

**A la atención del equipo de normativa de la DGT participacion.normativa@dgt.es
Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior)**

Yo,

con DNI y domicilio en,

Suscribo el documento de alegaciones para el proyecto del Real Decreto, en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, puesto a disposición de la ciudadanía en la web del Ministerio del Interior para trámite de Audiencia e información pública.

Valoro el esfuerzo de la DGT en esta ocasión, por adaptar la normativa a la realidad actual y promover una convivencia armoniosa entre los conductores de usuarios de vehículos vivienda y el entorno social.

Sin embargo, quiero destacar que, además del estacionamiento, existen otros aspectos del hecho circulatorio que afectan a nuestros derechos como conductores de vehículos vivienda y en general nuestros derechos fundamentales como ciudadanos

En particular, me gustaría abordar estas cuestiones, que son sin duda un punto de fricción entre nuestro colectivo y algunas corporaciones locales:

- **Señales modificadas**
- **Señales de restricción de paso sin objeto**
- **Ordenanzas Fiscales altamente discriminatorias. Tasas estacionamiento abusivas**
- **Libertad de circulación**

• Señales modificadas:

Constantemente observo que algunas señales de tráfico han sido modificadas para discriminar específicamente a los vehículos vivienda, me refiero a señales que **no figuran** en el Anexo I del Reglamento General de Circulación.

Esta variedad de señales sancionables como falta **muy grave**, debido a la modificación que representan, tipificada como tal en el Texto refundido Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su Título V de Régimen sancionador, concretamente en su apartado de Sanciones muy graves Art. 77 donde se tipifica: "alteración o deterioro de la señalización **permanente**".

Estas señales modificadas, **vulneran lo articulado** en el Texto refundido Ley de Tráfico en su artículo 55. En cuanto a su *Formato*.

1. Reglamentariamente se **establecerá el Catálogo Oficial de Señales de la Circulación y Marcas Viales**, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia.
2. Dicho Catálogo especificará necesariamente la **forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de éstas**, en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.
3. Las señales y marcas viales **deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezca**.

Me refiero a las múltiples, imaginativas, pero no ajustadas a derecho señales cuyo contenido ha sido modificado, y que proliferan en muchos entornos de nuestra geografía, por ejemplo: Alguno de los tipos de señales R-100, R-101, R-307, R-308 modificadas, existen muchas más, y múltiples combinaciones de ellas.



Señales que carecen de validez legal y a pesar de lo cual, se utilizan como **mecanismo discriminatorio** contra el colectivo de conductores de vehículos vivienda. Esto puede generar conflictos cuando un agente impone una sanción basándose en un supuesto incumplimiento relacionado con estas señales.

Ello vulnera el derecho reflejado en el **Artículo 25 de la Constitución Española.**:

1. Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento.

Es importante recordar que dichos agentes **están obligados a conocer la legislación estatal** por su condición de autoridad. Al tomar posesión como funcionarios públicos, juran o prometen defender los preceptos de la Constitución Española y el ordenamiento jurídico.

- **Señales de restricción de paso sin objeto**

En ciertas ocasiones se colocan señales de restricción de paso que no persiguen un fin legítimo ni contribuyen a la seguridad vial, sino que se instalan con el propósito de discriminar a los conductores de vehículos vivienda. Es esencial revisar y ajustar estas señales para garantizar la protección de nuestros derechos y la seguridad de todos los usuarios de la carretera.



En ocasiones, nos encontramos con señales como la que figura en la imagen anterior, “híbrido ilegal”, instalada en un entorno real del cual se muestran a continuación varias fotos panorámicas.

El uso de la señal R-205 ‘sin objeto’ es una **práctica común por parte de algunos ayuntamientos**. Al no existir un motivo justificado en términos de seguridad vial, estas señales ejercen una función **disuasoria y restrictiva de la libertad de circulación**, lo cual podría considerarse inapropiado.”

Es importante que las señales de tráfico reflejen necesidades reales de seguridad y regulación del tráfico, y no se utilicen de manera que puedan **infringir los derechos de los conductores**, tal y como indican los artículos 55 y 58 de la Ley de Seguridad Vial.



