recursos para litigar en los términos establecidos en la Ley 1/1996, de 10 enero, de Asistencia Jurídica Gratuita, tienen derecho a la defensa y representación gratuitas por abogado y procurador en todos los procesos y procedimientos administrativos que tengan causa directa o indirecta en el accidente de tráfico, aunque su intervención no fuera preceptiva.

2. En todo caso, se garantizará la defensa jurídica, gratuita y especializada, de forma inmediata a todas las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares que lo soliciten, sin perjuicio de que si no se les reconoce con posterioridad el derecho a la asistencia jurídica gratuita, éstas deberán hacerse cargo de los honorarios devengados por la intervención de los profesionales jurídicos.

3. También se garantiza el reconocimiento del derecho a la defensa jurídica gratuita a las asociaciones declaradas de utilidad pública que tengan entre sus fines la asistencia y apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, cuando litiguen en defensa de éstas.

Dos. Se modifica el apartado 5 del Artículo 3 de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita que queda redactado de la siguiente forma:



“5. En el supuesto del apartado 2 del artículo 6, no será necesario que el detenido o preso acredite previamente carecer de recursos, sin perjuicio de que si no se le reconoce con posterioridad el derecho a la asistencia jurídica gratuita, éste deberá abonar al Abogado los honorarios devengados por su intervención.

Tampoco será necesario que las víctimas de violencia de género, ni las víctimas del terrorismo, ni las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, acrediten previamente carecer de recursos cuando soliciten defensa jurídica gratuita especializada, en su caso, que se les prestará de inmediato, sin perjuicio de que si no se les reconoce con posterioridad el derecho a la misma, éstas deban abonar al Abogado, y al Procurador cuando intervenga, los honorarios devengados”.

Tres. Se añade el apartado 7 al Artículo 3.7 de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita, con la siguiente redacción:

“7. También se garantiza el reconocimiento del derecho a la defensa jurídica gratuita a las asociaciones declaradas de utilidad pública que tengan entre sus fines la asistencia y apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, cuando litiguen en defensa de éstas.”

CAPÍTULO III

DERECHOS EN EL ÁMBITO DE LOS SEGUROS

Artículo 14. Seguros.

1. Se garantiza el derecho de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares a que las entidades aseguradoras les faciliten copia de todos los

informes, análisis y pruebas médicas realizadas con ocasión del accidente de tráfico, quedándoles expresamente prohibida su utilización en vía administrativa o judicial si, ante petición, no se les hubiera entregado.

2. Las compañías de seguros del ramo de vehículos suscribirán conciertos con centros de salud privados, a fin de adelantar la habilitación y rehabilitación física, psicológica y psicosocial prevista en la normativa.

3. Se agilizarán los trámites para autorizar judicialmente el acuerdo entre el representante legal de una víctima de accidentes de tráfico menor de edad y la compañía de seguros que corresponda.

CAPÍTULO IV

DERECHOS ECONÓMICOS

Artículo 15. Ayudas económicas provisionales.

1. Las víctimas de accidentes de tráfico tendrán derecho a la percepción de ayudas económicas provisionales para hacer frente a las necesidades inmediatas y, en cualquier caso con anterioridad a que recaigan cualesquiera resoluciones relativas a indemnizaciones por los daños sufridos.

2. Estas ayudas se aplicaran utilizando un baremo en función de los criterios que se determinen reglamentariamente, tales como los ingresos, la condición de numerosa de la familia de la víctima, el que ésta sea una persona con discapacidad y tener familiares a cargo en situación de dependencia o discapacidad.

**Artículo 16. Acceso a viviendas de protección oficial.**

Las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares serán consideradas grupos prioritarios en el acceso a viviendas protegidas, que deberán estar acondicionadas a las nuevas necesidades de la víctima de accidente de tráfico.

TÍTULO III***Tutela institucional*****Artículo 17. Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.**

El Ministerio del Interior, a través del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, coordinará e impulsará cuantas acciones se realicen para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, trabajando en colaboración y coordinación con las distintas Administraciones.

Artículo 18. Consejo Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Se crea el Consejo Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, como Órgano colegiado interministerial de carácter consultivo, adscrito al Ministerio del Interior, en el que se institucionaliza la colaboración del movimiento asociativo de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias y la Administración General del Estado, para la definición y coordinación de una política coherente de atención integral.

Artículo 19. Oficina Permanente Especializada de ayuda y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares.

1. Se crea la Oficina Permanente Especializada de ayuda y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, adscrita al Consejo Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

2. La Oficina Permanente Especializada tiene, entre otras, funciones de información y asesoramiento, estudio, análisis de consultas y seguimiento y evaluación de medidas adoptadas para mejorar la situación de dichas personas.

Artículo 20. Observatorio Estatal sobre las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Se constituirá el Observatorio Estatal sobre las Víctimas de Accidentes de Tráfico, como órgano colegiado adscrito a la Oficina Permanente Especializada de ayuda y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, al que corresponderá ser el centro de análisis de la situación y evolución de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, así como asesorar y colaborar en la elaboración de propuestas y medidas para la mejora de su situación.

Artículo 21. Planes de colaboración.

1. Los poderes públicos elaborarán planes de colaboración que garanticen la ordenación de sus actuaciones en la prevención y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares, que deberán implicar a las administraciones sanitarias, la Administración de Justicia, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, el Ministerio de Fomento o quien ostente competencias en materia de carreteras y seguridad vial, y los servicios sociales.



2. Se articularán protocolos de actuación que determinen los procedimientos que aseguren una actuación global e integral de las distintas administraciones y servicios implicados.

3. Las administraciones con competencias sanitarias promoverán la aplicación, permanente actualización y difusión de protocolos que contengan pautas uniformes de actuación sanitaria, tanto en el ámbito público como privado.

4. Asimismo, se establecerán mecanismos de coordinación en el ámbito sociosanitario, entre los recursos del Sistema Nacional de Salud y los de promoción, protección e inclusión sociales.

Artículo 22. Subvenciones.

Se concederán subvenciones a asociaciones de utilidad pública y fundaciones que tengan como objeto principal la representación y defensa de los intereses de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares

TÍTULO IV

Tutela Judicial

CAPÍTULO I

DE LOS JUZGADOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Artículo 23. De los Juzgados de Accidentes de Tráfico.

Uno. Se modifica el artículo 26 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, con la siguiente redacción:

“El ejercicio de la potestad jurisdiccional se atribuye a los siguientes juzgados y Tribunales:

- Juzgados de Paz.
- Juzgados de Primera Instancia e Instrucción, de lo Mercantil, de Violencia sobre la Mujer, de lo Penal, de lo Contencioso-Administrativo, de lo Social, de Menores, de Accidentes de Tráfico y de Vigilancia Penitenciaria.
- Audiencias Provinciales.
- Tribunales Superiores de Justicia.
- Audiencia Nacional.
- Tribunal Supremo.

Dos. Se modifica la rúbrica del capítulo V del título IV del Libro I de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, que queda redactada de la siguiente forma:

“Capítulo V. De los Juzgados de Primera Instancia e Instrucción, de lo Mercantil, de lo Penal, de Violencia sobre la Mujer, de lo Contencioso-Administrativo, de lo Social, de Vigilancia Penitenciaria, de Accidentes de Tráfico y de Menores.”

Tres. Se modifica el apartado 1 del artículo 87 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, que queda redactada de la siguiente forma:

“Artículo 87.

1. Los Juzgados de Instrucción conocerán, en el orden penal:



a) De la instrucción de las causas por delito cuyo enjuiciamiento corresponda a las Audiencias Provinciales y a los Juzgados de lo Penal, excepto de aquellas causas que sean competencia de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico.

b) Les corresponde asimismo dictar sentencia de conformidad con la acusación en los casos establecidos por la Ley.

c) Del conocimiento y fallo de los juicios de faltas, salvo los que sean competencia de los Jueces de Paz, de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico.

d) De los procedimientos de *habeas corpus*.

e) De los recursos que establezca la Ley contra las resoluciones dictadas por los Juzgados de Paz del partido y de las cuestiones de competencia entre éstos.

f) De la adopción de la orden de protección a las víctimas de violencia sobre la mujer cuando esté desarrollando funciones de guardia, siempre que no pueda ser adoptada por el Juzgado de Violencia sobre la Mujer.

g) De la ejecución de las medidas de embargo y aseguramiento de pruebas transmitidas por un órgano judicial de un Estado miembro de la Unión Europea que las haya acordado en un proceso penal, cuando los bienes o los elementos de prueba se encuentren en territorio español”.

Cuatro. Se modifica el apartado 1 del artículo 210 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, que queda redactada de la siguiente forma:

“1. Los Jueces de Primera Instancia y de Instrucción, de lo Mercantil, de lo Penal, de Violencia sobre la Mujer, de lo Contencioso-Administrativo, de Menores, de Accidentes de Tráfico y de lo Social se sustituirán entre sí en las poblaciones donde existan varios del mismo orden jurisdiccional, en la forma que acuerde la Sala de Gobierno del Tribunal Superior de Justicia, a propuesta de la Junta de Jueces”.

Cinco. Se modifica el último párrafo del apartado 3 del artículo 211 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, que queda redactado de la siguiente forma:

“Los Jueces de Violencia sobre la Mujer y de Accidentes de Tráfico de serán sustituidos por los Jueces de Instrucción o de Primera Instancia e Instrucción, según el orden que establezca la Sala de Gobierno del Tribunal Superior de Justicia respectivo”.

Seis. Se adiciona un artículo 87 quarter en la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, con la siguiente redacción:

“1. En cada partido habrá uno o más Juzgados de Accidentes de Tráfico, con sede en la capital de aquél y jurisdicción en todo su ámbito territorial. Tomarán su designación del municipio de su sede.

2. No obstante lo anterior, podrán establecerse, excepcionalmente, Juzgados de Accidentes de Tráfico que extiendan su jurisdicción a dos o más partidos dentro de la misma provincia.

3. El Consejo General del Poder Judicial podrá acordar, previo informe de las Salas de Gobierno, que, en aquellas circunscripciones donde sea conveniente en función de la carga de trabajo existente, el conocimiento de los

asuntos referidos en el artículo 87 quinquies de la presente Ley Orgánica, corresponda a uno de los Juzgados de Primera Instancia e Instrucción, o de Instrucción en su caso, determinándose en esta situación que uno solo de estos Órganos conozca de todos estos asuntos dentro del partido judicial, ya sea de forma exclusiva o conociendo también de otras materias.

4. En los partidos judiciales en que exista un solo Juzgado de Primera Instancia e Instrucción será éste el que asuma el conocimiento de los asuntos a que se refiere el artículo 87 quinquies de esta Ley.”

Siete. Se adiciona un artículo 87 quinquies en la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, con la siguiente redacción:

“1. Los Juzgados de Accidentes de Tráfico conocerán, en el orden penal, de conformidad en todo caso con los procedimientos y recursos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, de los siguientes supuestos:

a) De la instrucción de los procesos para exigir responsabilidad penal por los delitos que se deriven de un hecho de la circulación definido en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, o en la normativa que en un futuro la modifique o sustituya, y supongan la calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

b) Del conocimiento y fallo de las faltas que se deriven de un hecho de la circulación definido en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a

Motor, o en la normativa que en un futuro la modifique o sustituya, y supongan la calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

c) Dictar sentencia de conformidad con la acusación en los casos establecidos por la Ley.

2. Los Juzgados de Accidentes de Tráfico conocerán en el orden civil, en todo caso de conformidad con los procedimientos y recursos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil, de las controversias de orden civil que deriven de un hecho de la circulación definido en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, o en la normativa que en un futuro la modifique o sustituya, y supongan la calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

3. Los Juzgados de Accidentes de Tráfico conocerán en el orden contencioso-administrativo o social, según en cada caso corresponda, de la revisión de los actos administrativos de calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

4. Cuando el Juez apreciara que de los actos puestos en su conocimiento, de forma notoria, no pueda derivarse la calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico, podrá inadmitir la pretensión, remitiéndola al órgano judicial competente.”

