

## **ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LOS USOS, TRÁFICO, CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD EN LAS VÍAS PÚBLICAS DE CARÁCTER URBANO**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el contexto de su compromiso con el desarrollo sostenible y con la preservación de la calidad de vida en la ciudad y las entidades locales menores, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz está impulsando un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público que continuará implementándose en los próximos años.

Los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) son:

1. Fomentar el uso del transporte público urbano y de la bicicleta como alternativas reales de movilidad en una ciudad en la que sean posibles estilos de vida no dependientes del automóvil privado.
2. Ampliar la red de zonas peatonales.
3. Recuperar espacio público de calidad para otras funciones diferentes de la movilidad o el tránsito (la estancia, el juego, el encuentro, la reunión, etc.).
4. Orientar la movilidad en automóvil a través de una red de vías principales y disuadir de la circulación de paso de vehículos motorizados fuera de esta red principal.
5. Lograr un modelo de movilidad más eficiente desde un punto de vista económico, que contribuya al dinamismo económico de Vitoria-Gasteiz, al mantenimiento del atractivo comercial de sus calles y que combine la recuperación del espacio público con la revitalización del comercio, el desarrollo de los servicios y el aumento del atractivo turístico.

Desde sus inicios el PMSEP ha sido participado. En un proceso paralelo a la redacción del Plan, un grupo de personas de la ciudad, el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible, definieron un escenario de consenso para la Vitoria-Gasteiz del futuro próximo en clave de movilidad. Este escenario se recoge en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, un documento inicialmente firmado por un grupo de ciudadanos y ciudadanas, así como de colectivos que, más tarde, contó con el apoyo del Ayuntamiento. El 28 de septiembre de 2007, el Pleno Municipal decidió por unanimidad adherirse al Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible. Desde entonces las políticas de movilidad han contado con el consenso de todos los grupos políticos con representación en el Pleno.

Justificándose en el interés general y el consenso político, y de acuerdo con el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que no interfiera en la calidad de vida en la ciudad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, en general, y que garantice el dinamismo económico de la ciudad. Se ha decidido favorecer el transporte colectivo y potenciar soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes (coche compartido, bicicleta, marcha a pie, etc.). Así, de acuerdo con el PMSEP y el Pacto por la Movilidad Sostenible, la movilidad individual en automóvil privado quedará supeditada al desarrollo de los otros modos de movilidad antes mencionados y a la recuperación de espacio público para las personas, es decir, del espacio público para otras funciones diferentes de las del tránsito y la movilidad.

Vitoria-Gasteiz es una ciudad con unas características orográficas, climatológicas y de escala ideales para la utilización de la bicicleta como modo de transporte urbano. Desde los años 80 cuenta con una importante infraestructura de vías ciclistas que en los últimos años, como desarrollo del PMSEP, ha tenido un fuerte impulso tanto en cuanto a su extensión, como a su modernización y solución de la necesidad de interconexión entre los carriles-bici.



Durante los últimos 15 años la superficie de la ciudad prácticamente se ha duplicado, y Vitoria-Gasteiz, que era una ciudad abordable a pie, ha visto incrementadas las distancias notablemente. Ahora, la nueva Vitoria-Gasteiz de la segunda década del siglo XXI es perfectamente abordable en bicicleta. Sin duda, este fenómeno, junto con el impulso de la bicicleta como alternativa de movilidad, ha incrementado el número de desplazamientos en bicicleta para resolver las necesidades diarias de movilidad.

El incremento de ciclistas en la calle se ha producido fundamentalmente a partir de personas sin experiencia en la circulación en bicicleta que en muchos casos pedalean por las aceras y espacios peatonales creando importantes fricciones con quienes se desplazan a pie y comprometiendo la calidad estancial del espacio público.

En este contexto, se ha reformado la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano para matizar el permiso de las y los ciclistas para circular por aceras y espacios peatonales y para actualizar la regulación municipal en lo relativo a la movilidad ciclista, adaptándola a la nueva realidad de este modo de transporte que se quiere impulsar como un modo preferente.

En paralelo al trabajo del personal técnico municipal para la elaboración de un borrador para la reforma de la ordenanza se convocó el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible para que la reforma de esta ordenanza fuese participada.

Una de las principales novedades de la ordenanza tras su reforma consiste en la creación de un capítulo que regula la circulación en bicicleta, otros ciclos y medios de transporte activos distintos del caminar.

La regulación de la movilidad urbana establecida en esta ordenanza parte de la consideración de que el transporte colectivo (transporte público, Taxi, automóvil compartido), el caminar y la bicicleta son formas de movilidad preferentes. Así, la presente ordenanza busca establecer un marco normativo favorable para el fomento de la movilidad peatonal, uno de los grandes activos de la ciudad de Vitoria-Gasteiz en clave de movilidad, para el impulso del transporte colectivo y para la promoción de la bicicleta como vehículo preferente. Se establece un marco que permita el desarrollo de políticas de calmado y pacificación del tráfico urbano y de políticas de fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente y funcionalmente integrado con otros modos de movilidad urbana.

También destaca el hecho de que en esta ordenanza se reduce a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en muchas de las calles de los núcleos urbanos del municipio. Sin duda, esta regulación tendrá una gran incidencia en el calmado del tráfico, en la creación de las condiciones para que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad, segura y funcional, y en la mejora de la seguridad vial con la consiguiente reducción del número de siniestros y de su gravedad.

Además, se actualiza la ordenanza para que, las y los ciclistas puedan circular por el centro del carril de circulación o utilicen los diferentes carriles habilitados en la calzada, según cuál sea su destino, para que los automóviles guarden un espacio de seguridad con respecto a las bicicletas y para que en determinadas calles y carriles en los que el máximo de velocidad está limitado a 30 km/h, los automóviles circulen tras las bicicletas, sin adelantarlas, y acomodando su velocidad a la de éstas.

Se reforma la ordenanza para que en determinadas calles con el tráfico calmado, las bicicletas puedan circular a contramano. Esto mejorará la permeabilidad de la ciudad para la bicicleta y por tanto ofrecerá una ventaja competitiva a la bicicleta, que asume en tal caso la consideración de vehículo preferente, frente a otros vehículos.

También, se reforma la ordenanza para que las bicicletas puedan arrastrar remolques o semiremolques para el transporte de mercancías y de personas.

En lo que se refiere a las bicicletas y otros ciclos como los utilizados por las personas con movilidad reducida, en aceras y zonas peatonales:

- se autoriza la circulación por estos espacios de bicicletas y otros ciclos conducidos por menores de 14 años, así como por personas con movilidad reducida y sus acompañantes, siempre que la densidad peatonal permita al ciclista respetar la prioridad del peatón.



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

Aprobación: 29/11/2013

BOTHA, nº 1 de 03/01/2014

- se autoriza la circulación en bicicleta u otro tipo de ciclos por calles con espacios peatonales con más de 3m. de anchura libres de obstáculos siempre que en esa calle no exista un carril bici o una zona 30 o calle residencial señalizadas respectivamente de acuerdo con lo previsto en el artículo 159 del Reglamento General de Circulación.

Es importante recalcar que de acuerdo con esta ordenanza, la circulación en bicicleta por espacios peatonales, en todo caso, estará condicionada a que no ponga en riesgo la calidad estancial del espacio público ni el tránsito peatonal. De hecho, está previsto que en determinadas calles y horarios, atendiendo a criterios de seguridad y compatibilidad con otros usos, se prohíba la circulación en bicicleta por aceras y espacios peatonales, exceptuando la de los ciclos conducidos por personas con movilidad reducida o por personas menores de 14 años.

Conscientes de que las aceras y espacios peatonales no son lugares para la circulación de vehículos, esta regulación de la movilidad ciclista busca compatibilizar la promoción de la bicicleta como alternativa de movilidad urbana con la preservación de la calidad estancial, la defensa del espacio público en los entornos urbanos y la protección de la movilidad peatonal. Así, el tratamiento que se da a la bicicleta en esta ordenanza como vehículo preferente tiene sentido en el contexto del compromiso del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, expresado a través del PMSEP, con la construcción de una red básica de vías ciclistas (actualmente con aproximadamente 120 km de carriles) y con el calmado del tráfico en las calles que no forman parte de la red principal de vías urbanas que articulan la movilidad motorizada en Vitoria-Gasteiz.