Como se puede observar, **no existe ningún objeto**, como concepto recogido en el artículo 58 de la Ley de Seguridad Vial para el uso de la señal R-205 de limitación de altura, pues no representa ningún riesgo para la seguridad vial

Según el **artículo 58 de la Ley de Seguridad Vial**, el titular de la vía o la autoridad encargada de la ordenación y gestión del tráfico **debe ordenar la retirada** y, cuando proceda, la sustitución inmediata por señales adecuadas a la normativa vigente, de aquellas que hayan perdido su objeto o no lo cumplan a causa de su deterioro. Esto significa que cualquier señal, como la R-205 que indica una limitación de altura, **debe tener un propósito claro y estar justificada en términos de seguridad vial**.



Aquí, en la imagen anterior, complementan la señal con “excepto servicios”. Además, como se observa en esta panorámica, **no existe un problema de espacio, dado que el aforo permite perfectamente el estacionamiento de vehículos vivienda, sin importar sus dimensiones**.



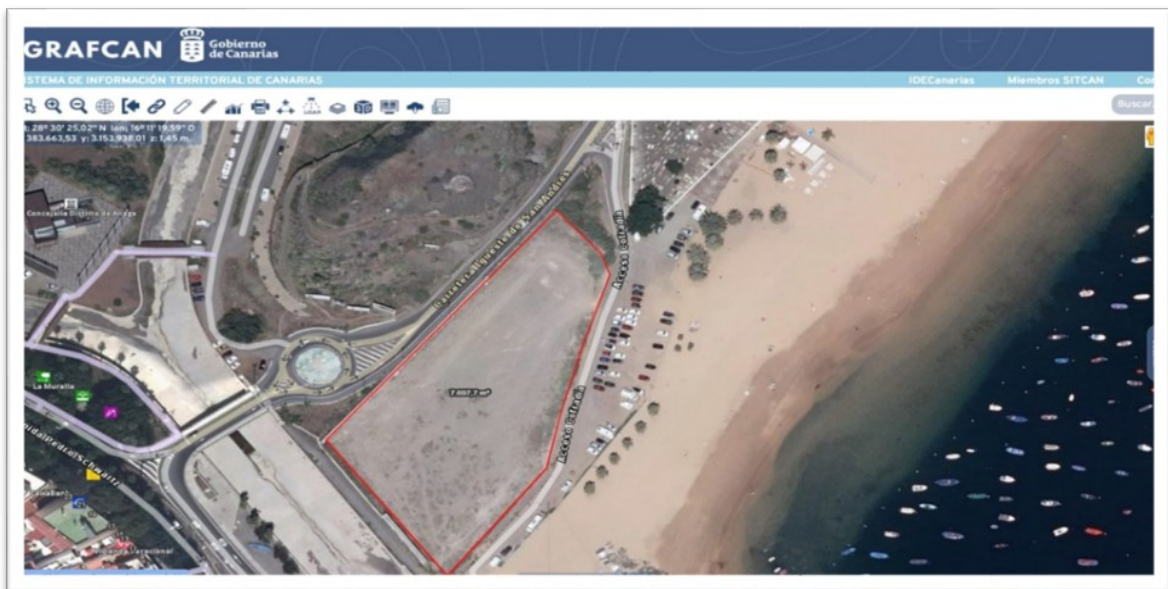
En esta imagen, se observan al fondo, unos autocares estacionados, lo que deja claro que en ese espacio **no es necesario hacer uso de la señal R-205** con limitación de altura de 2,2m.



A continuación, presento una imagen con la misma limitación de altura por R-205, en este caso con barrera superior.



Además, se anexa también la imagen de vista en planta, con el perímetro delimitado en rojo, que permite valorar que **no existe un objeto real de velar por la seguridad vial**, el uso de la señal y barrera tiene una finalidad mera y netamente discriminatoria.



Esta situación de discriminación es habitual, especialmente en nuestros municipios costeros, donde el uso de estas señales sin un objeto claro **pervierte el espíritu de nuestra legislación** y su finalidad preventiva en términos de seguridad vial.

Este hecho **infringe lo estipulado en la Ley de Seguridad Vial en su Artículo 58** sobre la retirada, sustitución y alteración. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la ordenación y gestión del tráfico **ordenará la inmediata retirada** y, cuando proceda, la sustitución por señales adecuadas a la normativa vigente, de aquellas que hayan perdido su propósito o no lo cumplan debido a su deterioro.

Tal circunstancia se observa también en **múltiples estacionamientos exteriores** de centros comerciales limitando nuestra libertad de circulación, vulnerando lo articulado en el título preliminar del Reglamento de Circulación, *Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*:

Artículo 1. Ámbito de aplicación

1. Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

En ocasiones, estas señales R-205 **se utilizan con el único fin de limitar nuestro derecho a la libertad de circulación**, incluso, se emplean estas señales para permitir solo una ruta o itinerario posible que nos dirige y finaliza en la entrada de un camping.