Ocho. Se adiciona un nuevo ordinal 5.º al artículo 82.1 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, con la siguiente redacción:

“De los recursos que establezca la Ley contra las resoluciones en materia penal dictadas por los Juzgados de Accidentes de Tráfico de la provincia. A fin de facilitar el conocimiento de estos recursos, y atendiendo al número de asuntos existentes, deberán especializarse una o varias de sus secciones de conformidad con lo previsto en el artículo 98 de la citada Ley Orgánica. Esta especialización se extenderá a aquellos supuestos en que corresponda a la Audiencia Provincial el enjuiciamiento en primera instancia de asuntos instruidos por los Juzgados de Accidentes de Tráfico.”

Nueve. Se adiciona un nuevo párrafo al artículo 82.4 en la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, con la siguiente redacción:

“Las Audiencias Provinciales conocerán, asimismo, de los recursos que establezca la Ley contra las resoluciones dictadas en materia civil por los Juzgados de Accidentes de Tráfico de la provincia. A fin de facilitar el conocimiento de estos recursos, y atendiendo al número de asuntos existentes, podrán especializarse una o varias de sus secciones de conformidad con lo previsto en el artículo 98 de la citada Ley Orgánica”.

Diez. Se modifica el segundo párrafo del artículo 89 bis.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, con la siguiente redacción:

“A fin de facilitar el conocimiento de los asuntos instruidos por los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y de Accidentes de Tráfico, y atendiendo al número de asuntos existentes, deberán especializarse uno o varios Juzgados en cada provincia, de conformidad con lo previsto en el artículo 98 de la presente Ley”.

Once. Se modifica el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y Planta Judicial, que queda redactado de la siguiente forma:

“1. Los Juzgados de Primera Instancia e Instrucción, los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y los de Accidentes de Tráfico tienen jurisdicción en el ámbito territorial de su respectivo partido.

No obstante lo anterior, y atendidas las circunstancias geográficas, de ubicación y población, podrán crearse Juzgados de Violencia sobre la Mujer y de Accidentes de Tráfico que atiendan a más de un partido judicial.”

Doce. Se modifica el artículo 9 de la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y Planta Judicial, que queda redactado de la siguiente forma:

“Los Juzgados de Primera Instancia e Instrucción, los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y los de Accidentes de Tráfico tienen su sede en la capital del partido”.

Trece. Se modifica el artículo 15 bis de la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y Planta Judicial, con la siguiente redacción:

“1. La planta inicial de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y los de Accidentes de Tráfico será la establecida, respectivamente, en el anexo XIII y de esta Ley.

2. La concreción de la planta inicial y la que sea objeto de desarrollo posterior, será realizada mediante Real Decreto de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la presente Ley y se ajustará a los siguientes criterios:



a) Podrán crearse Juzgados de Violencia sobre la Mujer y de Accidentes de Tráfico en aquellos partidos judiciales en los que la carga de trabajo así lo aconseje.

b) En aquellos partidos judiciales en los que, en atención al volumen de asuntos, no se considere necesario el desarrollo de la planta judicial, se podrán transformar algunos de los Juzgados de Instrucción y de Primera Instancia e Instrucción en funcionamiento en Juzgados de Violencia sobre la Mujer y en Juzgados de Accidentes de Tráfico.

c) Asimismo, cuando se considere, en función de la carga de trabajo, que no es precisa la creación de un órgano judicial específico, se determinará, de existir varios, qué Juzgados de Instrucción o de Primera Instancia e Instrucción, asumirán el conocimiento de las materias de violencia sobre la mujer en los términos del artículo 1 de la Ley Orgánica de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género o de accidentes de tráfico en los términos del artículo de la Ley de Protección Integral de Víctimas de Accidentes de Tráfico con carácter exclusivo junto con el resto de las correspondientes a la jurisdicción penal, civil y contencioso-administrativo, según la naturaleza del órgano en cuestión.

3. Serán servidos por Magistrados los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y los Juzgados de Accidentes de Tráfico que tengan su sede en la capital de la provincia y los demás Juzgados que así se establecen, respectivamente, en el anexo XIIY y de esta Ley”.

Catorce. El apartado 2 del artículo 21 de la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y Planta Judicial tendrá la siguiente redacción:

“2. El Ministro de Justicia podrá establecer que los Juzgados de Primera Instancia y de Instrucción o de Primera Instancia e Instrucción, los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y los de Accidentes de Tráfico, sean servidos por Magistrados, siempre que estén radicados en un partido judicial superior a 150.000 habitantes de derecho o experimenten aumentos de población de hecho que superen dicha cifra, y el volumen de cargas competenciales así lo exija.”

Quince. Se modifica el artículo 46 ter en la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y Planta Judicial, que tendrá la siguiente redacción:

“1. El Gobierno, dentro del marco de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, oído el Consejo General del Poder Judicial y, en su caso, la Comunidad Autónoma afectada, procederá de forma escalonada y mediante Real Decreto a la constitución, compatibilización y transformación de Juzgados de Instrucción y de Primera Instancia e Instrucción para la plena efectividad de la planta de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y de Accidentes de Tráfico.

2. En tanto las Comunidades Autónomas no fijen la sede de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y Accidentes de Tráfico, ésta se entenderá situada en aquellas poblaciones que se establezcan en el anexo XIII y..... de la presente Ley.”

CAPÍTULO II

NORMAS PROCESALES CIVILES

Artículo 24. Normas procesales civiles.

Uno. Se adiciona un nuevo artículo 49 ter en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, cuya redacción es la siguiente:



“Artículo 49 ter. Pérdida de la competencia cuando se produzcan víctimas de accidentes de tráfico.

1. Cuando un Juez, que esté conociendo en primera instancia de un procedimiento civil, tuviese noticia de la existencia de una víctima de accidente de tráfico definida en el artículo 2 de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, que haya dado lugar a la iniciación de un proceso penal, tras verificar la concurrencia de los requisitos previstos en el apartado 2 del artículo 87 quinquies de la Ley Orgánica del Poder Judicial, deberá inhibirse, remitiendo los autos en el estado en que se hallen al Juez de Accidentes de Tráfico que resulte competente, salvo que se haya iniciado la fase del juicio oral.

2. Cuando un Juez que esté conociendo de un procedimiento civil, tuviese noticia de la existencia de una víctima de accidente de tráfico definida en el artículo 2 de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, que no haya dado lugar a la iniciación de un proceso penal, tras verificar que concurren los requisitos del apartado 2 del artículo 87 quinquies de la Ley Orgánica del Poder Judicial, deberá inmediatamente citar a las partes a una comparecencia con el Ministerio Fiscal que se celebrará en las siguientes 24 horas a fin de que éste tome conocimiento de cuantos datos sean relevantes sobre los hechos acaecidos. Tras ella, el Fiscal, de manera inmediata, habrá de decidir si procede, en las 24 horas siguientes, a denunciar los actos ante el Juzgado de Accidentes de Tráfico que resulte competente. En el supuesto de que se interponga denuncia, el Fiscal habrá de entregar copia de la denuncia o solicitud en el Tribunal, el cual continuará conociendo del asunto hasta que sea, en su caso, requerido de inhibición por el Juez de Accidentes de Tráfico competente.

3. Cuando un Juez de Accidentes de Tráfico que esté conociendo de una causa penal por existencia de una víctima de accidente de tráfico definida en

el artículo 2 de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico tenga conocimiento de la existencia de un proceso civil, y verifique la concurrencia de los requisitos del apartado 2 del artículo 87 quinquies de la Ley Orgánica del Poder Judicial, requerirá de inhibición al Tribunal Civil, el cual deberá acordar de inmediato su inhibición y la remisión de los autos al órgano requirente.

A los efectos del párrafo anterior, el requerimiento de inhibición se acompañará de testimonio de la incoación de diligencias previas o de juicio de faltas, o del auto de admisión de la querella.

4. En los casos previstos en los apartados 1 y 2 de este artículo, el Tribunal Civil remitirá los autos al Juzgado de Accidentes de Tráfico sin que sea de aplicación lo previsto en el artículo 48.3 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, debiendo las partes desde ese momento comparecer ante dicho órgano.

En estos supuestos no serán de aplicación las restantes normas de esta sección, ni se admitirá declinatoria, debiendo las partes que quieran hacer valer la competencia del Juzgado de Accidentes de Tráfico presentar testimonio de alguna de las resoluciones dictadas por dicho Juzgado a las que se refiere el párrafo final del número anterior.

5. Los Juzgados de Accidentes de Tráfico ejercerán sus competencias en materia civil de forma exclusiva y excluyente, y en todo caso de conformidad con los procedimientos y recursos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.”



CAPÍTULO III

NORMAS PROCESALES PENALES

Artículo 25. Normas procesales penales.

Uno. Se modifica el artículo 14 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que queda redactado de la siguiente forma:

“Fuera de los casos que expresa y limitadamente atribuyen la Constitución y las leyes a Jueces y Tribunales determinados, serán competentes:

1. Para el conocimiento y fallo de los juicios de faltas, el Juez de Instrucción, salvo que la competencia corresponda al Juez de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico de conformidad, respectivamente, con el número quinto y sexto de este artículo. Sin embargo, conocerá de los juicios por faltas tipificadas en los artículos 626, 630, 632 y 633 del Código Penal, el Juez de Paz del lugar en que se hubieran cometido. También conocerán los Jueces de Paz de los juicios por faltas tipificadas en el artículo 620.1.º y 2.º, del Código Penal, excepto cuando el ofendido fuere alguna de las personas a que se refiere el artículo 173.2 del mismo Código.

2. Para la instrucción de las causas, el Juez de Instrucción del partido en que el delito se hubiere cometido, o el Juez de Violencia sobre la Mujer, o el Juez de Accidentes de Tráfico, o el Juez Central de Instrucción respecto de los delitos que la Ley determine.

3. Para el conocimiento y fallo de las causas por delitos a los que la Ley señale pena privativa de libertad de duración no superior a cinco años o pena de multa cualquiera que sea su cuantía, o cualesquiera otras de dis-

tinta naturaleza, bien sean únicas, conjuntas o alternativas, siempre que la duración de éstas no exceda de diez años, así como por faltas, sean o no incidentales, imputables a los autores de estos delitos o a otras personas, cuando la comisión de la falta o su prueba estuviesen relacionadas con aquéllos, el Juez de lo Penal de la circunscripción donde el delito fue cometido, o el Juez de lo Penal correspondiente a la circunscripción del Juzgado de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico en su caso, o el Juez Central de lo Penal en el ámbito que le es propio, sin perjuicio de la competencia del Juez de Instrucción de Guardia del lugar de comisión del delito para dictar sentencia de conformidad, o del Juez de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico competente en su caso, en los términos establecidos en el artículo 801.

No obstante, en los supuestos de competencia del Juez de lo Penal, si el delito fuere de los atribuidos al Tribunal del Jurado, el conocimiento y fallo corresponderá a éste.

4. Para el conocimiento y fallo de las causas en los demás casos la Audiencia Provincial de la circunscripción donde el delito se haya cometido, o la Audiencia Provincial correspondiente a la circunscripción del Juzgado de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico en su caso, o la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

No obstante, en los supuestos de competencia de la Audiencia Provincial, si el delito fuere de los atribuidos al Tribunal de Jurado, el conocimiento y fallo corresponderá a éste.

5. Los Juzgados de Violencia sobre la Mujer serán competentes en las siguientes materias, en todo caso de conformidad con los procedimientos y recursos previstos en esta Ley:



a) De la instrucción de los procesos para exigir responsabilidad penal por los delitos recogidos en los títulos del Código Penal relativos a homicidio, aborto, lesiones, lesiones al feto, delitos contra la libertad, delitos contra la integridad moral, contra la libertad e indemnidad sexuales o cualquier otro delito cometido con violencia o intimidación, siempre que se hubiesen cometido contra quien sea o haya sido su esposa, o mujer que esté o haya estado ligada al autor por análoga relación de afectividad, aun sin convivencia, así como de los cometidos sobre los descendientes, propios o de la esposa o conviviente, o sobre los menores o incapaces que con él convivan o que se hallen sujetos a la potestad, tutela, curatela, acogimiento o guarda de hecho de la esposa o conviviente, cuando también se haya producido un acto de violencia de género.

b) De la instrucción de los procesos para exigir responsabilidad penal por cualquier delito contra los derechos y deberes familiares, cuando la víctima sea alguna de las personas señaladas como tales en la letra anterior.

c) De la adopción de las correspondientes órdenes de protección a las víctimas, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Juez de Guardia.

d) Del conocimiento y fallo de las faltas contenidas en los títulos I y II del libro III del Código Penal, cuando la víctima sea alguna de las personas señaladas como tales en la letra a) de este apartado».