Sin duda, todas estas medidas normativas, junto con las infraestructurales y las de promoción, van a contribuir a que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad y a que en nuestra ciudad sean posibles estilos de vida no dependientes del automóvil privado.

También, y para adecuar la normativa al nuevo modelo de distribución urbana de mercancías que se está impulsando en el marco del PMSEP, se ha actualizado el artículo de esta ordenanza en el que se regula la carga y la descarga.

Además, se ha aprovechado la ocasión para la actualización del texto, conforme a las últimas reformas legislativas en materia de tráfico y para hacer alguna modificación de carácter menor en relación con la realidad de la movilidad urbana en el municipio.

## **DISPOSICIONES GENERALES:**

### **Artículo 1: Competencia**

La presente Ordenanza se dicta en virtud de la competencia atribuida al Municipio en materia de tráfico y circulación por la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, así como por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### **Artículo 2: Objeto de regulación**

Es objeto de la regulación de esta Ordenanza, el uso de las vías urbanas en relación al tráfico, así como la ordenación, vigilancia y control del mismo, la denuncia y sanción de las infracciones y la adopción de las medidas cautelares de inmovilización, retirada de la vía pública y depósito de vehículos.

### **Artículo 3: Ámbito de aplicación territorial**

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todas las vías urbanas del término de Vitoria-Gasteiz de competencia municipal.



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

## **TÍTULO I: DE LA ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS URBANAS**

### **CAPÍTULO I: PRINCIPIOS GENERALES**

#### **Artículo 4: Aplicación supletoria de la legislación general.**

Serán de aplicación supletoria a esta Ordenanza municipal, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por la Ley 18/2009, de 23 noviembre, que modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora y demás disposiciones reglamentarias de desarrollo.

#### **Artículo 5: Medidas de ordenación y control del tráfico**

5.1.-Por la Autoridad Municipal podrán adoptarse las medidas de ordenación del tráfico que se consideren oportunas, autorizando, modificando, restringiendo o prohibiendo con carácter fijo o temporal, las condiciones de circulación de todos o algunos vehículos o peatones y reordenando o regulando el estacionamiento, las operaciones de carga y descarga y el transporte de personas o mercancías.

5.2.-La Policía Local podrá modificar temporalmente la ordenación de la circulación en alguna zona de la ciudad y/o prohibir el acceso de personas o vehículos a algún lugar, para lo que podrá colocar o retirar provisionalmente las señales que sean precisas y tomar las medidas que sean necesarias, en orden a la seguridad y a la correcta circulación.

5.3.-Las indicaciones de la Policía Local o de Vigilantes del Servicio del Servicio de Control del Aparcamiento en materia de estacionamiento, circulación o transporte de personas, bienes o vehículos, tendrán prioridad sobre cualquier señalización o normativa preexistentes, debiendo ser atendidas sin dilación.

5.4.- La Autoridad Municipal podrá prohibir temporalmente el estacionamiento de vehículos en las zonas que hayan de ser ocupadas por actividades autorizadas o que hayan de ser objeto de labores de reparación, señalización, mantenimiento o limpieza. A tal efecto se delimitarán dichas zonas, señalizándose la prohibición con 24 horas de antelación mediante señales informativas en las que conste el momento en que se iniciará tal medida. En ningún caso se podrá reducir, ni siquiera con carácter temporal, el total de plazas de estacionamiento reservadas para personas con movilidad reducida. En caso que la zona ocupada coincida con una plaza de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida, deberá acondicionarse otra debidamente señalizada en el entorno adyacente al de la zona de estacionamiento prohibido

### **CAPÍTULO II: NORMAS DE COMPORTAMIENTO**

#### **Artículo 6: Obstáculos en la vía pública**

6.1.-Se prohíbe la colocación en la vía pública de contenedores, veladores, quioscos, tenderetes o de cualquier otro obstáculo u objeto sin previa autorización municipal y sin que esté debidamente protegido, señalizado e iluminado de modo suficiente para garantizar la seguridad y la accesibilidad de las personas usuarias y conforme a las normas que al efecto se establezcan en la oportuna autorización.

6.2.-La Autoridad municipal procederá de oficio a la retirada de los objetos, instalaciones y obstáculos, con los gastos a cargo de los interesados, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- No hayan obtenido la correspondiente autorización.
- Haya vencido el plazo de la autorización correspondiente.
- Se hayan incumplido las condiciones fijadas en la autorización.
- Hayan desaparecido las circunstancias que motivaron la autorización.

6.3.-Procederá asimismo la retirada de los objetos, instalaciones y obstáculos, con cargo al Ayuntamiento, cuando, aún contando con la correspondiente licencia municipal, resulte necesario por razones de seguridad o higiénico-sanitarias, así como cuando lo requiera la realización de obras, celebración de espectáculos, paso de comitivas debidamente autorizadas y otros supuestos análogos que justifiquen motivadamente tal medida.

6.4.-Los lugares reservados para la colocación de contenedores, veladores, quioscos, tenderetes y demás elementos urbanos tendrán la condición de reservas de estacionamiento, si estuvieren en la calzada. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la Ordenanza reguladora de la Señalización y balizamiento de las ocupaciones de las vías públicas por realización de obras y trabajos y en la Ordenanza reguladora de Terrazas en Establecimientos Públicos de Hostelería y asimilados de Vitoria-Gasteiz. No se podrán ocupar plazas de estacionamiento reservadas a personas con movilidad reducida.

### **Artículo 7: Señalización**

7.1.-Las señales de circulación situadas en los accesos a la ciudad y acompañadas de la leyenda "VITORIA-GASTEIZ", regirán en toda la zona urbana.

7.2.-Las señales de circulación colocadas en las entradas de zonas o áreas con limitaciones específicas a la circulación y/o al estacionamiento y acompañadas de una leyenda y/o pictograma relativos a las mismas, regirán en toda la zona o área en cuestión.

7.3.-No se podrán colocar señales de circulación sin la previa autorización municipal.

7.4.-Sólo se autorizarán las señales informativas que, a criterio de la Autoridad municipal, sean de interés público.

7.5.-No se permitirá la colocación de publicidad en las señales de circulación o junto a las mismas.

7.6- Se prohíbe la colocación de marquesinas, carteles, anuncios e instalaciones que impidan o limiten a las personas usuarias la normal visibilidad de los semáforos, señales, personas y vehículos circulando, o que puedan distraer su atención, así como aquéllos que impidan o limiten la accesibilidad.

7.7.-La Autoridad municipal procederá a la retirada inmediata de toda aquella señal que no esté debidamente autorizada o no cumpla las normas en vigor, corriendo los gastos de cuenta quienes que la hubieran instalado o, subsidiariamente, de quienes se beneficien de la misma.

### **Artículo 8: Parada**

8.1.-Se entiende por parada toda detención de un vehículo con objeto de tomar o dejar personas o cargar y descargar cosas cuya duración no exceda de dos minutos, aumentando este tiempo al necesario en el caso de que se trate de tomar o dejar personas con movilidad reducida.

8.2.-En las paradas, el conductor o la conductora no podrá abandonar el vehículo a no ser que se trate de tomar o dejar personas con movilidad reducida y si lo hiciera excepcionalmente, habrá de tenerlo a la vista y retirarlo en el mismo momento en que sea requerido para ello o las circunstancias lo demanden.

8.3.-En las calles sin aceras, al efectuar la parada, se dejará una distancia de un metro entre el vehículo y la fachada más próxima, salvo señalización en otro sentido.