Invocando el precepto legislativo de rango jerárquico superior como la Ley de Seguridad Vial, en su artículo 58 a apartado 1, donde articula textual y taxativamente su **inmediata retirada**.

*"1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la ordenación y gestión del tráfico ordenará la **inmediata retirada** y, cuando proceda, la sustitución por las que sean adecuadas a la normativa vigente, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro.*

Propondremos este texto: "se considerarán nulas de pleno derecho e ilegales, las normas reguladoras o el establecimiento de limitaciones físicas que restrinjan discriminatoriamente la circulación y estacionamiento de vehículos vivienda."

- **Ordenanzas Fiscales Altamente Discriminatorias.** Por ejemplo, las ORDENANZAS municipales que tarifican por dimensiones sin aplicar criterios de proporcionalidad aritmética directa.

El hecho de tarificar el estacionamiento debe limitarse para **asegurar la proporcionalidad**. De lo contrario, nos encontramos con casos como el siguiente: el tamaño de ocupación en porcentaje de un vehículo turismo de 5 metros de longitud comparado con un vehículo vivienda de 8 metros, sin embargo, existen ordenanzas que cobran hasta 10 veces más a un vehículo vivienda.

Esto constituye una discriminación hacia los vehículos vivienda. **Aplicar un criterio de proporcionalidad aritmética directa en el ejemplo siguiente sería que un vehículo de 5 metros pagase una tasa de 5 euros y uno de 8 metros una tasa de 8 euros.**

Sin embargo, la realidad observada en la OOMM fiscal siguiente es que un vehículo de 5 metros paga 5 euros y uno de 6,7, u 8 paga 50 euros, **10 veces más.**



A continuación, presento el detalle de una Ordenanza Municipal Fiscal vigente y la señal que la publicita.

AJUNTAMENT DE CADAQUÉS - Silvi Rahola, 2 - 17488 Cadaqués (Alt Empordà) Tel: 972258200 www.cadaques.cat	
.2.D) Utilització de local i serveis de personal en els casaments que se celebren i es dependències municipals	
Per cada servei	200,00 €
Per cada servei en dia festiu	300,00 €
.2.E) Utilització aparcament Portlligat Utilització Aparcaments Municipals Senyalitzats	
1.2.E) Utilització aparcament Portlligat	€/dia
Utilització Aparcaments Municipals Senyalitzats	
Vehicles	5,00 €
Autocaravanes (durada d'estacionament 48h)	50,00 €
Autocars	200,00 €

Para **evitar el abuso** o discriminación por razón de las medidas de los vehículos vivienda proponemos que las tasas aplicables se basen en el concepto de **“proporcionalidad aritmética directa”**.

Ello **lejos de suponer una invasión de las competencias** atribuidas a las corporaciones locales **permite de facto una aplicación justa y equitativa**, pues no impone un importe de tasas, pero si plantea un marco proporcional y justo al respecto, eliminando de la ecuación una posible variable discriminatoria.

Cuestión de justicia planteada por ustedes en términos de defensa de la seguridad jurídica, en el espíritu mismo de su propuesta cuando redactan... *“De este modo, las Administraciones locales podrán sancionar el estacionamiento de estos vehículos cuando incumplan las condiciones reglamentarias y, por su parte, los usuarios tendrán **la seguridad jurídica de que su estacionamiento no será discriminado**, siempre que cumplan las condiciones de estacionamiento establecidas.”*

- **Libertad de circulación**

Para poder estacionar en condiciones de libertad, es necesaria una condición previa, es **imprescindible poder llegar al destino**. A continuación, presento la ordenanza que establece el techo de vehículos que pueden acceder a Formentera, se adjunta extracto de esa ordenanza en vigor publicada con la referencia descrita en el Boletín Oficial de les Illes Balears, donde compara cuantos vehículos y de que tipo puede acceder a la isla, en todos los casos el **techo de vehículos viviendas es 0 (cero)**.

Esta medida se tomó con el fin de corregir la congestión y los problemas derivados de la alta afluencia de personas y vehículos, especialmente durante los períodos de verano, y para proteger el equilibrio medioambiental de la isla.

