

22 DE JUNIO DE 2023

Salón de Actos

Consejería de Economía, Hacienda,
Fondos Europeos y Administración Digital
Avda. Teniente Flomesta, 3
30001 Murcia

+ Información

info.efiap@carm.es

968 375 031 · 968 368 047

   #EfiapPF23

JORNADA

ACTUALIZACIÓN NORMATIVA E INTERVENCIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Ponentes

Virginia Jerez Cayuela
Jefa Provincial de Tráfico de Murcia

M^a Ángeles Martínez Ripoll
Jefa de Servicios Administrativos
Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia

Reglamento General de Circulación

- **Real Decreto 970/2020**, de 10 de noviembre, por el que se modifican el **Reglamento General de Circulación**, aprobado por **RD 1428/2003**, de 21 de noviembre y el **Reglamento General de Vehículos**.
- **Manual ciudades 30**
- **Instrucción MOV21/3** sobre Zonas de Bajas Emisiones y otras regulaciones de acceso a los vehículos en área urbana
- **RD 1052/2022**, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones
- **Instrucción MOV 2022/12** Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico

Reglamento General de Circulación

- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos.

Las ciudades españolas vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad.

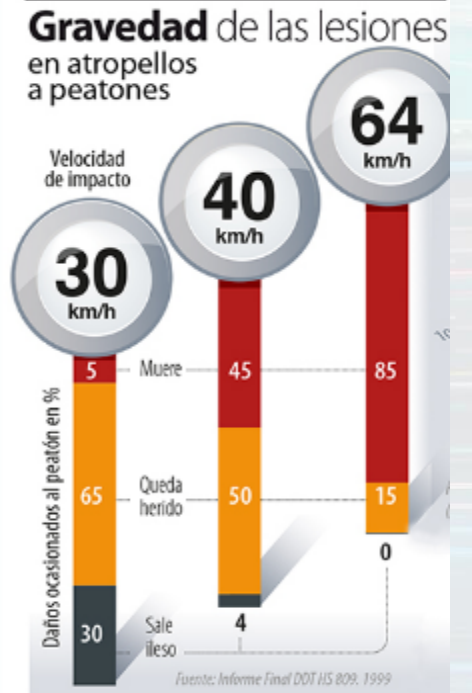


**A 30 hay
más vida**

**En 2017 fallecieron
en ciudades españolas
509 personas.**

**El 80% colectivo
vulnerables**

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.



Esta modificación garantiza al mismo tiempo, la fluidez de los desplazamientos realizados en las grandes avenidas de la ciudad así como, la reducción del impacto negativo en la calidad del aire de las ciudades.

En 2019, **519 personas** murieron en accidente de tráfico en una vía urbana, 427 (el 82%) eran vulnerables