6. Los Juzgados de Accidentes de Tráfico serán competentes en las siguientes materias, en todo caso de conformidad con los procedimientos y recursos previstos en esta Ley:

a) De la instrucción de los procesos para exigir responsabilidad penal por los delitos que se deriven de un hecho de la circulación definido en el

artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, o en la normativa que en un futuro la modifique o sustituya, y supongan la calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

b) Del conocimiento y fallo de las faltas que se deriven de un hecho de la circulación definido en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, o en la normativa que en un futuro la modifique o sustituya, y supongan la calificación de una persona como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.”

Dos. Se modifica el artículo 15 bis en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, cuya redacción es la siguiente:

“En el caso de que se trate de algunos de los delitos o faltas cuya instrucción o conocimiento corresponda al Juez de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico, la competencia territorial vendrá determinada por el lugar del domicilio de la víctima, sin perjuicio de la adopción de la orden de protección, o de medidas urgentes del artículo 13 de la presente Ley que pudiera adoptar el Juez del lugar de comisión de los hechos”.

Tres. Se modifica el artículo 17 bis en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, cuya redacción es la siguiente:

“La competencia de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer y de Accidentes de Tráfico se extenderá a la instrucción y conocimiento de los



delitos y faltas conexas siempre que la conexión tenga su origen en alguno de los supuestos previstos en los números 3.º y 4.º del artículo 17 de la presente Ley”.

CAPÍTULO IV

DEL FISCAL DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Artículo 26. Del Fiscal de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Uno. Se añade un artículo 18 sexties a la Ley 50/1981, de 30 de diciembre, Reguladora del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, con la siguiente redacción:

“1. El Fiscal General del Estado nombrará, oído el Consejo Fiscal, como delegado, un Fiscal de Víctimas de Accidentes de Tráfico, con categoría de Fiscal de Sala, que ejercerá las siguientes funciones:

a) Practicar las diligencias a que se refiere el artículo 5 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, e intervenir directamente en aquellos procesos penales de especial trascendencia apreciada por el Fiscal General del Estado, referentes a los delitos comprendidos en el artículo 87 quinquies.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

b) Intervenir, por delegación del Fiscal General del Estado y si ello fuera legalmente exigible, en los procesos civiles comprendidos en el artículo 87 quinquies.2 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

c) Supervisar y coordinar la actuación de las Secciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico, y recabar informes de las mismas, dando conocimiento al Fiscal Jefe de las Fiscalías en que se integren.

d) Coordinar los criterios de actuación de las diversas Fiscalías en materias de Víctimas de Accidentes de Tráfico, para lo cual podrá proponer al Fiscal General del Estado la emisión de las correspondientes instrucciones.

e) Elaborar semestralmente, y presentar al Fiscal General del Estado, para su remisión a la Junta de Fiscales de Sala del Tribunal Supremo, y al Consejo Fiscal, un informe sobre los procedimientos seguidos y actuaciones practicadas por el Ministerio Fiscal en materia de víctimas de accidente de tráfico.

2. Para su adecuada actuación se le adscribirán los profesionales y expertos que sean necesarios para auxiliarlo de manera permanente u ocasional”.

Dos. Se sustituyen los párrafos segundo y tercero del apartado 1 del artículo 18 de la Ley 50/1981, de 30 de diciembre, Reguladora del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, por el siguiente texto:

“En la Fiscalía de la Audiencia Nacional y en cada Fiscalía de los Tribunales Superiores de Justicia y de las Audiencias Provinciales, existirá una Sección de Menores a la que se encomendarán las funciones y facultades que al Ministerio Fiscal atribuye la Ley Orgánica Reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores, otra Sección Contra la Violencia sobre la Mujer, y otra de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en ambos casos en cada Fiscalía de los Tribunales Superiores de Justicia y de las Audiencias Provinciales. A estas Secciones serán adscritos Fiscales que pertenezcan a sus respectivas plantillas, teniendo preferencia aquellos que por razón de las anteriores funciones desempeñadas, cursos impartidos o superados o por cualquier otra circunstancia análoga, se hayan especializado en la materia. No obstante, cuando las necesidades del servicio así lo aconsejen podrán actuar también en otros ámbitos o materias.



En las Fiscalías de los Tribunales Superiores de Justicia y en las Audiencias Provinciales podrán existir las adscripciones permanentes que se determinen reglamentariamente.

A la Sección Contra la Violencia sobre la Mujer se atribuyen las siguientes funciones:

a) Intervenir en los procedimientos penales por los hechos constitutivos de delitos o faltas cuya competencia esté atribuida a los Juzgados de Violencia sobre la Mujer.

b) Intervenir directamente en los procesos civiles cuya competencia esté atribuida a los Juzgados de Violencia sobre la Mujer.

En la Sección Contra la Violencia sobre la Mujer deberá llevarse un registro de los procedimientos que se sigan relacionados con estos hechos que permitirá la consulta de los Fiscales cuando conozcan de un procedimiento de los que tienen atribuida la competencia, al efecto en cada caso precedente.

A la Sección de Víctimas de Accidentes de Tráfico se atribuyen las siguientes funciones:

a) Intervenir en los procedimientos penales por los hechos constitutivos de delitos o faltas cuya competencia esté atribuida a los Juzgados de Accidentes de Tráfico.

b) Intervenir directamente en los procesos civiles cuya competencia esté atribuida a los Juzgados de Accidentes de Tráfico.

En la Sección de Víctimas de Accidentes de Tráfico deberá llevarse un registro de los procedimientos que se sigan relacionados con estos hechos que permitirá la consulta de los Fiscales cuando conozcan de un procedimiento de los que tienen atribuida la competencia, al efecto en cada caso procedente.”

Tres. Se da una nueva redacción al apartado 5 del artículo 22 de la Ley 50/1981, de 30 de diciembre, Reguladora del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, que queda redactado de la siguiente forma:

“5. En aquellas Fiscalías en las que el número de asuntos de que conociera así lo aconsejara y siempre que resultara conveniente para la organización del servicio, previo informe del Consejo Fiscal, podrán designarse delegados de la Jefatura con el fin de asumir las funciones de dirección y coordinación que le fueran específicamente encomendadas. La plantilla orgánica determinará el número máximo de delegados de la Jefatura que se puedan designar en cada Fiscalía. En todo caso, en cada Fiscalía habrá un delegado de Jefatura que asumirá las funciones de dirección y coordinación, en los términos previstos en este apartado, en materia de infracciones relacionadas con la violencia de género, accidentes de tráfico, delitos contra el medio ambiente, y vigilancia penitenciaria, con carácter exclusivo o compartido con otras materias.

Tales delegados serán nombrados y, en su caso, relevados mediante resolución dictada por el Fiscal General del Estado, a propuesta motivada del Fiscal Jefe respectivo, oída la Junta de Fiscalía. Cuando la resolución del Fiscal General del Estado sea discrepante con la propuesta del Fiscal Jefe respectivo, deberá ser motivada.

Para la cobertura de estas plazas será preciso, con carácter previo a la propuesta del Fiscal Jefe correspondiente, realizar una convocatoria entre los



Fiscales de la plantilla. A la propuesta se acompañará relación del resto de los Fiscales que hayan solicitado el puesto con aportación de los méritos alegados”.

TÍTULO V

Beneficios fiscales

CAPÍTULO I

MODIFICACIÓN DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

Artículo 27. Modificación del texto de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, que aprueba la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de No Residentes y sobre el Patrimonio.

La Ley 35/2006, de 28 de noviembre, que aprueba la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de No Residentes y sobre el Patrimonio queda modificada como sigue:

Uno. Los párrafos f), i) y x) del artículo 7 quedan redactados del siguiente modo:

“f) Las prestaciones reconocidas al contribuyente por la Seguridad Social o por las entidades que la sustituyan como consecuencia de incapacidad permanente absoluta, gran invalidez o por ser víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Asimismo, las prestaciones reconocidas a los profesionales no integrados en el régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuen-

ta propia o autónomos por las mutualidades de previsión social que actúen como alternativas al régimen especial de la Seguridad Social mencionado, siempre que se trate de prestaciones en situaciones idénticas a las previstas para la incapacidad permanente absoluta o gran invalidez de la Seguridad Social, o por ser víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. La cuantía exenta tendrá como límite el importe de la prestación máxima que reconozca la Seguridad Social por el concepto que corresponda. El exceso tributará como rendimiento del trabajo, entendiéndose producido, en caso de concurrencia de prestaciones de la Seguridad Social y de las mutualidades antes citadas, en las prestaciones de estas últimas.

i) Las prestaciones económicas percibidas de instituciones públicas o por entidades sin fines lucrativos reguladas en la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo con motivo del acogimiento de personas con discapacidad, mayores de 65 años o menores, sea en la modalidad simple, permanente o preadoptivo o las equivalentes previstas en los ordenamientos de las Comunidades Autónomas, incluido el acogimiento en la ejecución de la medida judicial de convivencia del menor con persona o familia previsto en la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, Reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores,

Igualmente estarán exentas las ayudas económicas otorgadas por instituciones públicas o por entidades sin fines lucrativos reguladas en la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo a personas con discapacidad con un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, mayores de 65 años o víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico para



financiar su estancia en residencias o centros de día, siempre que el resto de sus rentas no excedan del doble del indicador público de renta de efectos múltiples.

x) Las prestaciones económicas públicas vinculadas al servicio, para cuidados en el entorno familiar y de asistencia personalizada que se derivan de la Ley de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las Personas en Situación de Dependencia o de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico Ley de Protección.”

Dos. El artículo 20.3 queda redactado del siguiente modo:

“3. Adicionalmente, las personas con discapacidad que obtengan rendimientos del trabajo como trabajadores activos podrán minorar el rendimiento neto del trabajo en 3.264 euros anuales.

Dicha reducción será de 7.242 euros anuales, para las personas con discapacidad que siendo trabajadores activos acrediten necesitar ayuda de terceras personas o movilidad reducida, o un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, o para quienes sean calificadas como víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico”.

Tres. El apartado c) del artículo 32.2.1.º queda redactada del siguiente modo:

“c) Contribuyentes con rendimientos netos de actividades económicas superiores a 13.260 euros o con rentas, excluidas las exentas, distintas de las de actividades económicas superiores a 6.500 euros: 2.652 euros anuales.

Adicionalmente, las personas con discapacidad que obtengan rendimientos netos derivados del ejercicio efectivo de actividades económicas podrán minorar el rendimiento neto de las mismas en 3.264 euros anuales.

Dicha reducción será de 7.242 euros anuales, para las personas con discapacidad que ejerzan de forma efectiva una actividad económica y acrediten necesitar ayuda de terceras personas o movilidad reducida, o un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, o sean víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.”

Cuatro. El apartado b) del artículo 33.4 queda redactado del siguiente modo:

“b) Con ocasión de la transmisión de su vivienda habitual por mayores de 65 años, por personas en situación de dependencia severa o de gran dependencia de conformidad con la Ley de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las Personas en Situación de Dependencia o por víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico”.

Cinco. Se añade un nuevo apartado i) al artículo 42.2 con la siguiente redacción:

“i) Las cantidades satisfechas para la mejora de las condiciones laborales o reorientación de los trabajadores calificados como víctima de accidente de tráfico así como las destinadas a sufragar gastos médicos o farmacéuticos de los mismos en los términos que reglamentariamente se establezcan”.

Seis. El apartado 1 del artículo 53 queda redactado del siguiente modo:



“1. Las aportaciones realizadas a planes de pensiones a favor de personas con discapacidad con un grado de discapacidad física o sensorial igual o superior al 65 por 100, psíquica igual o superior al 33 por 100, así como de personas que tengan una incapacidad declarada judicialmente con independencia de su grado, de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de esta Ley, o a favor de víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, podrán ser objeto de reducción en la base imponible con los siguientes límites máximos:

a) Las aportaciones anuales realizadas a planes de pensiones a favor de personas con discapacidad con las que exista relación de parentesco o tutoría, con el límite de 10.000 euros anuales.