La ordenanza menciona que el techo de vehículos vivienda es “cero”, lo que indica que **no se permite la entrada de este tipo de vehículos a la isla**. Esto puede interpretarse como una medida para preservar la sostenibilidad medioambiental y económica de Formentera, **pero es una restricción a la libertad de circulación** para los propietarios de vehículos vivienda.

Con **la actual redacción del proyecto**, consideramos que **esta restricción** de nuestro derecho a circular se **puede extender a todo el territorio del Estado**.


APROBACIÓN DEL TECHO DE VEHÍCULOS Y PERIODO DE APLICACIÓN ISLA DE FORMENTERA - REF - MB-2606.001

bfront/pdf/ies/2023/18/1129397

Atendiendo a los informes anteriores, y de acuerdo con las sesiones del Consell d'Entitats, se propone aplicar durante la regulación, desde el 1 de junio al 30 de septiembre del año 2023, una reducción del 16% en el número de vehículos en circulación en la isla de Formentera, respecto al techo establecido para el año 2019. Resultando así las siguientes cuotas para cada categoría:

- Vehículos de alquiler:
 - Turismos: 2.268 vehículos
 - Motos: 5.880 vehículos
 - Quads: 0 vehículos
 - Caravanas y autocaravanas: 0 vehículos
- Vehículos de visitantes:
 - Turismos: 1.880 vehículos
 - Motos: 190 vehículos
 - Quads: 0 vehículos
 - Caravanas y autocaravanas: 0 vehículos
- Vehículos de visitantes residentes a Eivissa:
 - Turismos: 220 vehículos
 - Motos: 20 vehículos
 - Quads: 0 vehículos
 - Caravanas y autocaravanas: 0 vehículos

Actuación: I A/001/23 ID: SRAI

 **DUIB**
Butlletí Oficial de les Illes Balears

INQUI. 10
9 de febrero de 2023
Fascículo 33 - Sec. III. - Pág. 6481

estacionar en vía pública en la isla de Formentera en los periodos de limitación establecidos en el punto anterior y no exceptuados por la LSMEIF ni el presente acuerdo.

Tercero. - Fijar las siguientes cuotas para cada categoría de vehículos:

- a) Vehículos destinados a la actividad de alquiler sin conductor:
 - Cuota para turismos: 2.268.
 - Cuota para motos (incluye motocicletas y ciclomotores): 5.880.
 - Cuota per quads: 0.
 - Cuota para caravanas y autocaravanas: 0
- b) Vehículos de visitantes de uso particular:
 - Cuota para turismos: 1.880.
 - Cuota para motos (incluye motocicletas i ciclomotores): 190.
 - Cuota para quads: 0.
 - Cuota para caravanas y autocaravanas: 0.
- c) Vehículos de visitantes, de uso particular, residentes a la isla de Eivissa:
 - Cuota para turismos: 220.
 - Cuota para motos (incluye motocicletas y ciclomotores): 20.
 - Cuota para quads: 0.
 - Cuota para caravanas y autocaravanas: 0.

Con las excepciones siguientes en cuanto a limitación:

- Vehículos de servicios de interés públicos, acreditados debidamente.
- Vehículos al servicio de personas con movilidad reducida, acreditados debidamente.
- Vehículos históricos asociados a clubes de *vehículos clásicos*.
- Una vez las cuotas estén agotadas, los vehículos de visitantes los titulares de los cuales dispongan de una reserva, de alojamiento en la isla y/o barco con destino en Formentera, previa a la aprobación y publicación al Boletín Oficial de las Illes Balears (BOIB) del acuerdo presente.

En ninguno de los casos anteriores quedan exceptuados los quads, las caravanas y las autocaravanas.

Clasificación información: No clasificada Ponía auténtica

Para finalizar, quisiera recordar que el **artículo 174 propuesto**, al otorgar amplias potestades a los ayuntamientos en materias **no legisladas** en el reglamento, crea un “cajón de sastre” que podría **perpetuar la discriminación hacia nuestro colectivo**. Esto se podría convertir en una fuente constante de conflictos que probablemente desembocarán en recursos administrativos y, seguramente, en litigios en otras instancias judiciales, sobrecargando innecesariamente la ya saturada Administración de Justicia.

Otros conceptos:

Imposibilidad de detenerse a descansar. Derecho al descanso.

En muchas ocasiones, llegamos a una localidad y, tras un largo camino, es imposible encontrar sitios habilitados para descansar. Por lo que, en la primera glorieta, realizamos un cambio de sentido y desandamos el camino andado.