8.4.-Los autobuses, tanto de líneas urbanas como interurbanas, únicamente podrán tomar o dejar personas usuarias en las paradas expresamente determinadas o señalizadas por la Autoridad municipal. Para el servicio de bicitaxi, en particular en la zona centro, se podrán establecer por parte del Ayuntamiento los puntos de parada.

8.5.-La Autoridad municipal podrá requerir a quienes sen titulares de centros docentes que tengan servicio de transporte escolar, para que propongan itinerarios para la recogida o bajada del alumnado. Una vez aprobados éstos, dicha Autoridad podrá fijar paradas



dentro de cada ruta quedando prohibida la recogida del alumnado fuera de dichas paradas. Dichas paradas deberán estar acondicionadas para el embarque y desembarque de personas con movilidad reducida.

**8.6.-Queda prohibida totalmente la parada:**

8.6.1.-Donde así esté señalado o prohibido reglamentariamente, excepto para tomar o dejar personas enfermas o personas de movilidad reducida o que se trate de servicios de urgencia o seguridad y de vehículos autorizados.

8.6.2.-En las vías declaradas de atención preferente o de alta intensidad de tráfico por disposición de la Alcaldía, excepto en los lugares señalizados al efecto, si los hubiere.

8.6.3.-Donde se entorpezca la circulación de personas o vehículos.

8.6.4.-Sobre los refugios, isletas, medianas, zonas de protección y demás elementos canalizadores del tráfico.

8.6.5.-Obstruyendo los accesos de vehículos en inmuebles debidamente señalizados con el correspondiente vado.

8.6.6.-Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso de personas a un inmueble.

8.6.7.-Sobre las aceras, áreas peatonales y jardines.

8.6.8.-En pasos a nivel, pasos para personas que se desplazan a pie, pasos para ciclistas y espacios reservados para otros vehículos.

8.6.9.-En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinadas personas usuarias.

8.6.10.-En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

8.6.11.-En las zonas señalizadas como reserva para vehículos de personas con movilidad reducida.

8.6.12.-En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano o en los reservados para las bicicletas.

8.6.13.-En las zonas señalizadas como reservadas para vehículos de servicio público, organismos oficiales y servicios de urgencia.

8.6.14.-En los rebajes de acera para el paso de personas con diversidad funcional.

8.6.15.-Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

8.6.16.-En los puentes y pasos elevados o bajo los mismos.

8.6.17.-A menos de 5 metros de una esquina, cruce o bifurcación.

8.6.18.-En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a las personas usuarias a quienes las afecte u obligue a hacer maniobras, así como cuando suponga riesgo para la seguridad del resto de personas de la vía, en especial quienes se desplazan a pie y ciclistas, al dificultar su percepción.

8.6.19.-En sentido contrario al de la marcha.

**Artículo 9: Estacionamiento**

9.1- Se entiende por estacionamiento toda inmovilización de un vehículo cuya duración exceda de dos minutos, siempre que no esté motivada por imperativo de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario, o salvo que se trate de tomar o dejar personas con movilidad reducida, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el artículo 8.1 de esta Ordenanza.





9.2.-Los vehículos deberán estacionar en fila, esto es, paralelamente a la calzada, salvo señalización en otro sentido, dentro del perímetro marcado en el pavimento y tan próximos a la acera como sea posible, dejando libre la corredera, excepto en las calles sin acera, en las que se estará a lo dispuesto en el artículo 8.3.

9.3.-En ausencia de otra señalización se entenderá que, en las vías de doble sentido de circulación, está autorizado el estacionamiento en línea, en el lado derecho de la calzada, según el sentido de la marcha. En las vías de un solo sentido de circulación se estacionará de la misma forma, y solo en los casos en que la anchura de la vía permita hacerlo sin obstaculización, podrá estacionarse también en el lado izquierdo. En las vías con un carril para la circulación de vehículos en un sentido y con un carril-bici para la circulación de bicicletas en sentido contrario, los vehículos podrán estacionar en el lado izquierdo de la calzada de acuerdo con el sentido de su marcha y en sentido contrario al de la marcha de las bicicletas, si existe espacio delimitado para este fin. Los vehículos podrán ocupar el carril bici para realizar la maniobra de aparcamiento o de salida del aparcamiento, extremando las precauciones.

9.4.-El estacionamiento deberá efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de las personas usuarias de la vía. En todos los casos, quienes conduzcan un automóvil habrán de estacionarlo de manera que su vehículo no pueda moverse espontáneamente tomando, a tal objeto, las precauciones adecuadas y suficientes.

9.5.-El estacionamiento se efectuará de forma que permita a las demás personas usuarias la mejor utilización del espacio libre restante.

9.6.-No se podrán estacionar en las vías públicas remolques separados del vehículo motor, ni autobuses, tractores, caravanas o vehículos de peso máximo autorizado superior a 3.500 kg, excepto en los términos, lugares y períodos autorizados expresamente por Decreto o Bando de la Alcaldía.

9.7.-El uso de las plazas de aparcamiento señalizadas como reserva para personas con movilidad reducida estará restringido a aquellos vehículos conducidos o que transporten a dichas personas y que presenten en su parabrisas un distintivo homologado con arreglo al modelo comunitario, concedido por el Ayuntamiento en el que figurará la matrícula del vehículo.

En el caso de que una actuación o autorización municipal ocasione la ocupación o eliminación de una o varias plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, deberán sustituirse por otras tantas en el entorno adyacente.

En las plazas de aparcamiento señalizadas para uso compartido por personas con movilidad reducida y mujeres embarazadas, podrán estacionar tanto los vehículos conducidos por mujeres embarazadas que presenten en su parabrisas la correspondiente tarjeta de estacionamiento habilitante como los vehículos conducidos o que transporten personas con movilidad reducida y que presenten en su parabrisas un distintivo homologado con arreglo al modelo comunitario, concedido por el Ayuntamiento en el que figurará la matrícula del vehículo.

9.8.-La Autoridad municipal podrá, excepcionalmente, limitar el estacionamiento en ciertos barrios o zonas de la ciudad, autorizándolo únicamente a determinados vehículos. En ningún caso se podrá reducir, ni siquiera con carácter temporal, el total de plazas de estacionamiento reservadas para personas con movilidad reducida. En caso de que en la zona excepcionalmente se prohíba el estacionamiento existan plazas de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida, deberán sustituirse por otras tantas en el entorno adyacente al de la zona de estacionamiento prohibido.

9.9.-Las bicicletas y otros ciclos podrán estacionarse en áreas peatonales o sobre aceras o paseos en los espacios reservados que establezca la Autoridad municipal.

9.9.1.-Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas y otros ciclos, incluidos los de personas con movilidad reducida.