Peatones



Motoristas



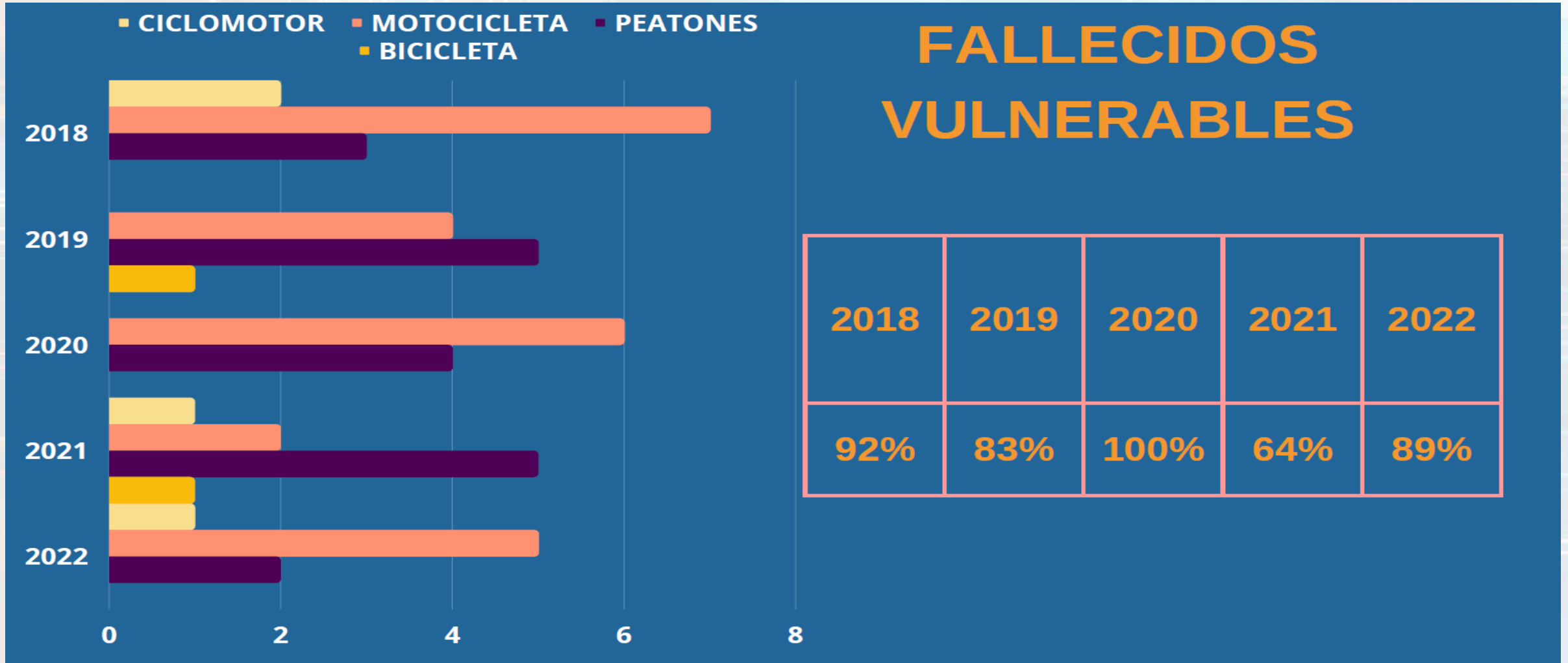
Ciclistas



Ciclomotor




Siniestralidad vulnerables Murcia vía urbana




Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.


1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

a)  en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.



b)  en vías de un único carril por sentido de circulación.



c)  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.

Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para transporte público y motos sin segregar.



2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.



4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante podrá ser ampliado por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

«Artículo 38. Circulación en autopistas, autovías y otras vías».

«4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.»



«Artículo 38. Circulación en autopistas, autovías y otras vías».

«4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.»



NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA Imp.Rd	RESPONS	COMENTARIO	MATERIA
CIR	038	4				CIRCULAR POR TRAVESIA, VIA INTERURBANA, AUTOPISTA Y AUTOVÍA QUE TRANSCURREN DENTRO DE POBLADO, ASI COMO EN TÚNELES URBANOS, CON VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. (SI EL VMP TRANSCURRE POR UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA FUERA DE POBLADO, LA DENUNCIA SE TRAMITARÁ COMO INFRACCIÓN AL ARTÍCULO 20.1, OPCIÓN 5A. LTSV.)	200.0	Conductor	NOTA: Nuevo supuesto derivado de incorporación de este apartado cuarto por RD 970/2020, de 10 de noviembre, referido a una específica prohibición de circulación de VMP por ciertas vías que transcurren dentro de poblado, completando lo ya establecido para el resto de supuestos por el propio nuevo art. 20.1 LTSV recientemente modificado por Ley 18/2021.	AUTOPISTA -AUTOVÍA
LSV	020	1	5A	0	Grave 076.- X)		100.0			

Reglamento General de Circulación

- Manual ciudades 30

- Manual creado para promover y ayudar a las autoridades municipales a aplicar la modificación de Reglamento General de Circulación de forma efectiva
- El manual está disponible en las webs de la DGT y de la FEMP



Nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías. Ejemplos de aplicación



VÍAS CON PLATAFORMA ÚNICA DE CALZADA Y ACERA

1. Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera.
2. Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera para dos sentidos de circulación.

VÍAS URBANAS CON UN ÚNICO CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

3. Único carril por sentido de circulación.
4. Ciclovia.
5. Único carril por sentido de circulación.
6. Único carril por sentido de circulación.