Ello sin perjuicio de las aportaciones que puedan realizar a sus propios planes de pensiones, de acuerdo con los límites establecidos en el artículo 52 de esta Ley.

b) Las aportaciones anuales realizadas por las personas con discapacidad partícipes, con el límite de 24.250 euros anuales.

El conjunto de las reducciones practicadas por todas las personas que realicen aportaciones a favor de una misma persona con discapacidad, incluidas las de la propia persona con discapacidad, no podrá exceder de 24.250 euros anuales. A estos efectos, cuando concurren varias aportaciones a favor de la persona con discapacidad, habrán de ser objeto de reducción, en primer lugar, las aportaciones realizadas por la propia persona con discapacidad, y sólo si las mismas no alcanzaran el límite de 24.250 euros señalado, podrán ser objeto de reducción las aportaciones realizadas por otras personas a su favor en la base imponible de éstas, de forma proporcional, sin que,

en ningún caso, el conjunto de las reducciones practicadas por todas las personas que realizan aportaciones a favor de una misma persona con discapacidad pueda exceder de 24.250 euros.

c) Las aportaciones que no hubieran podido ser objeto de reducción en la base imponible por insuficiencia de la misma podrán reducirse en los cinco ejercicios siguientes. Esta regla no resultará de aplicación a las aportaciones y contribuciones que excedan de los límites previstos en este apartado 1.”

Siete. El primer párrafo de la Disposición Adicional Décima queda redactado del siguiente modo:

“Cuando se realicen aportaciones a planes de pensiones a favor de personas con un grado de discapacidad física o sensorial igual o superior al 65 por 100, psíquica igual o superior al 33 por 100, así como de personas que tengan una incapacidad declarada judicialmente con independencia de su grado, o a favor de víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, a los mismos les resultará aplicable el régimen financiero de los planes de pensiones, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones con las siguientes especialidades:”

Ocho. El artículo 60 queda redactado del siguiente modo:

“El mínimo por discapacidad será la suma del mínimo por discapacidad del contribuyente y del mínimo por discapacidad de ascendientes y descendientes.

1. El mínimo por discapacidad del contribuyente será de 2.316 euros anuales cuando sea una persona con discapacidad y 7.038 euros anuales cuando sea

una persona con discapacidad y acredite un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, o sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Dicho mínimo se aumentará, en concepto de gastos de asistencia, en 2.316 euros anuales cuando acredite necesitar ayuda de terceras personas o movilidad reducida, o un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100 o sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

2. El mínimo por discapacidad de ascendientes o descendientes será de 2.316 euros anuales por cada uno de los descendientes o ascendientes que generen derecho a la aplicación del mínimo a que se refieren los artículos 58 y 59 de esta Ley, que sean personas con discapacidad, cualquiera que sea su edad. El mínimo será de 7.038 euros anuales, por cada uno de ellos que acrediten un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, o sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Dicho mínimo se aumentará, en concepto de gastos de asistencia, en 2.316 euros anuales por cada ascendiente o descendiente que acredite necesitar ayuda de terceras personas o movilidad reducida, o un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, o sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

3. A los efectos de este Impuesto, tendrán la consideración de personas con discapacidad los contribuyentes que acrediten, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, un grado de discapacidad igual o superior al 33 por 100.

En particular, se considerará acreditado un grado de discapacidad igual o superior al 33 por 100 en el caso de los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez y en el caso de los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad. Igualmente, se considerará acreditado un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100, cuando se trate de personas cuya incapacidad sea declarada judicialmente, aunque no alcance dicho grado.”

Nueve. El artículo 68.1 queda redactado del siguiente modo:

“1. Deducción por inversión en vivienda habitual.

1.º Los contribuyentes podrán deducirse el 7,5 por 100 de las cantidades satisfechas en el período de que se trate por la adquisición o rehabilitación de la vivienda que constituya o vaya a constituir la residencia habitual del contribuyente. A estos efectos, la rehabilitación deberá cumplir las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

La base máxima de esta deducción será de 9.015 euros anuales y estará constituida por las cantidades satisfechas para la adquisición o rehabilitación de la vivienda, incluidos los gastos originados que hayan corrido a cargo del adquirente y, en el caso de financiación ajena, la amortización, los intereses, el coste de los instrumentos de cobertura del riesgo de tipo de interés variable de los préstamos hipotecarios regulados en el artículo decimonoveno de la Ley 36/2003, de 11 de noviembre, de medidas de reforma económica, y demás gastos derivados de la misma. En caso de aplicación de los citados instrumentos de cobertura, los intereses satisfechos por el contribuyente se minorarán en las cantidades obtenidas por la aplicación del citado instrumento.



También podrán aplicar esta deducción por las cantidades que se depositen en entidades de crédito, en cuentas que cumplan los requisitos de formalización y disposición que se establezcan reglamentariamente, y siempre que se destinen a la primera adquisición o rehabilitación de la vivienda habitual, con el límite, conjuntamente con el previsto en el párrafo anterior, de 9.015 euros anuales. En los supuestos de nulidad matrimonial, divorcio o separación judicial, el contribuyente podrá seguir practicando esta deducción, en los términos que reglamentariamente se establezcan, por las cantidades satisfechas en el período impositivo para la adquisición de la que fue durante la vigencia del matrimonio su vivienda habitual, siempre que continúe teniendo esta condición para los hijos comunes y el progenitor en cuya compañía queden.

2.º Cuando se adquiriera una vivienda habitual habiendo disfrutado de la deducción por adquisición de otras viviendas habituales anteriores, no se podrá practicar deducción por la adquisición o rehabilitación de la nueva en tanto las cantidades invertidas en la misma no superen las invertidas en las anteriores, en la medida en que hubiesen sido objeto de deducción.

Cuando la enajenación de una vivienda habitual hubiera generado una ganancia patrimonial exenta por reinversión, la base de deducción por la adquisición o rehabilitación de la nueva se minorará en el importe de la ganancia patrimonial a la que se aplique la exención por reinversión. En este caso, no se podrá practicar deducción por la adquisición de la nueva mientras las cantidades invertidas en la misma no superen tanto el precio de la anterior, en la medida en que haya sido objeto de deducción, como la ganancia patrimonial exenta por reinversión.

3.º Se entenderá por vivienda habitual aquella en la que el contribuyente resida durante un plazo continuado de tres años. No obstante, se entende-

rá que la vivienda tuvo aquel carácter cuando, a pesar de no haber transcurrido dicho plazo, se produzca el fallecimiento del contribuyente o concurran circunstancias que necesariamente exijan el cambio de vivienda, tales como separación matrimonial, traslado laboral, obtención de primer empleo o de empleo más ventajoso u otras análogas.

4.º También podrán aplicar la deducción por inversión en vivienda habitual los contribuyentes que efectúen obras e instalaciones de adecuación en la misma, incluidos los elementos comunes del edificio y los que sirvan de paso necesario entre la finca y la vía pública, con las siguientes especialidades:

a) Las obras e instalaciones de adecuación deberán ser certificadas por la Administración competente como necesarias para la accesibilidad y comunicación sensorial que facilite el desenvolvimiento digno y adecuado de las personas con discapacidad, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

b) Darán derecho a deducción las obras e instalaciones de adecuación que deban efectuarse en la vivienda habitual del contribuyente, por razón de la discapacidad del propio contribuyente o de su cónyuge o un pariente, en línea directa o colateral, consanguínea o por afinidad, hasta el tercer grado inclusive, que conviva con él.

c) La vivienda debe estar ocupada por cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo anterior a título de propietario, arrendatario, subarrendatario o usufructuario.

d) La base máxima de esta deducción, independientemente de la fijada en el número 1.º anterior, será de 12.020 euros anuales y de..... euros anuales si la vivienda está ocupada por una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

e) El porcentaje de deducción será el 10 por 100.

f) Se entenderá como circunstancia que necesariamente exige el cambio de vivienda cuando la anterior resulte inadecuada en razón a la discapacidad.

g) Tratándose de obras de modificación de los elementos comunes del edificio que sirvan de paso necesario entre la finca urbana y la vía pública, así como las necesarias para la aplicación de dispositivos electrónicos que sirvan para superar barreras de comunicación sensorial o de promoción de su seguridad, podrán aplicar esta deducción además del contribuyente a que se refiere la letra b) anterior, los contribuyentes que sean copropietarios del inmueble en el que se encuentre la vivienda.”

Diez. El artículo 68.7 queda redactado del siguiente modo:

“Los contribuyentes podrán deducirse el 10,05 por 100 de las cantidades satisfechas en el período impositivo por el alquiler de su vivienda habitual, siempre que su base imponible sea inferior a 24.020 euros anuales.

La base máxima de esta deducción será de:

a) cuando la base imponible sea igual o inferior a 12.000 euros anuales o el contribuyente sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico: 9.015 euros anuales,

b) cuando la base imponible esté comprendida entre 12.000,01 y 24.020 euros anuales: 9.015 euros menos el resultado de multiplicar por 0,75 la diferencia entre la base imponible y 12.000 euros anuales.”

Once. Se crea el artículo 81 ter con la siguiente redacción:

“Artículo 81 ter. Deducción por la calificación de víctima de accidente de tráfico.

Los contribuyentes que sean calificados como víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, podrán minorar la cuota diferencial de este Impuesto en 2.500 euros anuales en el período impositivo en que sufrieron el accidente de tráfico en los tres períodos siguientes.”

Doce. Se crea el artículo 81 quarter con la siguiente redacción:

“Artículo 81 quarter. Deducción por gastos de enfermedad para víctimas de accidentes de tráfico.

Los contribuyentes que sean calificados como víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, podrán minorar la cuota diferencial de este Impuesto en los gastos satisfechos durante el período impositivo por razón del accidente de tráfico sufrido.”

CAPÍTULO II

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DE MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO CIVIL, DE LA LEY DE ENJUICIAMIENTO CIVIL Y DE LA NORMATIVA TRIBUTARIA CON ESTA FINALIDAD

Artículo 28. Modificación del texto de la Ley 41/2003, de 18 noviembre, de Protección patrimonial de las personas con discapacidad y de modificación del Código Civil, de la Ley de Enjuiciamiento Civil y de la Normativa Tributaria con esta finalidad.



La Ley 41/2003, de 18 noviembre, de Protección patrimonial de las personas con discapacidad y de modificación del Código Civil, de la Ley de Enjuiciamiento Civil y de la Normativa Tributaria con esta finalidad queda modificada como sigue:

Uno. El artículo 2 queda redactado del siguiente modo:

“1. El patrimonio protegido de las personas con discapacidad tendrá como beneficiario, exclusivamente, a la persona en cuyo interés se constituya, que será su titular.

2. A los efectos de esta Ley únicamente tendrán la consideración de personas con discapacidad:

a) Las que presenten una discapacidad psíquica igual o superior al 33 por 100.

b) Las que presenten una discapacidad física o sensorial igual o superior al 65 por 100.

c) Las calificadas como víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

3. El grado de discapacidad o la calificación de víctima de accidente de tráfico se acreditará mediante certificado expedido conforme a lo establecido reglamentariamente o por resolución judicial firme.”

CAPÍTULO III

MODIFICACIÓN DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE SUCESIONES Y DONACIONES**Artículo 29. Modificación del texto de la Ley 29/1987, de 18 de diciembre, que aprueba la Ley del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.**

La Ley 29/1987, de 18 de diciembre, que aprueba la Ley del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones queda modificada como sigue:

Uno. Los apartados a), b) y c) del artículo 20.2 quedan redactados del siguiente modo:

“2. En las adquisiciones “mortis causa”, incluidas las de los beneficiarios de pólizas de seguros de vida, si la Comunidad Autónoma no hubiese regulado las reducciones a que se refiere el apartado anterior o no resultase aplicable a los sujetos pasivos la normativa propia de la Comunidad, se aplicarán las siguientes reducciones:

a) La que corresponda de las incluidas en los grupos siguientes:

Grupo I: adquisiciones por descendientes y adoptados menores de veintiún años, 15.956,87 euros, más 3.990,72 euros por cada año menos de veintiuno que tenga el causahabiente, sin que la reducción pueda exceder de 47.858,59 euros.