- 9.9.2.- Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En el supuesto de no existir aparcamientos libres, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano, siempre que con ello no se ocasione ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal, la accesibilidad, ni la circulación de vehículos.
- 9.9.3.- En cualquier caso, para garantizar la circulación peatonal, se deberá respetar un espacio mínimo de 2 metros como zona de tránsito. Así mismo, se dejará un resguardo suficiente que garantice el acceso a las bicicletas aparcadas y las maniobras de las y los usuarios de las mismas
- 9.9.4.- Estará expresamente prohibido el amarre de las bicicletas a los árboles, jardineras, setos y otras partes de la vía destinadas al ornato de la ciudad.
- 9.10.-El estacionamiento de motocicletas y ciclomotores en la calzada se hará en batería y dentro del perímetro marcado en el pavimento.
- 9.10.1.- Las motocicletas y los ciclomotores podrán estacionarse en áreas peatonales o sobre aceras o paseos en los espacios reservados por la autoridad municipal, siempre y cuando el acceso a los mismos no implique la circulación de estos vehículos por las zonas peatonales.
- 9.10.2.- Los aparcamientos diseñados para el uso de motocicletas y ciclomotores serán de uso exclusivo para estos vehículos.
- 9.10.3.- Las plazas de aparcamiento en la vía pública, tanto en las zonas reguladas por OTA como en las zonas libres, que se encuentren en puntos de peligro por mala visibilidad, como las intersecciones de calles o los vados de los garajes, podrán destinarse al uso exclusivo de motocicletas y ciclomotores con el fin de mejorar el ángulo de visión de personas conductoras y peatonas.
- 9.11.-Los carros de mano para el transporte de mercancías se regularán, para su estacionamiento, por lo dispuesto para los ciclomotores, con la salvedad de que se dispondrán en línea si su longitud excede de 1,70 metros.
- 9.12.-Está prohibido el estacionamiento de vehículos en los casos y lugares siguientes:
- 9.12.1.-Donde así esté señalizado o prohibido reglamentariamente.
- 9.12.2.-Donde esté prohibida la parada de vehículos.
- 9.12.3.-En doble fila, ni aún cuando la primera esté ocupada por un obstáculo y/o elemento de protección.
- 9.12.4.-En un mismo lugar de la vía pública durante más de siete días consecutivos.
- 9.12.5.-En sentido contrario al de la propia marcha, excepto lo establecido en el artículo 9.3.
- 9.12.6.-Los vehículos autorizados, en las zonas señalizadas como reserva de carga y descarga de mercancías, cuando no se realicen tales tareas.
- 9.12.7.-Los vehículos no autorizados, en las zonas señalizadas como reserva de carga y descarga de mercancías.
- 9.12.8.-Delante de los accesos de edificios destinados a espectáculos o actos públicos, en las horas de celebración de los mismos ya que con ello se resta facilidad a la salida masiva de personas en caso de emergencia.
- 9.12.9.-En condiciones que dificulten la salida de otros vehículos estacionados correctamente.
- 9.12.10.-En los lugares señalizados temporalmente por obras, actos públicos o manifestaciones deportivas.
- 9.13.-Salvo causa justificada, no se podrá reducir, ni siquiera con carácter temporal, el total de plazas de estacionamiento reservadas para personas con movilidad reducida. En caso de que en la zona en la que excepcionalmente se prohíba el estacionamiento existan





plazas de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida, deberán sustituirse por otras tantas en el entorno adyacente al de la zona de estacionamiento prohibido.

### **Artículo 10: Áreas peatonales**

10.1.-Áreas peatonales son aquellas calles o vías urbanas en las que la Administración Municipal ha establecido la prohibición total o parcial de la circulación rodada y el estacionamiento de todos o algunos vehículos.

10.2.-Los vehículos turismo no podrán circular ni estacionar en las áreas peatonales, salvo autorización expresa.

10.3.-Las motocicletas y ciclomotores no podrán circular en ningún caso por espacios peatonales (a efectos de esta ordenanza aceras, paseos plazas y áreas peatonales).

10.4. - La circulación de bicicletas, ciclos, patines y similares por aceras y áreas peatonales se regulará de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo III del Título I de esta ordenanza.

10.5.- En la entrada y salida de las áreas peatonales, la Autoridad Municipal podrá utilizar elementos móviles que impidan el acceso y circulación de vehículos por el interior de la zona afectada.

10.6.-En las áreas peatonales la prohibición de circulación y estacionamiento de vehículos podrá:

1. Comprender la totalidad de las vías que estén delimitadas por su perímetro o únicamente algunas.
2. Limitarse o no a un horario preestablecido.
3. Ser de carácter fijo o referirse solamente a determinados días de la semana.

10.7.- Cualquiera que sean las limitaciones establecidas, no afectarán a la circulación ni al estacionamiento de los siguientes vehículos:

1. Los del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento, los de la Policía, las ambulancias y, en general, los vehículos de emergencia.
2. Los que transporten personas enfermas o personas con movilidad reducida, incluidos los vehículos de transporte discrecional.
3. Los que surjan de un garaje autorizado situado en la zona o se dirijan a él.
4. Los vehículos autorizados que efectúen labores de carga y descarga en las calles y a las horas en que así se autorice.
5. Los vehículos expresamente excluidos de esta prohibición por resolución justificada de la Autoridad Municipal.

10.8.-La Autoridad Municipal podrá eximir de todas o algunas de las limitaciones establecidas en las áreas peatonales a determinados vehículos y por causas justificadas, en particular, a bicicletas y triciclos que realicen transporte de personas, mensajería o servicios publicitarios.

10.9.-En el caso excepcional de circular por espacios peatonales, los vehículos a motor, ciclomotores, bicicletas, ciclos, monopatinos, patines sin motor y similares que estén autorizados a circular, lo harán extremando las precauciones y respetando la prioridad de las y los peatones.

### **Artículo 11: Paradas de transporte público o colectivo**

La Administración municipal podrá determinar los lugares y períodos de tiempo en que habrán de efectuarse las paradas destinadas a cada uno de los distintos servicios de transporte público o colectivo.



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

## **Artículo 12: Carga y descarga**

12.1.- Las operaciones de carga y descarga de mercancías en las vías públicas se realizarán dentro de las zonas reservadas a tal efecto, en el horario establecido y exclusivamente por:

1. Vehículos industriales, comerciales o mixtos adaptables, según clasificación en el Permiso de Circulación, o en su caso, posean Tarjeta comercial OTA, y que, no siendo turismos, estén autorizados al transporte de mercancías.
2. Bicicletas o Ciclos provistos de remolque para la carga u otros vehículos de reparto de menor tamaño y de tracciones distintas a la convencional motorizada (carretillas manuales y eléctricas, plataformas tractoras, etc.).

En algunas calles o zonas, el Ayuntamiento podrá determinar el exclusivo uso de tipos especiales de vehículos para el reparto de algunas mercancías y en determinados horarios, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente (emisiones y ruido) y que ocupen menos espacio en la vía pública. El detalle, modificación o ampliación de las mencionadas calles o zonas, así como del tipo de vehículos autorizados, se establecerá mediante el correspondiente Decreto de Alcaldía.

Los vehículos autorizados sólo podrán ocupar las zonas reservadas para carga y descarga mientras se estén realizando dichas tareas, considerándose un uso ilegal los aprovechamientos cuya finalidad no sea la realización de las mencionadas operaciones.

En todo caso, la persona titular o arrendataria del vehículo autorizado, deberá figurar en situación de alta en el Impuesto de Actividades Económicas.

12.2.- En cuanto a las limitaciones y prohibiciones referidas a la disposición y dimensiones de la carga transportada se estará a lo dispuesto en la normativa general reguladora de la materia sin que se puedan rebasar los pesos máximos autorizados, así como la longitud, anchura y altura de la carga transportada. La Autoridad Municipal podrá limitar el tipo de vehículos comerciales o industriales que transporten mercancías y el horario de circulación, siempre que lo crea oportuno, así como determinar las vías afectadas por la mencionada limitación.

12.3.-La carga y descarga de mercancías se realizará:

12.3.1.-Prioritariamente, en el interior de los locales comerciales e industriales que habrán de reunir las condiciones adecuadas para ello.

12.3.2.-La concesión de licencias de apertura de locales de esta clase, que por su superficie, finalidad o situación, en los que pueda presumirse racionalmente que habrán de realizar habitualmente, y con especial intensidad, operaciones de carga y descarga, se subordinará a que sus titulares reserven espacio suficiente en el interior para realizar esas operaciones.

12.3.3.-Cuando las condiciones de los locales comerciales e industriales no permitan la carga y descarga en su interior, estas operaciones se realizarán en las horas y zonas reservadas para este fin.

No obstante, podrá permitirse la carga y descarga fuera de las horas y/o zonas establecidas, mediante autorización municipal expresa, cuando no genere molestias al vecindario ni a las demás personas usuarias de la vía, ni afecte a la accesibilidad.

12.3.4.- La Autoridad Municipal determinará los espacios reservados para la realización de operaciones de carga y descarga. Asimismo tendrá la facultad de limitar su utilización a determinados periodos del día y de la semana.

