



Consulta pública previa

Modificación del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en materia de protección de usuarios vulnerables

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la modificación del **Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre**, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, publicado por Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, se plantea el siguiente cuestionario: Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren, pueden hacer llegar sus opiniones sobre los aspectos planteados en este cuestionario, **hasta el día 14 de febrero de 2021**, a través del siguiente buzón de correo electrónico: participacion.normativa@dgt.es.

Antecedentes de la norma	La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 establecía, como uno de los siete objetivos a conseguir al final de la presente década, la protección de los usuarios más vulnerables de la vía, promoviendo una movilidad más segura de aquellos, tanto en ámbito interurbano como en el urbano. Así mismo, y más recientemente la Nueva Agenda Urbana (ONU) y su
---------------------------------	--

	<p>expreso mandato para trabajar en aras de proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, apunala la necesidad de intervención en materia de movilidad de usuarios vulnerables</p> <p>Por su parte, en la declaración de Estocolmo de Seguridad vial de febrero de 2020, se reconoce el impacto significativo de los accidentes de tránsito en la población vulnerable en vías urbanas, exhortando a los Estados Miembros a la reducción de muertes por accidentes de tráfico en, al menos, un 50 % entre 2020 y 2030. Así mismo, se insta al mantenimiento del enfoque en la gestión de la velocidad, y especialmente al establecimiento de una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos interactúan de forma frecuente y planificada.</p> <p>A su vez, el Marco de política de seguridad vial de la UE 2021-2030, en su apartado 4.3.5, relativo a la los nuevos patrones de movilidad y cambio demográfico, reclama a los Estados miembros, la inducción de políticas de movilidad activa, especialmente en el ámbito urbano y a gestionar, en términos de maximización de la seguridad, la proliferación de usuarios vulnerables.</p> <p>En esta misma idea, la Agenda 2030 y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, vienen a reafirmar la necesidad de impulsar políticas de protección medioambiental y preservación de la salud de las personas.</p>
Problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma	<p>Principalmente:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Proporcionar cobertura normativa a la interacción de los conceptos de movilidad segura y sostenible, junto al de visión 0.▪ Adecuar la normativa estatal a las necesidades de una movilidad urbana segura y sostenible, estableciendo un nuevo marco de obligaciones y derechos para los principales actores de la movilidad urbana: peatones, conductores de vehículos a motor, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal, etc., con especial incidencia en la protección de los usuarios vulnerables• Desarrollar las previsiones legales sobre restricciones medioambientales en vías interurbanas y urbanas, toda vez que el texto refundido únicamente se centraba en aspectos competenciales y no sustantivos.▪ Regulación de nuevas formas de movilidad, desarrolladas al amparo del impulso de una movilidad más sostenible, pero que requieren regulación para asegurar una pacífica convivencia.

	<ul style="list-style-type: none">▪ Canalizar el desarrollo normativo de conformidad con los objetivos de la Unión Europea para la década 21-30.
Necesidad de su aprobación y oportunidad	<p>La aprobación del Reglamento General de Circulación que data del año 2003, evidencia el desfase temporal y conceptual, entre la regulación actual y la consecución de los objetivos que la presente reforma pretende. No solo, se busca dar cobertura normativa a conceptos no previstos, por novedosos, en la regulación vigente, sino orientar la misma, a la luz de principios medioambientales y de sostenibilidad que exigen la aceptación de nuevas formas de movilidad. La apuesta por una movilidad más sostenible, pero que, en la medida en que suponen una clara apuesta por la proliferación de usuarios vulnerables, especialmente en el ámbito urbano, exige que toda medida se oriente a preservar la máxima seguridad. Se trata, en definitiva, de desplazar el eje tradicional sobre el que pivota la normativa de tráfico (vía y vehículo) por el más novedoso (persona/entorno urbano).</p> <p>Así las cosas, el Marco de política de seguridad vial de la UE 2021-2030, la declaración de Estocolmo 2020, la Nueva Agenda Urbana (ONU), la Agenda 2030 y la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, establecen mandatos expresos de adopción de medidas, en relación a la protección de usuarios vulnerables, la recuperación para éstos del entorno urbano y la preservación de su seguridad. .</p> <p>Se estima que la definición del concepto de usuario vulnerable, y su necesaria protección jurídica, tendrá un alto impacto en la mejora de los datos de siniestralidad, que se hace imprescindible, no solo atendiendo a las abultadas cifras actuales de siniestralidad en relación a este colectivo, sino en previsión de su aumento, toda vez que por razones demográficas y de apuesta por medios de movilidad alternativos al motor, se espera su proliferación.</p> <p>Adicionalmente, las circunstancias propiciadas por la crisis sanitaria de la Covid-19, están evidenciado una necesaria transformación en los hábitos de movilidad, basados en una mayor preeminencia del vehículo privado respecto al público a fin de mantener la distancia social y evitar contagios, pero también, revelan un inusitado impulso a medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, que no solo restrinja la posibilidad de contagio, por ser éstos de uso individual, sino que al tiempo, permitan una protección medioambiental en términos de sostenibilidad. Toda vez que la base de la reforma que se propone se refiere a los usuarios vulnerables, con incidencia específica en la bicicleta, la reforma pretendida del Reglamento General de Circulación resulta, si cabe, aún más oportuna y necesaria.</p>
Objetivos de la norma	<ol style="list-style-type: none">1. Aumentar el nivel de seguridad de los usuarios de las vías, especialmente de los vulnerables en términos de sostenibilidad.2. Reducir el nivel de siniestralidad en general, y específicamente

	<p>de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas) en vías urbanas.</p> <ol style="list-style-type: none">3. Establecimiento de un marco general regulatorio de los vehículos de movilidad personal.4. Inclusión y regulación nuevas señales y marcas viales.5. Reducir la tasa de siniestralidad en los términos que señala la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.
Posibles soluciones alternativas regulatorias	Los cambios deben realizarse mediante la modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre o mediante modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre
Posibles soluciones alternativas no regulatorias	No se contemplan