Grupo II: adquisiciones por descendientes y adoptados de veintiuno o más años, cónyuges, ascendientes y adoptantes, 15.956,87 euros.

Grupo III: adquisiciones por colaterales de segundo y tercer grado, ascendientes y descendientes por afinidad, 7.993,46 euros.

Grupo IV: en las adquisiciones por colaterales de cuarto grado, grados más distantes y extraños, no habrá lugar a reducción.

Los citados importes se verán incrementados en un por cien cuando el causante haya fallecido a consecuencia de un accidente de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Se aplicará, además de las que pudieran corresponder en función del grado de parentesco con el causante, una reducción de 47.858,59 euros a las personas que tengan la consideración legal de persona con discapacidad, con un grado de discapacidad igual o superior al 33 por 100 e inferior al 65 por 100, de acuerdo con el baremo a que se refiere el artículo 148 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio; la reducción será de 150.253,03 euros para aquellas personas que, con arreglo a la normativa anteriormente citada, acrediten un grado de discapacidad igual o superior al 65 por 100 o sean calificadas como víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

b) Con independencia de las reducciones anteriores, se aplicará una reducción del 100 por 100, con un límite de 9.195,49 euros, a las cantidades percibidas por los beneficiarios de contratos de seguros sobre vida, cuando su parentesco con el contratante fallecido sea de cónyuge, ascendiente, descendiente, adoptante o adoptado. En los seguros colectivos o contratados por las empresas a favor de sus empleados se estará al grado de parentesco entre el asegurado fallecido y beneficiario.

La reducción será única por sujeto pasivo cualquiera que fuese el número de contratos de seguros de vida de los que sea beneficiario, y no será apli-

cable cuando éste tenga derecho a la establecida en la disposición transitoria cuarta de esta Ley.

La misma reducción será en todo caso aplicable a los seguros de vida que traigan causa en actos de terrorismo, en servicios prestados en misiones internacionales humanitarias o de paz de carácter público, así como por accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, y no estará sometida al límite cuantitativo establecido en el primer párrafo de esta letra, siendo extensible a todos los posibles beneficiarios, sin que sea de aplicación lo previsto en la disposición transitoria cuarta de esta Ley.

c) En los casos en los que en la base imponible de una adquisición *mortis causa* que corresponda a los cónyuges, descendientes o adoptados de la persona fallecida, estuviese incluido el valor de una empresa individual, de un negocio profesional o participaciones en entidades, a los que sea de aplicación la exención regulada en el apartado octavo del artículo 4 de la Ley 19/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre el Patrimonio, o el valor de derechos de usufructo sobre los mismos, o de derechos económicos derivados de la extinción de dicho usufructo, siempre que con motivo del fallecimiento se consolidara el pleno dominio en el cónyuge, descendientes o adoptados, o percibieran éstos los derechos debidos a la finalización del usufructo en forma de participaciones en la empresa, negocio o entidad afectada, para obtener la base liquidable se aplicará en la imponible, con independencia de las reducciones que procedan de acuerdo con los apartados anteriores, otra del 95 por 100 del mencionado valor, siempre que la adquisición se mantenga, durante los diez años siguientes al fallecimiento del causante, salvo que falleciera el adquirente dentro de ese plazo. Dicha reducción será del 99% cuando la persona fallecida sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

En los supuestos del párrafo anterior, cuando no existan descendientes o adoptados, la reducción será de aplicación a las adquisiciones por ascendientes, adoptantes y colaterales, hasta el tercer grado y con los mismos requisitos recogidos anteriormente. En todo caso, el cónyuge superviviente tendrá derecho a la reducción del 95 por 100, o del 99% si su cónyuge era una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Del mismo porcentaje de reducción, con el límite de 122.606,47 euros para cada sujeto pasivo y con el requisito de permanencia señalado anteriormente, gozarán las adquisiciones “mortis causa” de la vivienda habitual de la persona fallecida, siempre que los causahabientes sean cónyuge, ascendientes o descendientes de aquél, o bien pariente colateral mayor de sesenta y cinco años que hubiese convivido con el causante durante los dos años anteriores al fallecimiento.

Cuando en la base imponible correspondiente a una adquisición *mortis causa* del cónyuge, descendientes o adoptados de la persona fallecida se incluyeran bienes comprendidos en los apartados uno, dos o tres del artículo 4 de la Ley 19/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre el Patrimonio, en cuanto integrantes del Patrimonio Histórico Español o del Patrimonio Histórico o Cultural de las Comunidades Autónomas, se aplicará, asimismo, una reducción del 95 por 100 de su valor, o del 99% si la persona fallecida sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, con los mismos requisitos de permanencia señalados en este apartado.

En el caso de no cumplirse el requisito de permanencia al que se refiere el presente apartado, deberá pagarse la parte del impuesto que se hubiese dejado de ingresar como consecuencia de la reducción practicada y los intereses de demora.”

Dos. El artículo 20.6 queda redactado del siguiente modo:

“6. En los casos de transmisión de participaciones “*ínter vivos*”, en favor del cónyuge, descendientes o adoptados, de una empresa individual, un negocio profesional o de participaciones en entidades del donante a los que sea de aplicación la exención regulada en el apartado octavo del artículo 4 de la Ley 19/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre el Patrimonio, se aplicará una reducción en la base imponible para determinar la liquidable del 95 por 100 del valor de adquisición, siempre que concurren las condiciones siguientes:

a) Que el donante tuviese sesenta y cinco o más años o se encontrase en situación de incapacidad permanente, en grado de absoluta o gran invalidez.

b) Que, si el donante viniera ejerciendo funciones de dirección, dejara de ejercer y de percibir remuneraciones por el ejercicio de dichas funciones desde el momento de la transmisión.

A estos efectos, no se entenderá comprendida entre las funciones de dirección la mera pertenencia al Consejo de Administración de la sociedad.

Dicha reducción será del 99% cuando el donante sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley Orgánica de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

c) En cuanto al donatario, deberá mantener lo adquirido y tener derecho a la exención en el Impuesto sobre el Patrimonio durante los diez años siguientes a la fecha de la escritura pública de donación, salvo que falleciera dentro de este plazo.

Asimismo, el donatario no podrá realizar actos de disposición y operaciones societarias que, directa o indirectamente, puedan dar lugar a una minoración sustancial del valor de la adquisición. Dicha obligación también resultará de aplicación en los casos de adquisiciones “mortis causa” a que se refiere la letra c) del apartado 2 de este artículo.

En el caso de no cumplirse los requisitos a que se refiere el presente apartado, deberá pagarse la parte del impuesto que se hubiere dejado de ingresar como consecuencia de la reducción practicada y los intereses de demora.”

Tres. El artículo 21 queda redactado del siguiente modo:

“1. La cuota íntegra del impuesto se obtendrá aplicando a la base liquidable, calculada según lo dispuesto en el artículo anterior, la escala que, conforme a lo previsto en la Ley 21/2001, de 27 de diciembre, por la que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía, haya sido aprobada por la Comunidad Autónoma.

2. Si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado la escala a que se refiere el apartado anterior o si aquélla no hubiese asumido competencias normativas en materia de Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones o no resultase aplicable a los sujetos pasivos la normativa propia de la Comunidad, la base liquidable será gravada a los tipos que se indican en la siguiente escala:

3. En el caso de obligación real de contribuir, la tarifa aplicable será la establecida en el apartado anterior. La misma tarifa será aplicable, en el supuesto de obligación personal de contribuir, en los casos de donación de bienes inmuebles situados en el extranjero o cuando el sujeto pasivo o el causante fuesen no residentes en territorio español.

<i>Base liquidable</i>	<i>Cuota íntegra</i>	<i>Resto base liquidable</i>	<i>Tipo aplicable</i>
—	—	—	—
<i>Hasta euros</i>	<i>Euros</i>	<i>Hasta euros</i>	<i>Porcentaje</i>
0,00		7.993,46	7,65
7.993,46	611,50	7.987,45	8,50
15.980,91	1.290,43	7.987,45	9,35
23.968,36	2.037,26	7.987,45	10,20
31.955,81	2.851,98	7.987,45	11,05
39.943,26	3.734,59	7.987,46	11,90
47.930,72	4.685,10	7.987,45	12,75
55.918,17	5.703,50	7.987,45	13,60
63.905,62	6.789,79	7.987,45	14,45
71.893,07	7.943,98	7.987,45	15,30
79.880,52	9.166,06	39.877,15	16,15
119.757,67	15.606,22	39.877,16	18,70
159.634,83	23.063,25	79.754,30	21,25
239.389,13	40.011,04	159.388,41	25,50
398.777,54	80.655,08	398.777,54	29,75
797.555,08	199.291,40	en adelante	34,00

4. Cuando el causante o donante sea calificado como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, la cuota íntegra resultante se minorará en un 20%.”

Cuatro. El artículo 22.2 queda redactado del siguiente modo:

“2. Si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado el coeficiente o la cuantía de los tramos a que se refiere el apartado anterior, o no resultase apli-

cable a los sujetos pasivos la normativa propia de la Comunidad, se aplicará el que corresponda de los que se indican a continuación, establecidos en función del patrimonio preexistente del contribuyente y del grupo, según el grado de parentesco, señalado en el artículo 20:

<i>Patrimonio preexistente</i>	<i>Grupos del artículo 20</i>		
	<i>Euros</i>	<i>I y II</i>	<i>III</i>
De 0 a 402.678,11	1,0000	1,5882	2,0000
De más de 402.678,11 a 2.007.380,43	1,0500	1,6676	2,1000
De más de 2.007.380,43 a 4.020.770,98	1,1000	1,7471	2,2000
Más de 4.020.770,98	1,2000	1,9059	2,4000

Cuando el causante o donante sea calificado como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, se aplicará siempre el coeficiente multiplicador de 1,0000 con independencia del importe del patrimonio preexistente del contribuyente y del grupo de grado de parentesco al que pertenezca.

Cuando la diferencia entre la cuota tributaria obtenida por la aplicación del coeficiente multiplicador que corresponda y la que resultaría de aplicar a la misma cuota íntegra el coeficiente multiplicador inmediato inferior sea mayor que la que exista entre el importe del patrimonio preexistente tenido en cuenta para la liquidación y el importe máximo del tramo de patrimonio preexistente que motivaría la aplicación del citado coeficiente multiplicador inferior, aquélla se reducirá en el importe del exceso.

En los casos de seguros sobre la vida se aplicará el coeficiente que corresponde al patrimonio preexistente del beneficiario y al grupo en que por su parentesco con el contratante estuviese encuadrado. En los seguros colectivos o contratados por las empresas en favor de sus empleados se estará al coeficiente que corresponda al patrimonio preexistente del beneficiario y al grado de parentesco entre éste y el asegurado.

Si no fuesen conocidos los causahabientes en una sucesión, se aplicará el coeficiente establecido para los colaterales de cuarto grado y extraños cuando el patrimonio preexistente exceda de 4.020.770,98 euros, sin perjuicio de la devolución que proceda una vez que aquéllos fuesen conocidos.”

Cinco. Se crea el artículo 23 ter con la siguiente redacción:

“Artículo 23 ter. Bonificación de la cuota cuando el causante o donante sea calificado como víctima de accidente de tráfico.

En las cuotas de este impuesto derivadas de adquisiciones *mortis causa* e *inter vivos* y las cantidades percibidas por los beneficiarios de seguros sobre la vida, que se acumulen al resto de bienes y derechos que integran la porción hereditaria del beneficiario, se efectuará una bonificación del 50 por 100 de la cuota, siempre que el transmitente y/o adquirente sea calificado como víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.”



CAPÍTULO IV

MODIFICACIÓN DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TRANSMISIONES PATRIMONIALES Y ACTOS JURÍDICOS DOCUMENTADOS

Artículo 30. Modificación del Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

El Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 septiembre, que aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 11.1 queda redactado del siguiente modo:

“1. La cuota tributaria se obtendrá aplicando sobre la base liquidable los siguientes tipos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente:

a) Si se trata de la transmisión de bienes muebles o inmuebles, así como la constitución y cesión de derechos reales que recaigan sobre los mismos, excepto los derechos reales de garantía, con el tipo que, conforme a lo previsto en la Ley 21/2001, de 27 de diciembre, por las que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía, haya sido aprobado por la Comunidad Autónoma.

