

**MOVILIDAD Y  
SEGURIDAD  
VIAL URBANA.  
ACTUALIZACIÓN  
LEGISLATIVA**

**JUAN MANUEL RUBIALES SALAZAR  
ANTONIO PAZO GOMEZ**

# ÍNDICE

## **1.INTRODUCCIÓN**

- 1.1.REGULACIÓN JURÍDICA
- 1.2.COMPETENCIAS

## **2.LA NUEVA MOVILIDAD URBANA**

- 2.1.LA MOVILIDAD URBANA EN LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA
- 2.2.LA MOVILIDAD URBANA EN LOS MUNICIPIOS
- 2.3.EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA NORMATIVA EN ESPAÑA

## **3.PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

- 3.1.COMPETENCIA MUNICIPAL EN MOVILIDAD SOSTENIBLE
- 3.2.RESULTADOS DE ESTUDIOS EUROPEOS
- 3.3.LA ORDENANZA MUNICIPAL
- 3.4.ASPECTOS IMPORTANTES EN UNA ORDENANZA

## **4.LA MOVILIDAD URBANA Y LAS PANDEMIAS DE SALUD**

- 4.1.PRINCIPALES IMPACTOS DE LA COVID-19 EN LA MOVILIDAD
- 4.2.REQUISITOS PARA LA MOVILIDAD DURANTE Y DESPUES
- 4.3.MEDIDAS IMPLEMENTADAS PARA UNA MEJOR MOVILIDAD

## **5.DATOS DEL TRANSPORTE URBANO EN ESPAÑA**

## **6.NUEVOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN LA CIUDAD**

- 6.1.VELOCIDADES EN VÍA URBANA
- 6.2.REDUCCIÓN DE VELOCIDADES EN LAS CIUDADES

## **7. LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**

- 7.1.CONCEPTO Y REGULACIÓN
- 7.2. ¿QUÉ ES UN VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL?
- 7.3.TIPOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL
- 7.4.MANUAL DE CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP

## **8.LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES**

- 8.1.LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO
- 8.2. SITUACIÓN TRANSITORIA EN LA REGULACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES
- 8.3. CRITERIOS JURÍDICOS A DESARROLLAR EN LA ORDENANZA DEMOVILIDAD QUE REGULA LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES

## **9. MODIFICACIÓN DE LA LEY SOBRE TRÁFICO**

- 9.1. PROYECTO DE LEY
- 9.2. OTRAS MODIFICACIONES

## **10. BIBLIOGRAFÍA**

## **6. NUEVOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN LA CIUDAD**

La exposición de motivos del citado Real decreto 970/2020, ya indica que:

“Los cambios en las normas generales de la circulación de vehículos y peatones, constituyen uno de los mejores indicadores de la evolución que la sociedad pretende en el uso de los espacios compartidos que constituyen las vías públicas, y a la vez pone de manifiesto la sensibilidad de la ciudadanía en seguridad vial”.

Y también se añade: “Los diferentes estudios coinciden en que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h respecto a uno que circule a 50 km/h. La velocidad del vehículo tiene una relación directa con las probabilidades de supervivencia del peatón atropellado”

### ***6.1. VELOCIDADES EN VÍA URBANA***

Por lo tanto, otro modo de replantearse el espacio urbano serán las nuevas velocidades de las ciudades que se plantean a partir de tres velocidades genéricas en las vías urbanas:

- 20 km/h: En vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- 30 km/h: En vías de un único carril por sentido de circulación.
- 50 km/h: En vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados. Estas nuevas velocidades han entrado en vigor desde el 12 de mayo de 2021.

La normativa permite que estas velocidades genéricas podrán ser rebajadas previa señalización específica por la autoridad municipal. Tal como se indica en el documento realizado por la DGT, con ejemplos de aplicación, antes citado, los 20 Km/h se dejan como velocidad genérica en las vías de plataforma única de calzada y acera o las que tiene un único carril por sentido de la circulación.