En zonas de Estacionamiento Limitado (OTA) podrán establecerse espacios reservados para la realización de operaciones de carga y descarga en el horario establecido. Fuera del horario fijado para la carga y descarga, se permitirá el estacionamiento de cualquier vehículo en dicha zona, conforme al régimen establecido en la Ordenanza reguladora del Servicio de Estacionamiento Limitado (OTA)



En aquellas vías y zonas que la Autoridad Municipal determine, podrán acotarse reservas de espacio, debidamente señalizadas, para uso exclusivo y obligatorio en las operaciones de carga y descarga en determinada franja horaria y por un tiempo máximo, en las que sea obligatorio un comprobante horario o la obtención de un título habilitante. La delimitación de dichos espacios se fijará, modificará y ampliará mediante Decreto de Alcaldía.

En aquellas otras vías en las que no tengan lugar los supuestos a que se refieren los apartados anteriores, la autoridad municipal competente definirá, mediante la señalización correspondiente, las zonas que sean autorizadas específicamente para la carga y descarga.

12.3.5.- No podrá realizarse la carga y descarga en los lugares en que, con carácter general esté prohibida la parada o el estacionamiento o fuera de las zonas reservadas anteriormente descritas, salvo autorización expresa de la Policía Local, mediante solicitud/llamada al 092.

12.3.6.- La Autoridad Municipal podrá limitar el tiempo máximo o periodo de estacionamiento en las zonas de carga y descarga, mediante la señal correspondiente y pudiéndose exigir, a efectos de control, un comprobante horario o la obtención de un título habilitante.

12.3.7.- La Administración Municipal podrá exigir el pago de tasas por la utilización de los espacios reservados para las operaciones de carga y descarga, conforme a las tarifas que se establezcan en la Ordenanza Fiscal reguladora.

12.4-La Alcaldía podrá dictar disposiciones que versen sobre las siguientes materias:

- Señalización de zonas reservadas para carga y descarga.
- Delimitación de las zonas de carga y descarga.
- Delimitación de peso y dimensiones u otras características técnicas de los vehículos para circular y/o estacionar en determinadas vías de la ciudad.
- Horario permitido para realizar las operaciones de carga y descarga, en relación con la problemática propia en las diferentes vías y barrios de la ciudad y en su caso la obligación de obtener un título habilitante previo pago de la tasa correspondiente.
- Tiempo de permanencia máximo en las zonas destinadas específicamente a la carga y descarga de mercancías.
- Servicios especiales para realizar operaciones de carga y descarga, con expresión de días, horas y lugares.
- Autorizaciones especiales para:
  - a. Camiones de 12 Toneladas o más.
  - b. Vehículos que transporten mercancías peligrosas.
  - c. Otros.

12.5.-Los camiones de transporte de 12 Toneladas o más podrán descargar exclusivamente:

En el interior de locales comerciales e industriales, siempre que reúnan las condiciones adecuadas y utilizando trayectos previamente autorizados.

En aquellos casos específicos en los que no puedan acogerse a lo anterior, se necesitará una autorización especial.

12.6.-Las mercancías, los materiales o las cosas que sean objeto de la carga y descarga no se dejarán en la vía pública, sino que se trasladarán directamente del inmueble al vehículo o viceversa, salvo en casos excepcionales que deberán ser expresamente autorizados y contar con la preceptiva Licencia para la ocupación de la vía pública y atendiendo, en todo caso, a las condiciones que determina la Ordenanza de Regulación y Balizamiento de Obras que se realizan en la vía pública.



12.7.-Las operaciones de carga y descarga tendrán que realizarse con las debidas precauciones para evitar ruidos innecesarios y con la obligación de dejar limpia la vía pública.

12.8.-Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más cercano a la acera, utilizando los medios necesarios y personal suficiente para agilizar la operación y procurando no dificultar la circulación tanto de tanto de personas como de vehículos.

En caso de existir algún peligro para éstas o para los vehículos, mientras se realice la carga o descarga, deberá señalizarse debidamente.

12.9.-Las operaciones de carga y descarga deberán efectuarse con personal suficiente para terminarlas lo más rápidamente posible, siendo el límite de tiempo autorizado para cada operación, con carácter general, de 30 minutos, salvo señalización expresa. Excepcionalmente, se podrá autorizar un periodo mayor de tiempo previa solicitud debidamente justificada y para una operación concreta.

### **Artículo 13: Vías y carriles reservados**

Por la Autoridad municipal se podrán reservar determinados carriles o vías para la circulación exclusiva de ciertos tipos de vehículos.

### **Artículo 14: Velocidad**

14.1. Las velocidades máximas autorizadas en el casco urbano, que no deberán ser rebasadas salvo señalización en otro sentido, son las siguientes:

- 50 Km/h en vías urbanas y travesías.
- 30 Km/h en vías urbanas con un sólo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación.
- 20 Km/h en vías urbanas con plataforma única de calzada y acera.

14.2.-En las áreas peatonales, cuando la circulación de determinados vehículos esté autorizada, así como en las calzadas sin aceras y en otros lugares en que haya afluencia de viandantes, quienes conduzcan vehículos reducirán la velocidad al paso normal de las y los peatones, incluso hasta llegar a detenerse, y tomarán las precauciones necesarias para evitar accidentes.

14.3.-Igualmente, se tomarán las precauciones necesarias para evitar accidentes o molestias a los viandantes en caso de mal estado del pavimento, estrechamiento de la calzada, obras, condiciones meteorológicas adversas, etc.

### **Artículo 15: Circulación**

15.1.-Los vehículos no podrán producir ruidos ocasionados por el uso indebido de señales acústicas, aceleraciones bruscas, tubos de escape alterados o deteriorados u otras circunstancias anómalas.

15.2.-Todos las personas conductoras de vehículos, incluidos las de bicicletas, ciclos, ciclomotores y motocicletas deberán conocer las normas de circulación y señalización vigentes, ateniéndose estrictamente a ellas y a las indicaciones de los y las Agentes de la Autoridad.

15.3.- Se prohíbe el transporte de carga que reduzca la visión, produzca el desequilibrio de la máquina o entorpezca su manejo.

15.4.-Los carros de mano circularán por las aceras o áreas peatonales siempre que sus dimensiones permitan hacerlo sin estorbar a los viandantes. En caso contrario, lo harán por la calzada, lo más pegados a su borde derecho que sea posible y respetando en todo momento la señalización de las vías.

15.5.-En aquellos carriles que se hayan señalado específicamente con un límite de velocidad máxima de 30 km/h o en los que la normativa vigente limite la velocidad máxima



de circulación a 30 km/h, los vehículos motorizados habrán de adaptar su velocidad a la de la bicicleta y los ciclos, no permitiéndose los adelantamientos a las bicicletas, ciclos o vehículos para personas con movilidad reducida en el mismo carril de circulación, ni el hostigamiento por parte de las personas conductoras de vehículos a motor hacia las conductoras de bicicletas, ciclos o vehículos para personas con movilidad reducida.

15.6.-Quienes conduzcan vehículos motorizados que quieran adelantar a un o una ciclista deberán extremar las precauciones cambiando de carril de circulación dejando un espacio lateral mínimo de 1,5 metros que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretende adelantarla. Así mismo, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad.

#### **Artículo 16: Permisos especiales para circular o estacionar**

La Autoridad Municipal podrá limitar la circulación o el estacionamiento en determinadas horas y/o zonas de los vehículos que excedan de cierto peso o dimensiones, que no podrán circular por las vías públicas de la ciudad sin autorización municipal expresa que podrá concederse para un sólo viaje o para determinado periodo de tiempo.

#### **Artículo 17: Transporte discrecional**

17.1.-La prestación del servicio de transporte discrecional en vehículos de más de nueve plazas, incluida la del conductor o conductora, con origen en la ciudad, estará sometida a autorización municipal.

17.2.-Habrán de solicitar autorización municipal las personas físicas o jurídicas titulares del servicio, las cuales adjuntarán a la solicitud, la documentación exigida por la legislación vigente, el itinerario propuesto y las paradas que pretendan efectuar.

17.3.-La autorización sólo será vigente para el plazo que en la misma se establezca, habiendo de solicitar nueva autorización para cualquier modificación de las condiciones en las cuales fue concedida.