Ello supone aumentar el riesgo de los accidentes por cansancio y, además, un gasto de combustible extra. Con efectos igual de perniciosos para la salud, la seguridad vial, el medio ambiente y nuestra economía.

La falta de descanso puede llevar a situaciones peligrosas en la carretera. La fatiga aumenta el riesgo de accidentes, lo que puede tener consecuencias graves tanto para el conductor como para otros usuarios de la vía. Si un conductor se siente fatigado, tiene que poder acceder a un lugar adecuado para parar y descansar.

Esta situación no nos brinda la oportunidad, en ocasiones, de seguir las indicaciones de la DGT en sus campañas.

La somnolencia interviene, directa o indirectamente, en el 15 y el 30 % de los accidentes de tráfico en España. Sus efectos no solo se manifiestan por la noche, sino que también son muy numerosos los accidentes diurnos en los que la somnolencia es un factor implicado.

FUENTE DGT (actualizado en la web de la DGT en fecha 02 julio 2024). LINK del documento...

<https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/Conducir-con-sueno-o-cansancio>.

Imposibilidad de adquirir suministros o productos de primera necesidad.

En ocasiones nos encontramos con problemas a la hora de abastecernos de productos alimenticios o de limpieza.

Supermercados o superficies de almacenes que poseen estacionamiento de superficie bloquean el acceso a todo el estacionamiento con señales R-205. Es cierto que parte de esos estacionamientos pueden contar con estructuras que puedan generar un problema de seguridad vial, sin embargo, también hay plazas de estacionamiento que permiten vehículos de más altura.

La propuesta sería que, puesto que los estacionamientos son usados por una colectividad indeterminada, se acojan a lo articulado en el artículo 58 de la Ley de Seguridad Vial en cuanto a objeto, haciendo compatible **la equitativa distribución de los aparcamientos** entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico, como se legisla en el en el Artículo 7 apartado b) del Texto refundido Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Denominación inclusiva:

Dado que **según la redacción del anexo 2** del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. ANEXO II

DEFINICIONES Y CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS A. Definiciones

Se define **Autocaravana** como: *“Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.”*

Definición en si misma inclusiva para toda la gama de vehículos que comparten estas características, más allá de que comercial o coloquialmente los usuarios los denominemos de otras formas.

Y por otro lado define el mismo ANEXO II a la **caravana** como: *“Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentra estacionado.*

Así como la definición de mismo ANEXO II de **remolque**: *Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.*

Y la definición de **semirremolque**: *Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.*

Por lo tanto, en coincidencia con lo articulado, que **tanto caravanas como autocaravanas** son vehículos, **apoyados por lo definido en dicho Real-Decreto**.

Además, según ese mismo ANEXO II en el apartado C. Clasificación por criterios de utilización (segundo grupo de cifras). Define el uso de **Vivienda** como: *Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.*

Hago notar también que **la única referencia a la Caravana del Reglamento de Circulación** se realiza tan solo en una ocasión y **en referencia de la señal S-113** que indica: *Terreno para remolques- vivienda. Indica la situación de un terreno en el que puede acamparse con remolque-vivienda (caravana).*

Por lo que en base a ello y dado que no hay maniobras matizadas o reguladas de forma diferente para ambos vehículos en el Real Decreto Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, hemos determinado que **ambos tipos de vehículos pueden considerarse como viviendas**. La única distinción, en términos de circulación, es que uno es autopropulsado y el otro es remolcado. **Este enfoque inclusivo**, ya respaldado por el Real Decreto y sus definiciones, **nos lleva a utilizar en este documento**, y en las propuestas de modificación sugeridas durante el proceso de alegaciones, el término “vehículos vivienda” en lugar de “autocaravana” para la redacción del futuro Reglamento de Circulación.

Argumentación Legal

Constitución Española:

Artículo 9.

1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.
2. Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.
3. La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.

Artículo 10.

2. Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España.

Artículo 14.

Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

Artículo 17.

1. Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad. Nadie puede ser privado de su libertad, sino con la observancia de lo establecido en este artículo y en los casos y en la forma previstos en la ley.

Artículo 25.

1. Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento

Artículo 44.

1. Los poderes públicos promoverán y tutelarán el acceso a la cultura, a la que todos tienen derecho.

Artículo 53.

1. Los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo segundo del presente Título vinculan a todos los poderes públicos.

Artículo 139.

2. Ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español.