### ***6.2. REDUCCIÓN DE VELOCIDADES EN LAS CIUDADES***

La reducción de la velocidad en las ciudades a 30 km/h es una de las prioridades de la Agenda 2030, del gobierno de España, con el objetivo de convertir las ciudades en espacios más seguros reduciendo, tanto el riesgo de sufrir un accidente, como la gravedad del mismo.

Así mismo, la Declaración de Estocolmo 2020, redactada tras la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial recoge en su octava recomendación: “Establecer un límite máximo de velocidad de desplazamiento por las vías de 30km/h en zonas urbanas”.

Por último y como nota no jurídica, y según informe, del (Centro de Investigación del Transporte-OCEDE-CEMT, 2006), en su página 7 y 8 indica: “Matemáticamente, un aumento en la velocidad ayuda a reducir el tiempo de viaje. Sin embargo, los usuarios de carretera suelen sobrestimar los efectos de la velocidad en la reducción del tiempo de viaje y, al menos en las zonas urbanas, el ahorro de tiempo suele ser pequeño o insignificante debido a los cruces y al tiempo que se pierde en los semáforos. En términos de uso de infraestructuras, la reducción de la velocidad media de la circulación rodada no reduce de forma necesaria la capacidad de la vía”.

## **7. LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**

### ***7.1. CONCEPTO Y REGULACIÓN***

En estos momentos en las ciudades aparecen nuevos modos de transporte y el automóvil pierde su protagonismo como único elemento de movilidad, que es un aspecto que la propia normativa de tráfico reconoce.

Los temas ambientales asociados a una movilidad sólo basada en automóvil y vehículo contaminantes llevan a una reflexión constante sobre las implicaciones que la movilidad urbana tiene para nuestra salud y los efectos que sobre otros aspectos como los desplazamientos laborales.

Pero la aparición de nuevas formas de movilidad, sobre todo individual, como son los llamados vehículos de movilidad personal o VMP, están planteando la necesidad de una nueva regulación del escaso espacio público que tienen los municipios.

No sólo los nuevos modos de movilidad condicionan la necesidad de una actualización de la regulación, sino que las costumbres de los ciudadanos condicionan aspectos de movilidad como los nuevos conceptos de distribución urbana de mercancías, la utilización de coches compartidos que requieren conceptos de estacionamiento diferente del usual o las restricciones en la circulación de ciertos vehículos que se empiezan a realizar y que irá en incremento por motivos ambientales.

Aunque como ya hemos indicado esta cuestión de las restricciones, no resulta de momento una materia pacífica a pesar que se reconoce de manera mayoritaria que el incremento de la densidad del tráfico en las ciudades es un problema no resuelto.

La primera cuestión que debemos plantearnos es que normativa estatal está en vigor para regular y clasificar los vehículos de movilidad personal y ciclomotores ligeros, ya que en la práctica pueden llevar a confusión.

La normativa a seguir es:

- El Real Decreto 970/2020 que modifica el Reglamento General de Vehículos.
- El Reglamento de la UE 168/2013, Parlamento Europeo de 15 enero 2013.
- La resolución de 12 de enero del 2022 de la Dirección General de Tráfico que aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal. (BOE 18 de 21-01-2022)

## **7.2. ¿QUÉ ES UN VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL?**

Con la modificación del Reglamento de vehículos, se modifica el apartado A de las definiciones del anexo II del citado reglamento, y se modifican algunos conceptos, además del nuevo de los vehículos de movilidad personal. Los nuevos conceptos son:

-Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.

-Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto equilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de auto equilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n. °168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15de enero de 2013.»

Destaquemos las características de los VMP:

- Están equipados con una o más ruedas.
- La velocidad máxima es de 25 km/h.
- Propulsado por motor eléctrico.
- Si este vehículo tiene sistema de auto equilibrado puede llevar asiento.
- Estos vehículos requerirán un certificado de circulación, que recoge las características del manual de características

Este manual, que se ha publicado en el BOE el 21 de enero de 2022, impone la obligación de que los VMP dispongan del certificado de circulación, pero su periodo de aplicación será a los 24 meses de la publicación del manual, o sea el 21 de enero de 2024.

Este manual será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requieran.