17.4.-No se podrá permanecer en las paradas de transporte discrecional más tiempo que el necesario para recoger o dejar personas.

#### **Artículo 18: Usos prohibidos en las vías públicas**

18.1.-No se permitirán en las vías públicas las actividades que puedan representar un peligro o molestia para otras personas usuarias de la vía o para aquellas mismas que los practiquen.

18.2.-Requerirán previa autorización municipal, las actuaciones o convocatorias que puedan generar corros o aglomeraciones de público, susceptibles de estorbar el tránsito de personas o de vehículos. Las autorizaciones para tales actos serán revocables en el acto por agentes de la autoridad si se detectaran molestias graves o riesgos para las personas convocadas o para terceras.

18.3.-Las colas para el acceso a cualquier recinto o servicio deberán formarse ordenadamente, en fila de a uno, a lo largo de las fachadas de los inmuebles, sin invadir la calzada y dejando libres los accesos a viviendas y comercios. Quienes sean responsables de la actividad que genere la cola deberán disponer el necesario servicio de orden para prevenir incidentes o molestias a las personas usuarias de la vía.

18.4.-Queda prohibida la circulación por el casco urbano de los vehículos que transporten mercancías peligrosas, para lo que deberán utilizar las vías que circunvalan la ciudad.

Excepcionalmente, se permitirá la entrada de estos vehículos al casco urbano cuando sea estrictamente necesario por concurrir alguno de los siguientes supuestos, siempre que se realice a esos únicos efectos y de acuerdo con la forma y condiciones que establece la normativa vigente en la materia:



- Para la realización de operaciones de carga y descarga, distribución o reparto de mercancías.
- Por causa de fuerza mayor debidamente justificada.

### **Artículo 19: Vías de Atención Preferente o de alta intensidad de circulación**

19.1.- Por la Alcaldía se podrán declarar determinadas vías como Vías de Atención Preferente por considerarse prioritarias o de alta intensidad de circulación, a efectos de prohibir en ellas la parada en segunda fila, salvo para tomar o dejar pasajeros enfermos o personas de movilidad reducida o que se trate de servicios de urgencia o seguridad.

19.2.-Las Vías de Atención Preferente se identificarán mediante señales verticales informativas. Para la señalización horizontal de estas vías, se utilizará pintura de color rojo en sus laterales.

## **CAPÍTULO III: CIRCULACIÓN EN BICICLETA, CICLOS, PATINES Y SIMILARES**

### **Artículo 20: Objeto del capítulo**

El objeto del presente capítulo es regular las principales normas relativas a la circulación de las bicicletas, ciclos, patines y similares. En todo lo no regulado en este título será de aplicación lo dispuesto en la normativa vigente respecto a los vehículos de motor.

### **Artículo 21: Circulación por vías ciclistas**

21.1.- Las vías ciclistas segregadas físicamente del tráfico motorizado ("carril-bici protegido", "acera-bici", "pista-bici" y "senda ciclable") podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta, ciclos de anchura menor de 0.9 metros, incluidos aquellos conducidos por personas con movilidad reducida, patines no motorizados y similares. Quienes usen tales vías deberán mantener una velocidad moderada, sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación.

21.1.1.- Al circular por vías ciclistas habilitadas sobre las aceras o áreas peatonales, "aceras bici" y "sendas ciclables", las bicicletas y el resto de vehículos autorizados para circular por las mismas deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de personas y, muy especialmente, de niños y niñas y de personas con diversidad funcional. Quien se desplace en bicicleta deberá mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso de las y los peatones en los cruces señalizados.

21.1.2.- Las sillas y triciclos de personas con diversidad funcional podrán circular por las vías ciclistas segregadas físicamente del tráfico.

21.2.- Las vías ciclistas no segregadas físicamente del tráfico motorizado (los carriles-bici no protegidos) serán utilizadas exclusivamente por bicicletas y ciclos con o sin asistencia al pedaleo y patines no motorizados, siempre que se trate de patinadores y patinadoras mayores de edad y/o menores en compañía de una persona adulta. Para ello las personas patinadoras deberán ir debidamente protegidas con casco homologado y señalizadas con elementos reflectantes visibles y, en caso de existencia de visibilidad reducida, con luces de posición.

21.3.- En calles en las que exista algún tipo de vía ciclista, las bicicletas y otros ciclos de anchura menor de 0.9 metros circularán preferiblemente por ella, pudiendo hacerlo también por la calzada.

### **Artículo 22: Circulación por la calzada**

22.1.- Cuando las bicicletas y ciclos circulen por la calzada en zonas urbanas, lo harán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central del mismo.





Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

Aprobación: 29/11/2013

BOTHA, nº 1 de 03/01/2014

Podrán circular por otro carril cuando las características de la vía o las marcas viales así lo indiquen o cuando sea necesario para llegar a su destino.

22.2. Para que las bicicletas puedan posicionarse de manera segura y aprovechar su mayor agilidad en la puesta en marcha podrá habilitarse una zona señalizada para la colocación de bicicletas junto a la línea de detención en los semáforos.

22.3- Al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos, hasta colocarse en una posición más adelantada y segura, o para acceder a las zonas señalizadas junto a los semáforos a tal efecto.

22.4- Está prohibida la circulación de bicicletas y ciclos por el carril reservado para el transporte público. No obstante, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas y ciclos por el carril reservado para el transporte público (bus y tranvía). En este tipo de carril, las bicicletas y ciclos favorecerán el adelantamiento a los demás vehículos siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

22.5- En las vías donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas y otros ciclos en contrasentido indicándolo mediante el empleo de la señalización que corresponda.

22.6- Se permite la circulación de bicicletas en paralelo columna de a dos.

22.7- Está prohibida la circulación de monopatines, patines y otros aparatos similares por la calzada.

### **Artículo 23: Circulación por espacios peatonales (a efectos de esta ordenanza: aceras, paseos plazas y áreas peatonales)**

23.1.- Como norma general, se prohíbe la circulación de ciclos y bicicletas por espacios peatonales. No obstante, se permitirá de forma excepcional en los siguientes casos:

Por algunos espacios peatonales, en ciertas franjas horarias de permisividad, cuya relación se establecerá por Decreto de Alcaldía, de acuerdo a criterios de seguridad y compatibilidad con la movilidad peatonal y la calidad estancial del espacio público.

Fuera de estos espacios, por el resto de espacios peatonales con más de 3 m. de anchura libre de obstáculos, salvo que en la calle exista una vía ciclista, la velocidad de circulación esté limitada a 30 Km/h o menor o esté señalizada como calle residencial con la señal regulada en el artículo 159 del Reglamento General de Circulación.

Cuando el o la ciclista sea una persona menor de 14 años. En tal caso, una o más personas adultas podrán acompañarla.

Cuando quien conduzca el ciclo sea una persona con movilidad reducida. En tal caso, una o más personas podrán acompañar a la persona con movilidad reducida.

En todo caso la autorización para circular por espacios peatonales estará condicionada a que la densidad peatonal permita al o a la ciclista respetar la prioridad de quien se desplaza a pie y a que sea posible la circulación en bicicleta sin hacer quiebros o maniobras bruscas.

23.1.1.- Cuando circulen por aceras y áreas peatonales, los ciclos y bicicletas lo harán extremando las precauciones, respetando la prioridad de las y los peatones y evitando circular en zig-zag para rebasar a estas personas y progresar en la marcha. En estos espacios las personas que se desplacen en ciclos y bicicletas en todo caso deberán respetar la prioridad de quienes lo hagan a pie, adecuar su velocidad a estas últimas y no realizar maniobras que puedan afectar a su seguridad o incomodar su circulación. Deberán mantener una distancia de al menos un metro con respecto a estas en las operaciones de adelantamiento o cruce. Cuando esto no sea posible, deberán apearse de la bicicleta.

23.1.2.- Los y las ciclistas que circulen por una acera o área peatonal en la que haya edificios deberán mantener una distancia de, al menos, un metro y medio con la línea de fachada de los mismos.