VÍAS URBANAS CON DOS CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

7. Dos carriles por sentido de circulación.
8. Dos carriles por sentido de circulación.
9. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
10. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para transporte público y motos sin segregar.
11. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para transporte público segregado.
12. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas.
13. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y uno reservado para transporte público sin segregar.
14. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y uno reservado para transporte público segregado.

VÍAS URBANAS CON TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

15. Tres carriles por sentido de circulación.
16. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
17. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para el transporte público sin segregar.
18. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para el transporte público segregado.
19. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público sin segregar.
20. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público segregado.
21. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas y otro reservado para transporte público sin segregar.

VÍAS URBANAS CON MÁS DE TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

22. Más de tres carriles por sentido de circulación.
23. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
24. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público segregado.
25. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas.
26. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas y otro reservado para transporte público sin segregar.
27. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas y otro reservado para transporte público segregado.

OTRAS VÍAS URBANAS

28. Travesías.
29. Autovías y autopistas urbanas.

ANEXO OTROS CASOS

30. Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera y separación física del flujo peatonal.
31. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
32. Vías con un carril en un sentido de circulación y dos carriles en el otro sentido.

VÍAS CON PLATAFORMA ÚNICA DE CALZADA Y ACERA

1. Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera.
2. Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera para dos sentidos de circulación.

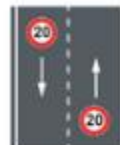
VÍAS URBANAS CON UN ÚNICO CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

3. Único carril por sentido de circulación.
4. Ciclovía.
5. Único carril por sentido de circulación.
6. Único carril por sentido de circulación.

VÍAS CON PLATAFORMA ÚNICA DE CALZADA Y ACERA

SITUACIÓN

Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera para dos sentidos de circulación.



NORMATIVA

- Art.50.1.a) El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- Art. 50.2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal.

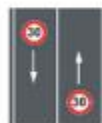
EJEMPLO



VÍAS URBANAS CON UN ÚNICO CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

SITUACIÓN

Único carril por sentido de circulación.



NORMATIVA

- Art.50.1.b) El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- Art. 50.2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal.

EJEMPLO



VÍAS URBANAS CON DOS CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

7. Dos carriles por sentido de circulación.
8. Dos carriles por sentido de circulación.
9. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
10. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para transporte público y motos sin segregar.
11. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para transporte público segregado.
12. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas.
13. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y uno reservado para transporte público sin segregar.
14. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y uno reservado para transporte público segregado.

VÍAS URBANAS CON DOS CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

SITUACIÓN

Dos carriles por sentido de circulación.



NORMATIVA

- Art.50.1.c) El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.
- Art 50.2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal.

EJEMPLO

Antes



Después



VÍAS URBANAS CON TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

15. Tres carriles por sentido de circulación.
16. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
17. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para el transporte público sin segregar.
18. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para el transporte público segregado.
19. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público sin segregar.
20. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público segregado.
21. Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas y otro reservado para transporte público sin segregar.

VÍAS URBANAS CON TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

SITUACIÓN

Tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.



NORMATIVA

- Art.50.1.c) El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.
- Art 50.2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal.

EJEMPLO

Antes



Después



VÍAS URBANAS CON MÁS DE TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

- 22. Más de tres carriles por sentido de circulación.
- 23. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
- 24. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público segregado.
- 25. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas.
- 26. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas y otro reservado para transporte público sin segregar.
- 27. Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno reservado para bicicletas y otro reservado para transporte público segregado.

VÍAS URBANAS CON MÁS DE TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

SITUACIÓN

Más de tres carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y otro reservado para transporte público segregado.



NORMATIVA

- Art.50.1.c) El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.
- Art 50.2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

EJEMPLO



OTRAS VÍAS URBANAS

- 28. Travesías.
- 29. Autovías y autopistas urbanas.

ANEXO OTROS CASOS

- 30. Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera y separación física del flujo peatonal.
- 31. Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril.
- 32. Vías con un carril en un sentido de circulación y dos carriles en el otro sentido.

ANEXO: OTROS CASOS

SITUACIÓN

Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera y separación física del flujo peatonal.



NORMATIVA

- Art.150.1.a) El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- Art. 90.2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal.

EJEMPLO

Antes

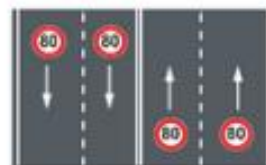


Después



SITUACIÓN

Autovías y autopistas urbanas.