## **7.3. TIPOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**

Los Vehículos de Movilidad Personal, en adelante VMP, según el manual de características, pueden tener diferentes usos, como por ejemplo el uso particular, alquiler o «sharing», servicios públicos, usos turísticos, etc., pero desde un punto de vista técnico, la única diferenciación que cabe hacer en cuanto a los requisitos a cumplir por los VMP, es la que se refiere a los siguientes tipos:

- VMP para transporte personal.
- VMP para transporte de mercancías u otros servicios, son un tipo de VMP de al menos 3 ruedas y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para ese uso.

Los VMP en ningún caso podrán dedicarse al transporte de pasajeros. Hay unas diferencias, que están en el manual entre estos vehículos en cuanto a longitud, alturas y anchura. Por tanto, no se admiten más tipos de VMP que los descritos en la norma y con los límites de potencia y velocidad de máximo 25km/h.

En el manual, en su sección 4 se indican los vehículos que quedan excluidos del concepto de VMP. Se excluyen de la definición de VMP para transporte personal y de mercancías los siguientes vehículos:

- Vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas o,
- Vehículos concebidos para competición,
- Los vehículos para personas con movilidad reducida,
- Los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VCA,
- Los vehículos considerados juguetes, siendo tales los que su velocidad máxima no sobrepasa los 6km/h,
- Vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las Fuerzas Armadas,
- Los ciclos de pedales con pedaleo asistido(EPAC),
- Aquellos vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

#### ***7.4. MANUAL DE CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP***

En el manual de características de los VMP, se realiza una lista de cómo deben ser las características de los vehículos de movilidad personal, también se indican los requisitos para designar un laboratorio que debe realizar los ensayos de certificación y como se deben realizar estos ensayos.

Una de las características que deberán cumplir estos vehículos y que ayudaran a su identificación, es la información en un marcaje de fábrica, según la sección 26 del manual este marcaje debe ser:

El marcaje de fábrica único con material de aluminio, debe ser permanente, legible, ubicado de forma claramente visible, y que no permita su reutilización en otro vehículo, este marcaje debe contener:

- Velocidad máxima.
- Número de serie o identificación.
- Número de certificado.
- Año de construcción.
- Marca y modelo.

El ya citado manual de características, establece un régimen transitorio para poder exigir el proceso de certificación, estos plazos son:

- Hasta el 2024: Todos los modelos que se comercialicen a partir de 24 meses de la entrada en vigor del presente manual deberán contar con dicha certificación.

- Hasta el 2027: Los vehículos comercializados antes de la entrada en vigor del presente manual o durante el periodo transitorio establecido, podrán circular durante los 5 años siguientes a dicha entrada en vigor.

Por último, se debe indicar que los vehículos de movilidad personal (VMP) están excluidos de la Reglamentación europea, en concreto el Reglamento UE 168/2013, de 15 enero de 2013, que regula la homologación de vehículos de dos o tres ruedas.

Estos vehículos de dos o tres ruedas están dentro de la categoría “L”, que están destinados a circular en vías públicas, pero este Reglamento excluye de su aplicación en el artículo 2. 2, una serie de vehículos, como aquellos que no superan los 6km/h y en el apartado k), excluye los vehículos de movilidad personal, así como las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, que llevan un motor eléctrico de potencia igual o inferior a 250W y que no pueden superar los 25 km/h o se paran cuando el ciclista deja de pedalear.

Las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, son técnicamente equiparables a las bicicletas y entra dentro de la categoría de ciclos.

## **8. LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES**

Las ZBE son áreas del territorio en las que se regula la circulación de los vehículos más contaminantes. Desde hace años que algunas ciudades europeas ya han implantado estas ZBE, aunque no existe ningún requisito de armonización de estas zonas en Europa.

Se debe tener en cuenta que además de limitar el acceso de determinados vehículos por su nivel de contaminación, en caso de que tengan que acceder en algunos países se debe pagar para poder circular.

Los informes de la UE, como el del año 2016 sobre estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones (COMISIÓN EUROPEA, 2017), indica que la transición temprana hacia vehículos que tengan el menor impacto climático es uno de los objetivos y que se debe conseguir para obtener beneficios para la economía europea.