Si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado el tipo a que se refiere el párrafo anterior, se aplicará el 6 por 100 a la transmisión de inmuebles, así como la constitución y cesión de derechos reales sobre los mismos, excepto los derechos reales de garantía, y el 4 por 100, si se trata de la transmisión de bienes muebles y semovientes, así como la constitución y cesión

de derechos reales sobre los mismos, excepto los derechos reales de garantía. Este último tipo se aplicará igualmente a cualquier otro acto sujeto no comprendido en las demás letras de este apartado. La transmisión de valores tributará, en todo caso, conforme a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 12 de esta Ley.

En el supuesto de adquisición de una vivienda habitual por una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, se aplicará el tipo impositivo del por 100.”

Dos. El artículo 45.I.B.12.d) queda redactado del siguiente modo:

“d) La constitución de préstamos hipotecarios para la adquisición exclusiva de viviendas de protección oficial y sus anejos inseparables, con el límite máximo del precio de la citada vivienda, y siempre que este último no exceda de los precios máximos establecidos para las referidas viviendas de protección oficial, así como para la adquisición de la vivienda habitual de una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.”

Tres. El artículo 45.I.B.12.e) queda redactado del siguiente modo:

“e) La constitución de sociedades y la ampliación de capital, cuando tengan por exclusivo objeto la promoción o construcción de edificios en régimen de protección oficial, o las prestación de servicios de apoyo, asistencia, asesoramiento, tratamiento y/o rehabilitación de víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.”



Cuatro. El artículo 45.I.B.17 queda redactado del siguiente modo:

“17. Las transmisiones de vehículos usados con motor mecánico para circular por carretera, cuando el adquirente sea un empresario dedicado habitualmente a la compraventa de los mismos, y los adquiera para su reventa.

La exención se entenderá concedida con carácter provisional y para elevarse a definitiva deberá justificarse la venta del vehículo adquirido dentro del año siguiente a la fecha de su adquisición.

Se aplicará dicha exención cuando el adquirente del vehículo sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.”

CAPÍTULO V

MODIFICACIÓN DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

Artículo 31. Modificación del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

El Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades queda modificado como sigue:

Uno. El apartado c) del artículo 35.1 queda redactado del siguiente modo:

“c) Porcentajes de deducción.

1.º El 30 por 100 de los gastos efectuados en el período impositivo por este concepto. Dicho porcentaje será de por cien para aquellos gastos destinados a la mejora de la seguridad vial.

En el caso de que los gastos efectuados en la realización de actividades de investigación y desarrollo en el período impositivo sean mayores que la media de los efectuados en los dos años anteriores, se aplicará el porcentaje establecido en el párrafo anterior hasta dicha media, y el 50 por 100 sobre el exceso respecto de ésta.

Además de la deducción que proceda conforme a lo dispuesto en los párrafos anteriores se practicará una deducción adicional del 20 por 100 del importe de los gastos de personal de la entidad correspondientes a investigadores cualificados adscritos en exclusiva a actividades de investigación y desarrollo.

2.º El 10 por 100 de las inversiones en elementos de inmovilizado material e intangible, excluidos los inmuebles y terrenos, siempre que estén afectos exclusivamente a las actividades de investigación y desarrollo. Dicho porcentaje será de ...por cien para aquellas inversiones destinadas a la mejora de la seguridad vial.

La deducción establecida en el párrafo anterior será compatible con la prevista en el artículo 42 de esta Ley e incompatible para las mismas inversiones con las restantes deducciones previstas en los demás artículos de este Capítulo.

Los elementos en que se materialice la inversión deberán permanecer en el patrimonio del sujeto pasivo, salvo pérdidas justificadas, hasta que cumplan su finalidad específica en las actividades de investigación y desarrollo,

excepto que su vida útil conforme al método de amortización, admitido en el párrafo a) del apartado 1 del artículo 11, que se aplique, fuese inferior.”

Dos. El artículo 41 queda redactado del siguiente modo:

“1. Será deducible de la cuota íntegra la cantidad de 6.000 euros por cada persona/año de incremento del promedio de la plantilla de trabajadores con discapacidad, contratados, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de Minusválidos, por tiempo indefinido, experimentando durante el período impositivo, respecto a la plantilla media de trabajadores con discapacidad con dicho tipo de contrato del período inmediatamente anterior.

2. Para el cálculo del incremento del promedio de plantilla se computarán, exclusivamente, los trabajadores con discapacidad/año con contrato indefinido que desarrollen jornada completa, en los términos que dispone la normativa laboral. Cada trabajador contratado que sea víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico computará como dos.

3. Los trabajadores contratados que dieran derecho a la deducción prevista en este artículo no se computarán a efectos de la libertad de amortización con creación de empleo regulada en el Real Decreto-Ley 7/1994, de 20 de junio, en el Real Decreto-Ley 2/1995, de 17 de febrero, y en el artículo 109 de esta Ley.”

Tres. El artículo 54 queda redactado del siguiente modo:

“1. Tendrá una bonificación del 85 por 100 la parte de cuota íntegra que corresponda a las rentas derivadas del arrendamiento de viviendas que cum-

plan los requisitos del artículo anterior. Dicha bonificación será del 90 por 100 cuando se trate de rentas derivadas del arrendamiento de viviendas por personas con discapacidad y en la misma se hubieran efectuado las obras e instalaciones de adecuación a que se refiere el artículo 69.1.4.º del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, y del 99 por 100 cuando las mismas deriven de víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. Las obras e instalaciones deberán ser certificadas por la Administración competente de acuerdo con lo establecido en la letra a) del citado artículo 69.1.4.º.

A estos efectos, el arrendatario deberá acreditar la discapacidad en los términos previstos en el artículo 58.6 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y su condición de víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

2. La renta que se bonifica derivada del arrendamiento estará integrada para cada vivienda por el ingreso íntegro obtenido, minorado en los gastos directamente relacionados con la obtención de dicho ingreso y en la parte de los gastos generales que correspondan proporcionalmente al citado ingreso.

Tratándose de viviendas que hayan sido adquiridas en virtud de los contratos de arrendamiento financiero a los que se refiere el capítulo XIII del Título VII de esta Ley, para calcular la renta que se bonifica no se tendrán en cuenta las correcciones derivadas de la aplicación del citado régimen especial.

3. A los dividendos o participaciones en beneficios distribuidos con cargo a las rentas a las que haya resultado de aplicación la bonificación previs-

ta en el apartado 1 anterior, cualquiera que sea la entidad que los distribuya, el momento en el que el reparto se realice y el régimen fiscal aplicable a la entidad en ese momento, les será de aplicación la deducción para evitar la doble imposición regulada en el artículo 30.1 de esta Ley. No serán objeto de eliminación dichos beneficios cuando la entidad tribute en el régimen de consolidación fiscal. A estos efectos, se considerará que el primer beneficio distribuido procede de rentas no bonificadas.

La deducción que resulte de aplicar el artículo 30.5 de esta Ley a las rentas derivadas de la transmisión de participaciones en el capital de entidades que hayan aplicado este régimen fiscal y que se correspondan con reservas procedentes de beneficios no distribuidos bonificados, se reducirá en un 50 por 100, cualquiera que sea la entidad cuyas participaciones se transmiten, el momento en el que se realice la transmisión y el régimen fiscal aplicable a las entidades en ese momento. No serán objeto de eliminación dichas rentas cuando la transmisión corresponda a una operación interna dentro de un grupo fiscal.”

Cuatro. El artículo 28.4 queda redactado del siguiente modo:

“4. Tributarán al 10 por 100 las entidades a las que sea de aplicación el régimen fiscal establecido en la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de Régimen Fiscal de las Entidades sin Fines Lucrativos y de los Incentivos Fiscales al Mecenazgo y aquellas sociedades cuyo objeto social exclusivo sea la prestación de servicios de apoyo, asistencia, asesoramiento y rehabilitación a las víctimas de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico en los términos que reglamentariamente se establezcan.”

CAPÍTULO VI

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE IMPUESTOS ESPECIALES

Artículo 32. Modificación del texto de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, que regula los Impuestos Especiales.

La Ley 38/1992, de 28 de diciembre, que regula los Impuestos Especiales, queda modificada como sigue:

Uno. El apartado d) del artículo 66.1 queda redactado del siguiente modo:

“d) Los vehículos automóviles matriculados a nombre de personas con discapacidad para su uso exclusivo, siempre que concurren los siguientes requisitos:

1.º Que hayan transcurrido al menos cuatro años desde la matriculación de otro vehículo en análogas condiciones. No obstante, este requisito no se exigirá en supuestos de siniestro total de los vehículos, debidamente acreditado. Dicho plazo quedará reducido a dos cuando el adquirente sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico

2.º Que no sean objeto de una transmisión posterior por actos *inter vivos* durante el plazo de los cuatro años siguientes a la fecha de su matriculación, salvo que el adquirente o transmitente sea una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, en cuyo caso el plazo quedará reducido a dos.”

CAPÍTULO VII

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE HACIENDAS LOCALES

Artículo 33. Modificación del texto del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales.

El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales, queda modificado como sigue:

Uno. El apartado e) del artículo 93.1 queda redactada del siguiente modo:

“e) Los vehículos para personas de movilidad reducida a que se refiere el apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Asimismo, están exentos los vehículos matriculados a nombre de personas con discapacidad para su uso exclusivo. Esta exención se aplicará en tanto se mantengan dichas circunstancias, tanto a los vehículos conducidos por personas con discapacidad como a los destinados a su transporte.

Las exenciones previstas en los dos párrafos anteriores no resultarán aplicables a los sujetos pasivos beneficiarios de ellas por más de un vehículo simultáneamente, salvo si el sujeto pasivo es una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se considerarán personas con discapacidad quienes tengan esta condición legal en grado igual o superior al 33 por 100.”

Dos. El apartado a) del artículo 62.2 queda redactada del siguiente modo:

“a) Los bienes inmuebles que se destinen a la enseñanza por centros docentes acogidos, total o parcialmente, al régimen de concierto educativo, en cuanto a la superficie afectada a la enseñanza concertada, o los destinados a la prestación de servicios de apoyo, asistencia, asesoramientos y rehabilitación a las víctimas de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico en los términos que reglamentariamente se establezcan.

Esta exención deberá ser compensada por la Administración competente.”

Tres. Se añade el punto 2 bis al Artículo 73 con la siguiente redacción:

“2. bis Tendrán derecho a una bonificación del 50 por 100 en la cuota íntegra del Impuesto, durante los tres períodos impositivos siguientes al de la adquisición de la vivienda habitual de una víctima de accidente de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. Dicha bonificación se concederá a petición del interesado, la cual podrá efectuarse en cualquier momento anterior a la terminación de los tres períodos impositivos de duración de aquélla y surtirá efectos, en su caso, desde el período impositivo siguiente a aquel en que se solicite.

Los ayuntamientos podrán establecer una bonificación de hasta el 50 por 100 en la cuota íntegra del impuesto, aplicable a los citados inmuebles una vez transcurrido el plazo previsto en el párrafo anterior. La ordenanza fiscal determinará la duración y la cuantía anual de esta bonificación.”



Cuatro. Se añade el apartado h) al artículo 105.2 con la siguiente redacción:

“h) Las víctimas de accidentes de tráfico en los términos de la Ley de Protección Integral de las Víctimas de Accidentes de Tráfico cuando el impuesto se devengue como consecuencia de la transmisión de su vivienda habitual.”

Disposición adicional primera. Mejora de los baremos del seguro de accidentes de tráfico

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, se adaptará el baremo que actualmente se utiliza para el cálculo de las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico y se incrementarán los importes consignados en el baremo del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Disposición derogatoria única

Quedan derogadas cuantas normas, de igual o inferior rango, se opongan a lo establecido en la presente Ley.

Disposición final primera. Referencias normativas

Todas las referencias y menciones contenidas en las leyes procesales penales a los Jueces de Instrucción deben también entenderse referidas a los Jueces de Violencia sobre la Mujer o de Accidentes de Tráfico en las materias propias de su competencia.