EJEMPLO

Antes



Después



NORMATIVA

- Art.50.6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurran dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante podrá ser ampliado por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

Reglamento General de Circulación

- Instrucción MOV 21/3 sobre Zonas de Bajas Emisiones y otras regulaciones de acceso a los vehículos en área urbana (UVAR)
- RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones
- Instrucción MOV 2022/12 Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico

Instrucción MOV 21/3 sobre Zonas de Bajas Emisiones y otras regulaciones de acceso a los vehículos en área urbana (UVAR)

Esta instrucción facilitará la aplicación de la ley de Cambio Climático impulsada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que entró en vigor el pasado 22 de mayo. La norma dispone que los municipios de más de 50.000 habitantes - así como los de más de 20.000 con incumplimientos en materia de calidad del aire- y los territorios insulares, deberán establecer zonas de bajas emisiones antes de 2023.

Se define zona de bajas emisiones según lo indicado en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética:

“Se entiende 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.”

ZBE: HERRAMIENTA

Regulación de acceso urbano de vehículos

Mayor sostenibilidad en la movilidad

Aplican criterios ambientales a las estrategias de control de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos

Contribuyen a la mejora de la calidad del aire y la salud de los ciudadanos

Mitigación cambio climático y la contaminación acústica

Estímulo eficiencia energética del transporte

NUEVA SEÑAL VERTICAL

Establecer una señal común a todos los municipios va en la línea del establecimiento de protocolos comunes perseguido por la Unión Europea.

La señal informa de la entrada prohibida a vehículo de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal.



PLATAFORMA DGT 3.0

Está en disposición de recibir la información sobre zonas de bajas emisiones u otras restricciones, sus **horarios y la tipología de vehículos a los que afectan**, para a continuación facilitar que esta información llegue a los conductores a través de los **dispositivos móviles o de la pantalla de a bordo de sus vehículos**, advirtiéndoles de la aproximación a una zona restringida y las limitaciones de las mismas, así como de cualquier evento deportivo, peatonalización puntual de tramos (por ejemplo entrada y salida de centros escolares) o de la ejecución de obras, entre otras



RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (entró en vigor al día siguiente de su publicación)

Objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Finalidades,

- ✓ contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana,
- ✓ impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro,
- ✓ fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.



Qué municipios



- los municipios de más de 50.000 habitantes.
- los territorios insulares
- y los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de contaminantes regulados



Extracto de preceptos con transcendencia en competencias DGT:

Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y clasificación ambiental

En las prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante: **se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones.**

Las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado.

Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones previstos en el apartado E del citado anexo.

Artículo 10. Contenido mínimo del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones y plazos de revisión

2. **Se deberá informar a la Dirección General de Tráfico** y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos, con base en su clasificación ambiental, en el plazo **máximo de un mes desde su establecimiento**.

La Dirección General de Tráfico pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.



DGT 3.0



Asunto: Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0.

ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2023/01

El artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece que "los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes- cuando superen determinados valores límite de los contaminantes" - deberán adoptar medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones, entre ellas, el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones"

En desarrollo del texto legal, el pasado 27 de diciembre de 2022 se publicaba el Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. La norma dispone en su artículo 10.2 que "se deberá informar a la Dirección General de Tráfico y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos, con base en su clasificación ambiental, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento." De esta forma, continúa el precepto, "la Dirección General de Tráfico pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad"

Para hacer efectivo el mandato reglamentario, la Dirección General de Tráfico pone a disposición de las autoridades locales la plataforma DGT 3.0. En ella, Ayuntamientos y Áreas Metropolitanas deberán compartir con el ciudadano la información estática y dinámica que caracterice dichas Zonas de Bajas Emisiones.

Coste del trámite

Coste del trámite: Gratuito

Ficheros ZBE

Las zonas de bajas emisiones (ZBE) ocupan un puesto destacado dentro de las diferentes regulaciones de acceso de vehículos a las ciudades y aplican criterios ambientales a las estrategias de control de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, incidiendo directamente en la movilidad, especialmente en vehículo privado. La aplicación de las ZBE a municipios con más de 50.000 habitantes (cerca de 154), territorios insulares y determinados municipios con más de 20.000 habitantes y su potencial afectación a más de la mitad de la población española hace que resulte conveniente favorecer el proceso de transición a un nuevo escenario bastante diferente del actual.