En estos momentos, en las ciudades aparecen nuevos sistemas de transporte y el automóvil pierde su protagonismo como único elemento de movilidad. Los temas ambientales asociados a una movilidad sólo basada en automóvil y vehículos contaminantes están llevando a una reflexión constante sobre las implicaciones que la movilidad urbana tiene para nuestra salud y sus efectos sobre otros aspectos como los desplazamientos laborales.

Por tanto, la planificación en las ciudades es necesaria ya que los aspectos de la movilidad urbana se están planteando como tareas difíciles y complejas. Éste es el objetivo de los planes de movilidad urbana. (MITECO, 2021). Pero no se debe perder de vista que los ZBE no son una eliminación de todos los modos de transporte motorizados, sino una limitación de aquellos medios de transporte más contaminantes. Que faciliten la proliferación de los vehículos de menor impacto climático.

El incremento de la contaminación urbana como consecuencia de la movilidad y el transporte unido a una mayor densidad del tráfico en nuestras ciudades, se ha convertido en un problema de índole ambiental que se intenta paliar con medidas que en última instancia son de restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes en las ciudades.

Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar de manera indiscriminada y requiere de una planificación y estudios que demuestren su necesidad con el objetivo final de protección del medio ambiente.

### ***8.1. LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO***

Con la publicación de la Ley de Cambio Climático, (Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética., 2021) que en su artículo 14 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes, establezcan en sus planes de movilidad urbana sostenible, PMUS una zona de bajas emisiones.

Esta ley pretende una movilidad sostenible sin emisiones y para ello implica a los municipios en atención al objetivo concreto que imponga, como indica la profesora (MORA RUIZ, 2021) la promoción de la movilidad sin emisiones consiste en la imposición de una obligación general para todas las Administraciones de adoptar medidas de renovación del parque de turismos y vehículos comerciales ligeros, de forma que, en 2050, no deberán realizar emisiones directas de CO<sub>2</sub>.

Esta ley está pendiente de un reglamento de desarrollo. En el mes de abril 2022, se ha publicado por parte del Ministerio un proyecto de real decreto que podría ser el futuro reglamento de desarrollo de las zonas de bajas emisiones, que en su primer artículo indica que las ZBE serán definidas y reguladas por las entidades locales en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.

La regulación mediante Ordenanza de las ZBE municipales deberá ir acompañado de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas zonas de bajas emisiones, además este proyecto de establecer una ZBE o más de una dentro del espacio del municipio, debe ser coherente y tener en cuenta los instrumentos de planificación local.

El artículo 14 de la Ley de cambio climático, establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

Este mismo artículo la ley indica que se debe entender por zona de baja emisión: “El ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la

clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.

Las actuaciones de implantación y puesta en funcionamiento de una ZBE deben reunirlos siguientes requisitos fundamentales:

### 1. ÁMBITO

Tener un ámbito continuo, delimitado por un viario que permita a los vehículos que lleguen a su perímetro, y no estén autorizados a entrar a la ZBE, continuar circulando sin acceder al interior de la ZBE.

### 2. CONTROL DE ACCESO

Estar completamente señalizada.

### 3. REORDENACIÓN

Prever la reordenación del espacio público en consonancia con la reordenación de la movilidad que produce la ZBE.

### 4. ORDENANZA

Disponer de una ordenanza municipal que restrinja el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, conforme a la clasificación de los mismos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente con el objeto de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorar la calidad del aire, impulsar la eficiencia energética y mejorarla movilidad en el ámbito local.

## ***8.2. SITUACIÓN TRANSITORIA EN LA REGULACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES***

Antes de la publicación del Real Decreto 1052/2022, algunos ayuntamientos han regulado las ZBE en sus Ordenanzas de movilidad y se han basado en la competencia que otorga la Ley de Tráfico (Real Decreto Legislativo 6/2015) en su artículo 7 letra g) que establece la posibilidad de restricción de la circulación a determinados vehículos en las vías urbanas por motivos ambientales.