Legislación Europea

Libertad de circulación y de residencia; Directiva 2004/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa al derecho de los ciudadanos de la Unión y de los miembros de sus familias a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros.

Jurisprudencia.

La Sentencia 79/2017 del Tribunal Constitucional de España, emitida el 22 de junio de 2017. enfatiza que cualquier limitación a la libertad de circulación y establecimiento debe ser proporcional y estar justificada por razones de interés general.

En base a todo ello ALEGO, y solicito la inclusión del redactado siguiente: de forma literal y las rectificaciones, adiciones y artículos siguientes:

CONCLUSIÓN Y REDACTADO PROPUESTO

Artículo 92 apartado 4):

4. El estacionamiento de vehículos vivienda deberá efectuarse en las siguientes condiciones:

Artículo 92 apartado 4.a):

Sin extender elementos propios que desborden el perímetro del vehículo, considerando como tal la proyección en planta del mismo. La apertura de ventanas abatibles de estos vehículos estacionados podrá realizarse siempre que el clima interior aconseje proteger la salud de sus ocupantes, cuando ello, no constituya un peligro para la seguridad vial.

Artículo 92 apartado 4.d)

Los estacionamientos de centros comerciales, supermercados o demás superficies comerciales se acogerán a los preceptos de este reglamento y la Ley de Seguridad Vial, permitiendo el acceso de dichos vehículos, tal como regula en el Artículo 2 ámbito de aplicación TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, por tratarse de terrenos utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 92 apartado 4.e)

La actividad dentro del vehículo no será relevante, si está debidamente estacionado y siempre que ella no tenga trascendencia al exterior.

Artículo 92. apartado 4.f)

En caso de necesitar interpretación sobre lo articulado, hacer observancia de lo redactado en la ITC PROT 2023/14.

Artículo 92 párrafo final o condicionante

Si se cumplen las condiciones anteriores, el estacionamiento de los vehículos viviendas solo podrá verse limitado por restricciones genéricas de masas y dimensiones o por limitaciones temporales que afecten a todos los vehículos, en base a un informe técnico previo donde se detallan los motivos de perjuicios graves a la seguridad vial para el municipio a la hora de establecer esas restricciones y tras su aprobación en Junta Local de Seguridad o por limitaciones temporales que afecten a todos los vehículos.

Artículo 134. Catálogo oficial de señales de circulación. Añadir punto 5

El uso de las señales de circulación deberá atenerse a lo dispuesto en los artículos 55 y 58 de la Ley de Seguridad Vial, en cuanto a su inclusión en el ANEXO I de este reglamento y su objeto, el cual nunca podrá ser distinto al de velar por la seguridad vial. Se considerarán nulas de pleno derecho e ilegales, las normas reguladoras o el establecimiento de limitaciones físicas que restrinjan discriminatoriamente la circulación y estacionamiento de vehículos vivienda, en atención a la orden expresa de la Ley de orden de inmediata retirada.

Artículo 174 párrafo 2.

Las Entidades Locales, a través de sus Ordenanzas Municipales y en el ámbito de sus competencias, podrán desarrollar aspectos de las normas del presente Título.

Artículo 179. Régimen de parada y estacionamiento.

a) Podrán establecer limitaciones horarias de estacionamiento, con objeto de favorecer la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios, haciéndola compatible con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, tal y como reza en el *Artículo 7 apartado b)*. *Texto refundido Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Competencias de los municipios. La gestión y ordenación del tráfico para los vehículos nunca podrá realizarse bajo la única premisa de la limitación de la libertad de circulación, amparada por la legislación vigente.

Artículo 179. Régimen de parada y estacionamiento.

e) El estacionamiento de los vehículos podrá ser objeto de tarificación por los Ayuntamientos en función de sus dimensiones y clasificación ambiental, para el cálculo de tasas aplicables se usará el método de proporcionalidad aritmética directa.

Fin del articulado propuesto

En base a lo expuesto, solicitamos que se consideren nuestras alegaciones, pues son presentadas en tiempo y forma durante este proceso de reforma del Reglamento General de Circulación.

Estoy convencido de que contribuirán a la creación de un marco normativo más justo, seguro y adaptado a las necesidades de todos los usuarios de la vía, reconocemos que la intención de la DGT sigue siendo firme en ese espíritu, pero para lograrlo, debemos legislar de manera que se eviten interpretaciones ambiguas, discriminaciones y conflictos futuros.

Sin otro particular y a la espera de su respuesta, le saluda atentamente,

Firmado:

--