De cara a la gestión de las ZBE, la DGT genera diariamente el fichero ZBE (Zona de Bajas Emisiones). En dicho fichero se lista la matrícula todos los vehículos matriculados en España que tienen derecho a obtener un distintivo ambiental. También se indica, para cada vehículo, el tipo de distintivo que le corresponde y datos sobre la localidad donde el vehículo tiene su domicilio fiscal.



En línea

Descarga de fichero
ZBE

Coste del trámite

Coste del trámite: Gratuito

Antes de poder acceder a los ficheros disponibles para la descarga (MOVILIDADÓN y ZBE), el organismo deberá estar dado de alta en el servicio y otorgar los permisos pertinentes a los usuarios que van a descargar los ficheros. Consulta con la Jefatura u Oficina de Tráfico correspondiente a tu organismo.

Documentos relacionados

Guía codificada de infracciones - ARCI



Artículo 14. Señalización.

Las ZBE se señalarán de forma clara en los puntos de acceso a la misma, utilizando para ello la señal regulada en la Instrucción MOV 21/3, aprobada por la Dirección General de Tráfico el día 2 de junio de 2021, sin perjuicio de la señal que se incorpore en el Catálogo oficial de señales de circulación, aprobado conjuntamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio del Interior



Artículo 15. Régimen sancionador.

En el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE, conducta constitutiva de la infracción tipificada como grave en el artículo 76 z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma.

LSV	076	-	5F	0	Grave 076.- Z)	NO RESPECTAR EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO RESEÑADO LAS RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN DERIVADAS DE LA APLICACIÓN DE LOS PROTOCOLOS ANTE EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN Y DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES.	200.0	Conductor	NOTA: Nueva tipificación de conducta grave insertada en la redacción del artículo 76, letra z quater) de LTSV tras modificación por Ley 18/2021, en relación con la posible vulneración de las restricciones de circulación establecidas por la respectiva Autoridad competente por causa de puntuales episodios de contaminación y de zonas de bajas emisiones.	LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN
LSV	018	-					100.0			

Instrucción MOV 2022/12 Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico

1. Pictograma de la señalización de los puntos de recarga en las vías

Los puntos de recarga se señalarán en las vías con las señales cuyo pictograma y significado se indican a continuación:

A) "Surtidor de carburante y estación de recarga eléctrica. Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de estación de recarga eléctrica"



B) “Estación de recarga eléctrica. Indica la situación de una estación de recarga eléctrica”



C) “Surtidor de carburante, GLP y estación de recarga eléctrica. Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de gas licuado de petróleo (GLP) o autogás y estación de recarga eléctrica”



2. Pictograma de señalización de vehículo eléctrico

Se utilizará el pictograma de vehículo eléctrico cuando sea necesario indicar que el alcance de la señalización se refiere a este tipo de vehículos.



Instrucción VEH 21/ 5 Señalización voluntaria de advertencia de peligro de ángulos muertos en autocares, vehículos comerciales ligeros, camiones rígidos, tractocamiones y vehículos de transporte de residuos urbanos

Finalidad de la misma es:

- proteger a los usuarios vulnerables
- definir la señal voluntaria de advertencia de peligro de ángulos muertos, sus características y su correcta disposición en los vehículos.
- mejora de la visión directa.

La colocación de la señal de advertencia de peligro de ángulos muertos es de carácter **voluntario**

La colocación de la señal de advertencia de peligro de ángulos muertos será voluntaria para los titulares de:

- Vehículos de transporte de viajeros de más de 9 plazas, incluido el conductor, (M2 y M3)
- Vehículos de transporte de mercancías de las categorías N1, N2 y N3
- Vehículos de transporte de residuos en el ámbito urbano (N2 y N3)

Esta señal **NO** es de aplicación para los siguientes vehículos:

- Vehículos agrícolas y forestales
- Vehículos de operaciones de vialidad invernal
- Vehículos de intervención de los servicios de gestión y mantenimiento de carreteras
- Vehículos a motor y vehículos remolcados.



Entre todos 
 **sumamos**
CIUDADES 
 **SEGURAS**