Disposición final segunda. Habilitación competencial

La presente Ley se dicta al amparo de lo previsto en el artículo 149.1, 1.^a, 5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a, 14.^a, 16.^a, 18.^a, 21.^a, 27.^a y 30.^a de la Constitución Española.

Disposición final tercera. Naturaleza de la presente Ley

La presente Ley tiene el carácter de Ley Orgánica, a excepción de los siguientes preceptos: Título I, Título II, Título III, Artículo 23 apartados seis, siete, ocho y nueve, artículo 25 apartado uno, artículo 26, Título V, Disposición Adicional primera y Disposiciones Finales cuarta y quinta.

Disposición final cuarta. Habilitación normativa

Se habilita al Gobierno para que dicte, en el plazo de seis meses a partir de la publicación de esta Ley en el Boletín Oficial del Estado, las disposiciones que fueran necesarias para su aplicación.

Disposición final quinta. Habilitación reglamentaria

En el plazo mencionado en la disposición anterior, el Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, adaptarán su normativa a las previsiones contenidas en la presente Ley.

Disposición final sexta. Entrada en vigor

La presente Ley Orgánica entrará en vigor a los de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Capítulo II

DOCUMENTO DE CONSIDERACIONES INICIALES PARA UNA PROPUESTA DE MODELO DE GESTIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS SANCIONES ECONÓMICAS CON DESTINO A LA FINANCIACIÓN DE SEGURIDAD VIAL, PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y AYUDA A LAS VÍCTIMAS QUE PREVÉ LA DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA DE LA LEY 18/2009, DE 30 DE NOVIEMBRE

ANTECEDENTES Y OBJETO DE ESTE DOCUMENTO

Antecedentes

En 2009, fue aprobada la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora (en adelante, Ley 18/2009), la cual prevé en su Disposición Adicional Tercera lo siguiente:

“El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a

la financiación de actuaciones en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.”

La Ley 18/2009 entró en vigor a los seis meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, lo que sucedió el día 24 de noviembre de 2009, habiéndose dejado para posterior desarrollo reglamentario las normas necesarias para el desarrollo de la citada Ley, lo cual habrá de hacer el Gobierno a propuesta del Ministro del Interior (ver Disposición final Sexta de la Ley 18/2009). Por tanto, su entrada en vigor efectiva se produjo el 24 de mayo de 2010.

Objeto de este documento

Tomando en consideración el mandato legal señalado en el párrafo anterior, el objeto de este documento es explicar en nombre del sector social al que representamos, el de la discapacidad, nuestra propuesta para un modelo de gestión del importe de las sanciones relativas a la ayuda a las víctimas, en el cual pretendemos que el sector social de la discapacidad, especialmente de aquellas discapacidades surgidas directamente de los accidentes, por los motivos y razones que a continuación exponemos, se vean implicado directamente.

Justificación de nuestra propuesta de modelo de gestión

El modelo que proponemos parte de la base de lo previsto en el artículo 49 de la Constitución Española según el cual “los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos”, obliga-



ción que se ha visto reforzada por las disposiciones contenidas en la Convención Internacional sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas de 2006, ratificada por España y por tanto, parte de nuestro ordenamiento jurídico interno, Convención que prevé una serie de obligaciones generales para los Estados Parte, los cuales se comprometen a asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad, así como a adoptar medidas efectivas para que las personas con discapacidad puedan lograr mantener la máxima independencia, capacidad física, mental, social y vocacional y la inclusión y participación plena en todos los aspectos de la vida (artículos 4 y 26 de la Convención antes citada).

¿Por qué la representación mayoritaria de la discapacidad ha de estar ligada a la gestión de los importes obtenidos de las sanciones?

Como señaló el actual Director General de Tráfico en su ponencia “Movilidad y Seguridad Vial” expuesta en el II Congreso Nacional de Discapacidad en noviembre de 2006, los accidentes de carretera son la primera causa de discapacidad. Por poner un ejemplo, en el caso de la lesión medular, esta primacía es innegable, donde se puede afirmar que el accidente de tráfico es la causa primordial de surgimiento de esta discapacidad.

Asimismo, según distintas y contrastadas fuentes, el 40 por 100 de las discapacidades que se producen en España están causadas por accidentes de circulación, siendo así que los accidentes de tráfico constituyen una de primeras causa de un traumatismo y también de incapacidad laboral entre la población joven. Particular mención merece el traumatismo craneoencefálico de cualquier gravedad, que representa el diagnóstico principal en el 30,3% de los ingresos hospitalarios por accidente de tráfico de los cuales, más de la mitad (58%) son me-

nores de 25 años y el 45% presenta discapacidad en grado severo o total lo que lo convierten en la primera causa de años potenciales de vida perdidos.

Estos datos ponen de manifiesto que los accidentes de tráfico no sólo provocan situaciones de discapacidad, sobre todo entre la población más joven, sino también que accidentes de tráfico y discapacidad no son conceptos aislados, sino que muy al contrario, están ligados entre sí de manera clara, directa y rotunda.

El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), aglutina como socios a la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE), la Confederación Española de Organizaciones a favor de las Personas con Discapacidad Intelectual (FEAPS), la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), la Confederación Estatal de Personas Sordas (CNSE), la Confederación Española de Familias de Personas Sordas (FIAPAS), la Confederación Española de Federaciones y Asociaciones de Atención a las Personas con Parálisis Cerebral y Afines (ASPACE), la Confederación Española de Agrupaciones de Familiares y Personas con Enfermedad Mental (FEAFES), la Plataforma Representativa Estatal de Discapacitados Físicos (PREDIF), la Federación Española de Daño Cerebral (FEDACE), la Federación Española de Síndrome de Down (DOWN ESPAÑA), la Federación Española de Padres de Autistas (FESPAU), la Confederación Autismo España, las cuales conforman el Consorcio Autismo, Federación Española de Enfermedades Raras (FEDER).

Como socios adheridas al CERMI están la Asociación Empresarial para la Discapacidad (AEDIS), la Federación Española de Centros Especiales de Empleo (FEACEM), el Comité Paralímpico Español (CPE), y la Asociación de Caballeros Inválidos y Mutilados Militares de España (ACI-ME), y como entidades vinculadas, la Asociación Española de Empleo con Apoyo (AESE) y la Asociación de Padres de Niños Prematuros (APREM).



Por último, el CERMI cuenta con organizaciones autonómicas en todas las Comunidades y en las Ciudades Autónomas, aglutinando a más de 5.500 asociaciones personas con discapacidad y sus familias.

Dentro del tejido asociativo aglutinado en torno al CERMI, hay organizaciones como PREDIF, FEDACE o COCEMFE, entre otras, que vienen desplegando una tarea particularmente reseñable en el ámbito de la promoción de la seguridad vial y la atención a las víctimas con discapacidad de accidentes de tráfico, con actuaciones y programas amplios y dilatados en el tiempo, que ponen de manifiesto la implicación de la discapacidad organizada con la seguridad vial.

La misión y objeto de CERMI desde su comienzo no ha sido otra que articular y vertebrar el movimiento social de la discapacidad, desde las tareas que se le han encomendado, configurándose como la Asociación más representativa de los diferentes tipos de la discapacidad en el ámbito estatal, a modo de plataforma unitaria de acción representativa en defensa de los derechos e intereses de las personas con discapacidad y sus familias, sin que realice actividades prestacionales finalistas.

La preocupación del CERMI por esta esfera de la seguridad vial y la atención a víctimas, llevó a la Entidad a crear una Comisión de Trabajo específica de Víctimas de Accidentes y Seguridad Vial, al considerar este campo como un problema de gran relevancia y actualidad para toda la discapacidad. Esta Comisión está integrada por:

- Plataforma Representativa Estatal de Discapacitados Físicos (PREDIF).
- Federación Española de Daño Cerebral Adquirido (FEDACE).
- Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE).

Como se ha dicho, estas Entidades trabajan de manera intensa y específica en materia de prevención y en la atención a las víctimas de accidentes de tráfico.

El CERMI goza del reconocimiento por parte de las Administraciones Públicas de ser considerado como la entidad más representativa de la discapacidad, y especialmente a través de su presencia en el Consejo Nacional de la Discapacidad.

El artículo 15 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU), señala al Consejo Nacional de la Discapacidad como el órgano colegiado interministerial de carácter consultivo en el que se institucionaliza la colaboración entre las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y sus familias y la Administración General de Estado, con el objeto de coordinar y definir una política coherente de atención integral a este grupo ciudadano.

El Ministerio de Trabajo e Inmigración, tanto en el preámbulo como en la introducción de la Estrategia Global de Acción para el Empleo de Personas con Discapacidad 2008-2012, y, particularmente, en el Plan de acción 2009-2010 para la puesta en marcha de aquella Estrategia, lo designa como interlocutor de referencia y representante del sector de la Discapacidad en materia laboral.

Tras la reforma llevada a cabo sobre la protección patrimonial de las personas con discapacidad en 2009, la Ley 41/2003 en su artículo 7 regula la designación de la Comisión de Protección Patrimonial de las Personas con Discapacidad como órgano externo de apoyo, auxilio y asesoramiento, en la que estarán presentes los representantes de la asociación de utilidad pública más representativa de ámbito estatal de los diferentes tipos de discapacidad, es decir, a través del CERMI.



Finalmente, el nuevo texto de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, designa al sector de las personas con discapacidad como parte del Consejo de Seguridad Vial en su artículo 8.

Por tanto, tomando en consideración que los accidentes de tráfico son causa importante de la discapacidad en España, así como los fines, misiones y objeto de CERMI, y la implicación directa de varias de sus entidades asociadas en esta problemática cuestión, consideramos que no cabe la menor duda de que CERMI ha de tomar un papel activo tanto en la gestión de programas como en la defensa de las personas con discapacidad y sus familias, por cuanto así lo tienen encomendado en los Estatutos que lo rigen, y por tanto debe estar presentes en cualquier iniciativa que se proponga por parte del Ministerio del Interior al Gobierno para la gestión de los recursos derivados de las sanciones económicas, uno de cuyos fines, como hemos comentado, es la ayuda a las víctimas, que normalmente presentan algún tipo de discapacidad con necesidad de más o menos apoyos.

Nuestra propuesta de modelo de gestión

Partiendo de la premisa establecida en el punto anterior, esto es del hecho de que CERMI, con independencia del modelo que finalmente se escoja para gestionar los recursos que procedan de las sanciones económicas según lo previsto en la Disposición Adicional Tercera de la Ley 18/2009, ha de estar presente en él, a continuación exponemos nuestra propuesta de modelo de gestión.

En primer lugar y antes de comenzar a exponer los principios del Modelo que proponemos y la figura jurídica que estimamos más oportuna, cabe señalar que la gestión de recursos públicos afectados a determinados fines, no es una figura extraña en nuestro ordenamiento jurídico.

Sirva como ejemplo, la gestión del importe que se recauda cada año y que proviene de la asignación tributaria del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, posibilidad que se prevé desde que la Ley 33/1987, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1988, estableció en su Disposición Adicional Quinta la denominada “Asignación tributaria a fines religiosos y otros”.

Esta Disposición fue desarrollada reglamentariamente mediante Real Decreto 825/1988, de 15 de julio por el que se regulan los fines de interés social de la asignación tributaria del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el Real Decreto 195/1989, de 17 de febrero, por el que se establecen los requisitos y procedimientos para solicitar ayudas para fines de interés social, derivadas de la asignación tributaria del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Estos Reales Decretos, pese a haber sido modificados con posterioridad, establecieron qué se entendía por “otros fines de interés social”, así como el procedimiento de concesión de ayudas cuya competencia recaía en principio en los Ministerios de Asuntos Sociales y Asuntos Exteriores, quienes debían conceder las ayudas, con cargo a los créditos específicos consignados en sus presupuestos, a aquellas entidades que cumplieran los requisitos previstos en la normativa.

Pues bien, partiendo del hecho de que las previsiones finalistas de la Disposición Adicional Tercera de la Ley 18/2009 no son una novedad en nuestro ordenamiento jurídico, sí lo es el modelo que ahora proponemos, Modelo que tiene como base dos principios fundamentales e indisolubles entre sí que son los siguientes:

- Gestionar de una manera lo más eficiente posible los recursos económicos, mediante una figura jurídica que combine la carencia de fin de lucro con la transparencia y agilidad necesarias así como.