El Real Decreto 1052/2022 ha entrado en vigor el 29/12/2022. Tiene 15 artículos y establece diferentes plazos en relación a los informes o revisión de las ZBE, anteriores a la entrada en vigor del real decreto. Las obligaciones que establece la normativa de las ZBE y los plazos de cumplimiento son:

- Plazo máximo 18 meses desde su aprobación: Los instrumentos de planificación, previos a la publicación del RD, deberán adaptarse a la normativa de establecimiento de la ZBE. En el art.6
- Al menos a los 3 años: El proyecto de ZBE deberá tener una primera revisión, según art. 10.4

- Cada 4 años: Revisiones posteriores a la primera revisión al menos- art. 10.4
- 30 días: Los proyectos de ZBE deben someterse a información pública durante un plazo no inferior- art. 11
- Cada 4 años: Cuando se apruebe la normativa que establece las ZBE, las entidades deben publicar en su página web un informe de valoración de los objetivos, art. 12.4
- 18 meses: Las ZBE establecidas con fecha anterior al 29-12-2022, deberán revisarse para adecuarse al Real Decreto en un plazo máximo de 18 meses.

Este real decreto tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y de conformidad con los principios de cautela y acción preventiva, de corrección de la contaminación en la fuente misma, de no regresión y de quien contamina paga. Los Objetivos de las ZBE que establece el Real Decreto en su articulado son:

- Mejorar la calidad del aire.
- Mitigar el cambio climático.

También se indican las finalidades de la norma, que deben ser cumplidas por las entidades locales cuando deban establecer estas zonas:

- Contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.
- Mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana.
- Impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva
- Menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro.
- Fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público
- Promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

Como características de este real decreto podemos destacar:

- Este Real Decreto se aplica a los proyectos de ZBE, contemplados en los PMUS y que se regulen en la normativa municipal y establece los requerimientos que deben tener esta zona en materia de calidad del aire, en materia de cambio climático, impulso del cambio modal y también en materia de ruido.
- El proyecto técnico de las Zonas de Bajas Emisiones que no tiene que ser el PMUS, deberá contener como mínimo los apartados del ANEXO I del Real decreto 1052/2022 y se debe someter el proyecto de ZBE(artículo 11 Real Decreto) a información pública durante un plazo no inferior a 30 días. Para delimitar y diseñar las ZBE se debe considerar el origen y destino de los desplazamientos, para evitar mayor concentración de vehículos en las zonas adyacentes de la ZBE. La normativa establece la posibilidad de establecer varias zonas de bajas emisiones y también crear ZES, zonas de especial sensibilidad.
- Las ZES son zonas: para proteger sectores más vulnerables, como población infantil y espacios próximos a equipamientos escolares, sanitarios, hospitales y residencias de ancianos. No se debe olvidar que el establecimiento de una ZBE en un municipio es una limitación a la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todo los más contaminantes, y por lo tanto estas restricciones deben quedar justificadas con los datos de indicadores de calidad del aire y de

ruido que justifiquen que con ello se mejora la contaminación ambiental y sonora.

Cabe también destacar que el propio real decreto, establece o recuerda en su exposición de motivos II, los criterios que la jurisprudencia de los tribunales está marcando en la creación de las zonas de bajas emisiones como han puesto de manifiesto las sentencias emitidas por los Tribunales Superiores de Justicia de Madrid y Cataluña sobre las ZBE establecidas en España hasta la fecha, el procedimiento de declaración y regulación de las ZBE debe cumplir:

- Las exigencias de transparencia de datos.
- Participación y debate público.
- Motivación y análisis de proporcionalidad y de alternativas,

Así como incluir un análisis adecuado de los impactos económicos, sociales, sobre el mercado y la competencia, de costes y beneficios y de cargas administrativas, debiendo quedar constancia de todo ello en los correspondientes expedientes.

### ***8.3. CRITERIOS JURÍDICOS A DESARROLLAR EN LA ORDENANZA DEMOVILIDAD QUE REGULA LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES***

Para finalizar este apartado y continuando con el criterio manifestado por la profesora titular de derecho administrativo de la Universidad de Huelva (MORARUIZ, 2021) debe destacarse que el cambio climático no es un problema exclusivamente ambiental, aunque este aspecto resulta fundamental.