23.2.- Los monopatinos, patines no motorizados y aparatos similares podrán circular por las aceras y áreas peatonales a un paso similar al de caminar.

#### **Artículo 24: Transporte de personas, carga y ciclos publicitarios.**

24.1.- En las bicicletas y ciclos se podrá transportar carga y personas si quien conduce es mayor de edad. Las bicicletas y ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando quien conduzca sea mayor de edad, un o una menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

24.2.- El transporte de personas, carga o ciclos publicitarios deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- Comprometer la estabilidad del vehículo.
- Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

24.3.- Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados, para el transporte de personas o de carga.

24.4.-El Ayuntamiento podrá regular el servicio de transporte de personas en ciclos y bicicletas mediante el correspondiente Decreto de Alcaldía.

### **CAPÍTULO IV: CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES**

#### **Artículo 25: Objeto del capítulo**

Las motocicletas y los ciclomotores son vehículos a motor ligeros y ágiles en la circulación en las vías urbanas y, como tales, contribuyen de forma positiva a la movilidad y la fluidez del tráfico. Por esta razón, la ordenanza les debe otorgar un capítulo aparte para priorizar su utilización frente a los vehículos de cuatro ruedas.

25.1.-En aras a contribuir a la fluidez del tráfico en la ciudad, el Ayuntamiento podrá permitir la circulación de las motocicletas y los ciclomotores por el carril reservado al transporte público siempre y cuando suponga una mejora sustancial para el tráfico en una zona o calle determinada. Se podrá implementar esta medida con carácter puntual coincidiendo con algún evento, como medida provisional por obras u otros acontecimientos que de forma transitoria afecten al tráfico, o con carácter permanente donde así se considere por los servicios técnicos, dejando claro que la prioridad en estos carriles es para los servicios de emergencia, autobuses y taxis. A tal efecto se colocará la señalización oportuna.

25.2- En las calles con varios carriles en el mismo sentido de la circulación y que registran una mayor intensidad de tráfico rodado, junto a la línea de detención en los semáforos, podrá habilitarse una zona señalizada para la colocación de motocicletas y ciclomotores, de manera que puedan posicionarse de manera segura y aprovechar su mayor agilidad en la puesta en marcha para contribuir a la fluidez del tráfico.

25.3- Al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las y los motoristas en la calzada durante la detención semafórica, podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos, hasta colocarse en una posición más adelantada y segura, o para acceder a las zonas señalizadas junto a los semáforos a tal efecto.

25.4- Para contribuir a la seguridad de quienes conduzcan motocicletas y ciclomotores, especialmente con firme mojado, el Ayuntamiento se compromete a implementar medidas que contribuyan a este fin, entre otras:



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

Aprobación: 29/11/2013

BOTHA, nº 1 de 03/01/2014

- Utilizar pinturas antideslizantes para la señalización horizontal, especialmente en pasos peatonales.
- Crear pasillos sin pintura en los pasos peatonales para evitar las pérdidas de adherencia y la pérdida de control del vehículo por deslizamiento o "aquaplaning".

En las obras de nuevas urbanizaciones o en las reformas de calles se aplicarán las siguientes medidas:

- Eliminación de bordillos en isletas y rotondas o sustitución por bordillos "rebasables".
- Colocación de biondas homologadas seguras para motoristas.
- Instalación de señalización vertical con soportes homologados seguros para motoristas en aquellos casos en que su ubicación suponga riesgo para los conductores de motos y ciclomotores.

Sin perjuicio de lo anterior, podrán aplicarse otras medidas que pretendan el mismo objetivo

## **TÍTULO II: APLICABLES**

### **CAPÍTULO I: INFRACCIONES Y SU GRADUACIÓN**

#### **Artículo 26: Concepto general de las infracciones**

Las acciones u omisiones contrarias a los preceptos recogidos en esta Ordenanza serán constitutivas de infracción, así como las conductas contrarias al RDL 339/1990, de 2 de marzo, y sus disposiciones reglamentarias, y serán sancionadas en los casos, formas y medida que en ella se determinan, salvo que puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, en cuyo caso la Administración remitirá testimonio de lo acontecido al orden jurisdiccional competente y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la Autoridad Judicial no dicte sentencia firme

#### **Artículo 27: Tipificación**

En particular, constituyen infracciones a la presente Ordenanza, por afectar al tráfico y circulación, así como a la utilización y seguridad en las vías públicas, las conductas tipificadas en el catálogo que figura como anexo a esta Ordenanza.

### **CAPÍTULO II: SANCIONES APLICABLES**

#### **Artículo 28: Infracciones y sanciones**

Las infracciones a los preceptos a que se hace referencia la presente Ordenanza así como a los vigentes en materia de tráfico de la legislación ordinaria se clasificarán de Leves, Graves y Muy Graves.

1.- Las infracciones leves se sancionarán con multa de hasta 100 euros:

Son infracciones leves las que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en la presente Ordenanza.

2.- Las infracciones graves se sancionarán con multa de 200 euros.

Se considerarán infracciones Graves las tipificadas como tales en la presente Ordenanza o, en su defecto, estén así calificadas en el artículo 65.4 del R.D.L. 339/1990, de 2 de marzo.

Las infracciones muy graves se sancionarán con multa de 500 euros. No obstante, las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán en la cuantía prevista en el Anexo IV de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.



3-. Tendrán consideración de Muy Graves, además de las así tipificadas en la presente Ordenanza, las siguientes:

a) Las conductas calificadas como graves, cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, por las características y condiciones de la vía, por las condiciones atmosféricas y de visibilidad, por la concurrencia simultánea de vehículos y otras personas usuarias, especialmente en zonas urbanas y en poblado, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las graves en el momento de cometerse la infracción.

b) La omisión de socorro en caso de urgente necesidad o accidente grave.

c) Y las tipificadas, como tales, en el artículo 65.5 del R.D.L. 339/1990, de 2 de marzo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta que:

a) La multa por la infracción prevista en el artículo 65.5.j) será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave.

b) La infracción recogida en el artículo 65.5.h) se sancionará con multa de 6.000 euros.

c) Las infracciones recogidas en el artículo 65.6 se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.

#### 28.1. Responsabilidad

Las responsabilidades por las infracciones a lo dispuesto en la presente Ordenanza recaerán directamente en el autor o autora del hecho en que consista la infracción. Cuando sea declarada la responsabilidad de los hechos cometidos por un o una menor de dieciocho años responderán solidariamente y por este orden: su madre y su padre, personas tutoras, acogedoras y guardadoras legales o de hecho. En este caso, la responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta, que podrá ser moderada por la autoridad sancionadora.

En todo caso, será responsable quien sea titular del vehículo de las infracciones referidas a la documentación, estado de conservación, condiciones de seguridad del vehículo e incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

La persona titular del vehículo debidamente requerida para ello, tiene el deber de identificar al conductor o conductora responsable de la infracción, y si incumpliere esta obligación en el trámite procedimental oportuno sin causa justificada, será sancionada pecuniariamente como autor o autora de falta muy grave.

En los mismos términos responderá quien sea titular del vehículo cuando no sea posible notificar la denuncia a la persona conductora que hubiera identificado, por causa imputable a dicho o dicha titular.

Las personas titulares de los vehículos con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarias en caso de impago de la multa impuesta al conductor o conductora, salvo en los siguientes supuestos:

a) Robo, hurto o cualquier otro uso en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad.

b) Cuando el o la titular sea una empresa de alquiler sin persona conductora.

c) Cuando el vehículo tenga designada una persona arrendataria a largo plazo en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en esta.

d) Cuando el vehículo tenga designada una persona conductora habitual en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en ésta.