- Participación de las Organizaciones representativas de las personas con discapacidad y sus familias que, como ya hemos señalado, están directamente relacionadas con las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias y que pueden aportar una experiencia clave tanto en la gestión y desarrollo de programas con los que gestionar los recursos obtenidos, como en la representación de las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias. Esto resulta evidente respecto de aquellas Entidades que dentro de la discapacidad vienen trabajando específicamente en esta área desde hace años, junto con las asociaciones cuyo ámbito de actuación exclusivo es la seguridad vial.

Tomando como base estos dos principios fundamentales, nuestra propuesta parte de la creación de una Entidad sin fin de lucro, con forma de Fundación al amparo de la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones, por parte del Ministerio del Interior, figura que ha sido escogida por los motivos que ahora comentaremos, a la que se aporte la parte de los recursos obtenidos por las sanciones de tráfico que se destine a la “ayuda a las víctimas”.

Junto al Ministerio del Interior, bien como cofundador o como participante activo en el Ente, debería figurar el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad en tanto que responsable de las políticas de promoción de la salud y la asistencia sanitaria y las políticas de inclusión social, fundamentales para el bienestar de las víctimas de accidentes y sus familias.

A nuestro juicio, dentro del ámbito de la Ley 50/2002 y las posibilidades que ésta ofrece, lo más adecuado sería que ésta entidad sin fin de lucro que proponemos tuviera la naturaleza de Fundación del Sector Público Estatal (artículos 44 y siguientes de la Ley 50/2002).

Como características propias de este tipo de Fundaciones frente al resto de Fundaciones de ámbito estatal, sometidas al derecho privado y en concreto a la Ley 50/2002, destacan las siguientes:

- La Fundación ha de constituirse con una aportación mayoritaria, directa o indirecta de la Administración General del Estado, sus organismos públicos o demás entidades del sector público estatal o bien su patrimonio fundacional (con carácter de permanencia) ha de estar formado en más de un 50 por 100 por bienes o derechos aportados o cedidos por las referidas entidades. Sin duda en el Modelo que proponemos ambas condiciones (unidas o por separado), se cumplen.
- Para su constitución, la Fundación requerirá autorización previa del Consejo de Ministros, debiendo asegurarse, en todo caso, la designación por las entidades del sector público estatal de la mayoría de los miembros del Patronato.

Asimismo, la Ley 50/2002 exige la elaboración de Memorias por parte del Ministerio de Administraciones Públicas (hoy de Política Territorial y Administración Pública), en la que habrá de justificarse suficientemente las razones o motivos por los que se considerará que existe una mejor consecución de los fines de interés general, y del Ministerio de Economía y Hacienda en la que se justificará la suficiencia de la dotación inicialmente prevista para el comienzo de su actividad y, en su caso, de los compromisos futuros.

- Como notas características de su Régimen Jurídico, que avalan la elección de esta forma para los fines de gestión de los fondos que venimos exponiendo, destacan que este tipo de Fundaciones no pueden ejercer potestades públicas, estando su ámbito de actuación limitado a la realización de actividades relacionadas con el ámbito

competencial de las entidades del sector público estatal fundadoras, debiendo coadyuvar a la consecución de los fines de las mismas, lo cual sin duda se cumple en nuestro caso, por cuanto la Fundación debería tener como fin único la gestión de los recursos provenientes de las sanciones para ayuda a las víctimas.

Además, como establece la Ley 50/2002, el Protectorado se ejercerá por la Administración General del Estado, debiendo ajustarse en materia de presupuestos, contabilidad y auditoría de cuentas a lo previsto en la Ley General Presupuestaria.

- Aparte de lo comentado en el punto anterior, que dota de garantía y transparencia al funcionamiento de la Fundación que proponemos, ésta ha de adecuarse a determinados principios en cuanto a la selección de personal, contratación (ésta se ajustará a los principios de publicidad, concurrencia y objetividad) y en caso de que su actividad exclusiva o principal sea la disposición dineraria de fondos, sin contraprestación directa de los beneficiarios para la ejecución de actuaciones o proyectos específicos, esta actividad deberá ajustarse, al igual que en el caso de la contratación, a los principios de publicidad, concurrencia y objetividad.

Un buen ejemplo, no idéntico en su naturaleza jurídica, pero semejante en su modelo y que está dando excelentes resultados, es el de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, prevista en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que adscribe para su financiación un patrimonio que, en este caso, resulta del excedente de gestión de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, cumple una finalidad social concreta y tiene un Patronato con participación de Administraciones implicadas e interlocutores sociales, como agentes interesados.

En suma, la forma jurídica de Fundación del Sector Público Estatal que venimos proponiendo combina, de manera acertada y adecuada, el control, seguimiento y los principios de actuación propios de la Administración del Estado, lo cual dota de claridad y transparencia a la gestión de los recursos, junto con la agilidad y flexibilidad (no exenta de control) que caracteriza a las actuaciones de las Entidades sin fines lucrativos (Fundaciones) a la luz de lo que prevé la Ley 50/2002, supletoria en los aspectos no regulados específicamente para las Fundaciones del Sector Público Estatal que estamos comentando.

La forma jurídica elegida permitiría, una vez incorporados los recursos económicos a su dotación, dar entrada en el Patronato (que hace las veces de Consejo de Administración en este tipo de Entidades), en el cual por imperativo legal, la Administración Pública habrá de ser mayoritaria, a una representación del CERMI, la cual podrá poner a disposición de la Fundación todo el conocimiento y experiencias adquiridos en la gestión de la atención a la discapacidad y la promoción de sus derechos.

Una vez cerrada la cuestión básica del modelo que no es otra que la gestión de los recursos a través de una Fundación en cuyo Patronato se incluya al CERMI, quedaría por fijar cómo se gestionarían los Fondos provenientes de las sanciones económicas.

A este respecto y con el fin de dotar de mayor agilidad y transparencia a la gestión del Ente que aquí estamos proponiendo, así como de un mejor uso de los Fondos Públicos, consideramos que éstos deberían ser adscritos previa presentación de propuestas y aprobación por parte de la Fundación, a Organizaciones y Entidades representativas en el ámbito estatal y con acreditada trayectoria ligadas a las víctimas de los accidentes de tráfico, siempre que tanto éstas como los programas cumplan con determinadas condiciones básicas para llevar a cabo estas actividades.



Para ello, y partiendo del concepto básico de víctimas de accidentes de circulación (que, a nuestro juicio, deberían ser aquellas personas que hayan adquirido como consecuencia de un accidente de circulación una discapacidad de las reconocidas oficialmente, en al menos un grado igual o superior al 33 por 100 y aquellas personas que, aun en fase hospitalaria, no han sido valoradas oficialmente como personas con discapacidad, pero que se presume evidentemente que van a ser reconocidos con distintos grados de discapacidad; y también es necesario incluir en este concepto a las familias ya que reciben el impacto y sufren directamente las consecuencias de los siniestros, especialmente en aquellos casos en que resultan discapacidades con necesidades grandes de apoyo o el fallecimiento de un ser querido), las personas que deberían recibir apoyo por parte de la Fundación serían aquellas Personas Jurídicas entre cuyos fines estén el promover programas de atención, apoyo y soporte a las víctimas de los accidentes de circulación, debiendo constar en los Estatutos que las regulen, como fin social, y como condición previa para aspirar a recibir ayudas de la Fundación del Sector Público Estatal que se cree, la atención a las víctimas de accidentes de circulación.

En cuanto a qué tipos de programas deberían ser los que tuvieran derecho a la financiación por parte de la Fundación que se cree, entendemos que éstos deberían consistir en iniciativas, actividades o acciones que promovidas por aquellas entidades que se dirijan a los siguientes fines:

- Conseguir el mayor grado de rehabilitación funcional, personal y social, de las víctimas de accidentes de circulación, con especial atención a aquellos que van a necesitar más apoyos a causa de su discapacidad, a través de la atención sociosanitaria y de las prestaciones ortoprotésicas y otras precisas en cada caso para mantener la mayor autonomía posible y una situación de inclusión y participación sociales.

- Promover programas de atención, tratamiento y apoyo médicos y psicológicos para los víctimas, así como para sus familiares, mejorando, complementando y ampliando aquellos que proporciona la red sanitaria actual.
- Dotar a las víctimas de accidentes de circulación de habilidades personales y sociales, mediante procesos individualizados, que maximicen su autonomía personal y las posibilidades de llevar una vida independiente.
- Apoyar a las víctimas de accidentes de circulación más jóvenes en el desarrollo de su currículo formativo, para alcanzar su máxima competencia académica a través del asesoramiento al profesorado, la tutorización de las víctimas y la adecuada coordinación entre las administraciones educativas y sociosanitarias.
- Incorporar a las víctimas de accidentes de circulación a una vida activa, mediante su reingreso o mantenimiento, en las condiciones más óptimas, en el mercado de trabajo a través del desempeño de un empleo digno y de calidad.
- Promover la existencia de entornos accesibles adecuados a las necesidades de las víctimas de accidentes de circulación, tales como vivienda, medios de transporte, tecnologías de la información y de la comunicación, etc.
- Proporcionar a las víctimas de los accidentes de circulación apoyos materiales y humanos, no cubiertos por los sistemas de protección social establecidos (sanitario, educativo, social, seguridad, social, etc.), que favorezcan su calidad de vida y su inclusión social.



- Promover la defensa jurídica, económica y patrimonial de las víctimas de accidentes de circulación, y de sus familias, de forma que puedan obtener las compensaciones y reparaciones, de toda índole, a que tengan derecho, logrando así que dispongan de medios y recursos para su reincorporación a una vida normalizada o minimizar en su vida diaria las consecuencias del accidente. En particular, facilitar la información jurídica necesaria a las víctimas y a sus familiares para conseguir las indemnizaciones, compensaciones y/o los efectos penales, que palien los costes ocasionados con la nueva situación
- Promover el desarrollo de legislaciones específicas que recojan los nuevos problemas generadas por los accidentes de tráfico que permitan diseñar nuevos itinerarios de rehabilitación sanitaria y reinserción social.
- Establecer medios de apoyo, orientación y asesoramiento para las familias de víctimas de accidentes de circulación.
- Difundir entre las víctimas y sus familias la cultura de la mutua ayuda, la cooperación y la cohesión para la consecución de mejoras que beneficien a la generalidad de las personas en esta situación.
- La promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico entre las personas con discapacidad.
- Promover la prevención con programas de educación vial en centros educativos o en la obtención para la recuperación de puntos del permiso de conducir.

- Promover el asociacionismo de las víctimas de accidentes de circulación, bien en asociaciones singulares creadas exclusivamente para esta esfera o mediante la incorporación a entidades genéricas representativas de la discapacidad, y finalmente,
- todas aquellas otras que establezcan las disposiciones normativas que incidan en esta materia.

En cuanto al procedimiento de justificación de las subvenciones que pudiera otorgar la Fundación, se estaría a lo estipulado en el capítulo IV del Título I de la Ley 38/2003, General de Subvenciones.

Como conclusión de lo anterior, entendemos que nuestra propuesta de Modelo de Gestión de los recursos económicos provenientes de las sanciones económicas derivadas de las multas de tráfico cumpliría con los principios básicos que deberían regir la gestión de este tipo de recursos, esto es:

- Agilidad.
- Eficacia en la gestión, transparencia, control por parte de las Administraciones competentes.
- Sometimiento a determinados principios de Derecho Público que garantizan tanto la eficacia, como la transparencia y el control.
- Delimitación del ámbito de los posibles beneficiarios a aquellas Asociaciones de Utilidad Pública y Fundaciones que cumplan con determinadas características, lo que refuerza sin duda los puntos antes mencionados.



- Definición clara y precisa de qué tipo de programas tendrán la consideración de financiables por parte de la Fundación del Sector Público que se cree y,

- representatividad de las víctimas de los accidentes de tráfico mediante la presencia del tejido asociativo representado por el CERMI en el órgano de gestión de la Fundación que se constituya.

Septiembre, 2010