Como apunta en el citado artículo la cuestión más compleja es la concepción misma que se mantiene de las competencias municipales, debiendo plantearse, una cierta revisión del esquema competencial general derivado, sobre todo, de los arts. 25 y 26 LBRL (Ley 7/1985, 1985) en pro de una mayor flexibilidad en su determinación y aplicación. Debería producirse una «adaptación normativa» desde la legislación básica de cambio climático.

Como indica la profesora y parte de la doctrina, con ello se articularía un marco general con el que dar carta de naturaleza a una acción municipal de carácter múltiple, apoyada en instrumentos jurídicos diversos, pero necesaria, para luchar contra el cambio climático y posibilitar la transición ecológica de los territorios y la sociedad, de acuerdo con el principio irrenunciable de desarrollo sostenible fundamental para el derecho climático.

## **9. MODIFICACIÓN DE LA LEY SOBRE TRÁFICO**

El 21 de marzo de 2022 ha entrado en vigor la última modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 2021).

Su objetivo, en una primera publicación cuando se presenta en el congreso de los diputados, se centraba principalmente en la “revisión de las infracciones que detraen

puntos”, como señalaba Francisco Alas-Pumariño, jefe de la Unidad de Normativa de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Esta modificación, era una propuesta de la DGT, que tenía muy claro que el conocido como Permiso por Puntos ha demostrado ser una herramienta muy válida para reducir la siniestralidad en las carreteras y ciudades. Los datos lo corroboran:

- Año 2005: El año 2005 (último sin permiso por puntos) se cerró con 3.268 fallecidos en vías interurbanas.
- Año 2006: En 2006 (el Permiso por Puntos entró en vigor el 1 de julio de ese año) el balance de víctimas mortales fue de 2.989 personas, y en 2021 murieron 1.004 personas en accidente de tráfico.
- Entre 2005 y 2009: Varios estudios específicos sobre esta materia indican que en torno al 15% de la reducción que se produjo entre 2005 y 2009 se debió directamente al impacto del permiso por puntos.

Pero también se tenía muy claro que ya habían pasado más de 10 años desde su última modificación (en 2009) y, como subraya el responsable de la Unidad de Normativa de la DGT, “era necesario actualizarlo para mejorar la eficacia del sistema y adaptarlo a los tiempos”.

### ***9.1. PROYECTO DE LEY***

El proyecto de ley que se presentó en el Congreso de los Diputados en el mes de marzo de 2021 y después de un largo recorrido hasta el mes de diciembre se han realizado unas 50 novedades.

Por un lado, se modifican algunas infracciones y los cambios se centran en aquellas que se vienen identificando como los comportamientos más peligrosos en la actualidad y que, por consiguiente, aumentan la detracción de puntos.

En concreto, se modifica el anexo II de la Ley que agrava la pérdida de puntos en infracciones como son:

- Teléfono móvil: Utilización de teléfono móvil sujetando el dispositivo con la mano, diferenciándolo de otros supuestos de utilización indebida que comportan menos riesgos. Se pasa de quitar de 3 a 6 puntos por utilizar el móvil con la mano mientras se conduce.
- Cinturón: Se quitarán 4 puntos (antes 3) por no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.
- Restricciones de circulación: Se introduce una nueva infracción grave, con 200 euros de cuantía por no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de las bajas emisiones.

### ***9.2. OTRAS MODIFICACIONES***

Cursos de conducción segura y eficiente: También con la modificación se prevé que los cursos de conducción segura y eficiente puedan servir para recuperar o bonificar con

dos puntos de saldo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a las personas que, aunque no hayan cometido infracciones graves, quieran mejorar su conducción y hacerla más segura y eficiente.

Permiso de puntos: En relación al permiso de puntos se unifica a dos años el plazo para recuperar el saldo inicial de puntos. Con esta modificación desaparece la distinción que existía entre dos años cuando constan sanciones graves y tres años cuando constan sanciones muy graves.

Límites de velocidad: Otra de las modificaciones ha sido la supresión de la posibilidad de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando, vehículos y motos, adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas.

Conducción profesional: En lo referente a la conducción profesional existen varias modificaciones, que pretenden dar respuesta a una mejora de la seguridad vial del colectivo de conducción profesional. Se prevé desarrollar un sistema on-line que favorecerá que las empresas de transporte y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si una persona conductora profesional que trabaja en estas empresas se encuentra en situación legal de poder conducir vehículos de transporte.

Tasa de alcohol: Otra novedad destacada y que puede afectar mucho a la conducción en zonas urbanas es que los conductores menores de edad que conduzcan cualquier vehículo no podrán circular con una tasa de alcohol superior a 0,0, tanto en sangre como en aire espirado y sigue tipificada como muy grave con 500 euros de multa.

Protección de ciclistas: Para conseguir mayor protección de los ciclistas se hace obligatorio, en vías con más de un carril por sentido, cambiar por completo de carril cuando se proceda a adelantar a ciclistas o ciclomotores. Además, se aumenta de 4 a 6 los puntos a detracer cuando se adelanta poniendo en peligro a ciclistas sin dejar la separación mínima obligatoria de 1,5 m. También se prohíbe parar o estacionar en carril bici o en vías ciclistas.

Arrojar objetos a la vía: Se ha modificado y concretado la infracción de arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que pueden producir accidentes o incendios pasa a ser infracción muy grave. Esta infracción supone la pérdida de 6 puntos y la sanción de 500 euros.

Dispositivos inalámbricos: Se autoriza la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de moto y ciclomotor, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecte a la seguridad en la conducción.

Como conclusión a esta publicación nos gustaría realizar una serie de resúmenes de lo visto a lo largo de la misma y que se traduce en:

- “Los cambios en las normas generales de la circulación de vehículos y peatones, constituyen uno de los mejores indicadores de la evolución que la sociedad

pretende en el uso de los espacios compartidos que constituyen las vías públicas, y a la vez pone de manifiesto la sensibilidad de la ciudadanía en seguridad vial”.

- “Los diferentes estudios coinciden en que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h respecto a uno que circule a 50 km/h. La velocidad del vehículo tiene una relación directa con las probabilidades de supervivencia del peatón atropellado”.
- La reducción de la velocidad en las ciudades a 30 km/h es una de las prioridades de la Agenda 2030, del gobierno de España, con el objetivo de convertir las ciudades en espacios más seguros reduciendo, tanto el riesgo de sufrir un accidente, como la gravedad del mismo.
- Con la modificación del Reglamento de vehículos, se modifica el apartado A de las definiciones del anexo II del citado reglamento, y se modifican algunos conceptos, además del nuevo de los vehículos de movilidad personal. Los nuevos conceptos son: Vehículos a motor y Vehículos de movilidad personal.
- Se debe indicar que los vehículos de movilidad personal (VMP) están excluidos de la Reglamentación europea, en concreto el Reglamento UE 168/2013, de 15 enero de 2013, que regula la homologación de vehículos de dos o tres ruedas.
- Las ZBE son áreas del territorio en las que se regula la circulación de los vehículos más contaminantes.
- Algunos ayuntamientos en España, ya han regulado en sus ordenanzas de movilidad la posibilidad de establecer Zona de Bajas Emisiones, en base a las competencias de la Ley de tráfico y en base al estudio técnico que debe acompañar estas restricciones de tráfico en las ciudades.

## **10. BIBLIOGRAFÍA**

- COMISIÓN EUROPEA. (2017). Movilidad Urbana Sostenible. Política europea, práctica y soluciones. Bruselas. Obtenido de este enlace.
- Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (21 de diciembre de 2021). BOE 304.
- Ley 7/1985, d. 2. (1985). Reguladora de las Bases del régimen Local. BOE-30.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. (21 de 05 de 2021). BOE- 121. Obtenido de este enlace.
- MITECO. (2021). Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE). Madrid.
- MORA RUIZ, M. (2021). La acción municipal de lucha contra el cambio climático tras la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética: ¿un modelo suficiente para la Administración local. Anuario de Derecho Municipal, 115-140.

- Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. (19 de 04 de 2022).
- Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, modifica Reglamento General de Circulación. (2020). BOE 297.
- UNIÓN EUROPEA. (2017). Movilidad Urbana Europea. Contexto de la política.