### **TÍTULO III: DE LAS MEDIDAS CAUTELARES**

#### **CAPÍTULO I : INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS**

##### **Artículo 29: Inmovilización de vehículos**

29.1. Las y los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico como consecuencia de presuntas infracciones a la normativa vigente, podrán proceder a la inmovilización del vehículo cuando:

- a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación, declarada su pérdida de vigencia.
- b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.
- c) La persona conductora o pasajera no hagan uso del casco de protección, en los casos en que fuera obligatorio.
- d) Tenga lugar la negativa a efectuar las pruebas de alcohol y/o drogas legalmente establecidas o éstas arrojen un resultado positivo.
- e) El vehículo carezca de seguro obligatorio.
- f) Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos reglamentariamente, salvo que la persona conductora sea sustituida por otra.
- g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor o conductora.
- h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo.
- i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control.
- j) Se detecte que el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los y las Agentes de Tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes.
- k) Cuando se presuma racionalmente que la persona conductora carece de la autorización administrativa que la habilite para la conducción de ese tipo de vehículos.
- l) Cuando, denunciada una infracción de tráfico, la persona denunciada acredite su residencia habitual en territorio español y no deposite o garantice el pago del importe provisional de la multa.
- m) En todos aquellos supuestos que así se determine por la normativa de tráfico.

La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó, previo el importe de las Tasas establecidas en la Ordenanza Fiscal correspondiente.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos h), i) y j), la inmovilización sólo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el o la Agente de la Autoridad, se certifique por aquél o aquella la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

29.2. En el supuesto recogido en el apartado 1, párrafo e), se estará a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

29.3. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los y las Agentes de la Autoridad. A estos efectos, podrán indicar a quien conduce el vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

29.4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta de quien cometió la infracción. En su defecto, serán por cuenta de la persona conductora habitual o de la arrendataria y, a falta de estas, de quien sea titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de defensa y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.

En los supuestos previstos en el apartado 1, párrafos h), i) y j), los gastos de la inspección correrán de cuenta de la persona denunciada, si se acredita la infracción.

29.5. Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor o infractora.

## **CAPÍTULO II: RETIRADA DE VEHÍCULOS**

### **Artículo 30: Retirada de vehículos de la vía pública**

1. La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si la persona obligada a ello no lo hiciera, o no se encontrara presente para hacerlo, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

- a. Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.
- b. En caso de accidente que impida continuar su marcha.
- c. Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.
- d. Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 29, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.
- e. Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con movilidad reducida sin colocar el distintivo.
- f. Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinadas personas usuarias y en las zonas reservadas a la carga y descarga.
- g. Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal.

2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior, serán por cuenta de la persona titular, de la arrendataria o de la conductora habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que la asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre quien resulte responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.

3. La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo a la persona titular en el plazo legal establecido. La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si esta dispusiese de ella.





### **Artículo 31: Tratamiento residual del vehículo**

La Administración competente en materia de gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

- a. Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.
- b. Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.
- c. Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses.

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá a la persona titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c, el o la propietaria o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo. A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado a la persona titular del vehículo la retirada de su recinto.

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, el Alcalde o Alcaldesa o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico, respectivamente en cada ámbito.

### **Artículo 32: Estacionamiento en lugar que ocasione pérdidas o deterioro del patrimonio público**

Se considera que el estacionamiento de un vehículo ocasiona pérdidas o deterioro del patrimonio público cuando se efectúe en jardines, setos, zonas arboladas, parques, y otras partes de la vía destinadas al ornato de la ciudad.

### **Artículo 33: Otras causas de retirada de vehículos**

También se podrán retirar los vehículos de la vía pública, aunque no exista infracción ni obligación de pago, en los siguientes supuestos:

- Cuando se encuentre estacionado en un lugar que se haya de ocupar por un acto público debidamente autorizado.
- Cuando resulte necesario para la limpieza, reparación, mantenimiento o señalización de la vía pública y haya sido debidamente señalizado.
- En caso de emergencia, debidamente motivada.

En estos supuestos, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5.4, se procurará informar a la persona titular del vehículo de las circunstancias de la retirada del mismo y, en su caso, de su localización.

### **Artículo 34: Retirada de bicicletas y ciclos**

34.1.- Las autoridades competentes podrán proceder, si quien tenga obligación a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta o el ciclo de la vía pública en los siguientes casos:

- Cuando, no estando ésta aparcada en uno de los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de 2 días.



- Cuando, estando ésta aparcada en uno de los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de 7 días.
- Cuando la bicicleta, el ciclo o alguno de sus componentes se consideren abandonados.
- Cuando procediendo legalmente a la inmovilización del vehículo no hubiere lugar adecuado para practicar la misma.

34.1.1.- Tendrán la consideración de bicicletas y ciclos abandonados, a los efectos de su retirada por las autoridades competentes, aquellas bicicletas y ciclos presentes en la vía pública faltas de ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado o cuyo estado demuestre de manera evidente su abandono.

34.1.2.- En estos casos la Autoridad municipal procederá de oficio a la retirada de las bicicletas y ciclos, liberándolos de sus amarres si fuera necesario, con los gastos a cargo del propietario o propietaria de los mismos.

34.2.- El Ayuntamiento llevará las bicicletas y ciclos abandonados al depósito municipal. Transcurridos tres meses desde su retirada, el Ayuntamiento podrá disponer de estos vehículos de acuerdo con la legislación vigente.

### **Artículo 35: Suspensión de la retirada**

La retirada de un vehículo se suspenderá inmediatamente si comparece la persona conductora del mismo y toma las medidas necesarias para hacer cesar la situación irregular en la que se encontraba el vehículo resultando de aplicación, en lo que se refiere a las tasas, lo dispuesto en la Ordenanza Municipal Reguladora de Tasas por Prestación de Servicios.

## **CAPÍTULO III: DE LAS TASAS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE INMOVILIZACIÓN, RETIRADA Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS**

### **Artículo 36: Régimen de autoliquidación de las tasas**

Las tasas que devenga la prestación de los servicios de inmovilización y retirada de vehículos de la vía pública, así como el de depósito de los mismos en el almacén municipal, serán las que establezca para cada ejercicio la correspondiente Ordenanza Municipal Reguladora de Tasas por la Prestación de Servicios Públicos.

El levantamiento de la inmovilización y la devolución del vehículo sólo podrán ser efectuadas a la persona titular o autorizada y previo pago de las tasas que correspondan, excepto en los supuestos contemplados en el artículo 33 (otras causas de la retirada de vehículos) de la presente Ordenanza.

Cuando como consecuencia de la retirada de vehículos de la vía pública (ya sea por las causas previstas en esta Ordenanza, en el RD 339/90, de 2 de marzo o en sus disposiciones reglamentarias, ya porque así lo disponga la Autoridad Judicial o lo solicite otra Administración) queden los mismos depositados en el almacén municipal, la prestación de dicho servicio de depósito devengará las tasas que por el citado concepto establezca la correspondiente Ordenanza vigente para cada ejercicio.

Dichas tasas se someterán al régimen de autoliquidación, a efectuar en el momento en que cese la prestación del servicio, siendo los obligados a su pago las personas, Entidades o Instituciones que, habiendo motivado la prestación del servicio, tengan la consideración de sujeto pasivo de las mismas según lo dispuesto en la Ley de Haciendas Locales.



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

Aprobación: 29/11/2013

BOTHA, nº 1 de 03/01/2014

## **TÍTULO IV PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

### **CAPÍTULO ÚNICO**

#### **Artículo 37: Órganos instructor y sancionador competentes**

Será competencia de la Alcaldía-Presidencia, y por su delegación del concejal o concejala en quien pudiera delegar, la imposición de las sanciones por infracción a los preceptos contenidos tanto en la presente Ordenanza como en las demás disposiciones legales vigentes en materia de tráfico.

La instrucción de los expedientes incoados por infracciones en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial se llevará a cabo por el órgano municipal competente.

#### **Artículo 38: Remisión de expedientes a la Administración competente**

Aquellas infracciones cometidas en vía urbana cuya sanción no corresponda a la Alcaldía-Presidencia, serán denunciadas por Agentes Municipales y por Vigilantes del Servicio de Control del Aparcamiento y, posteriormente, serán remitidas por el Instructor o Instructora a la Administración competente.

#### **Artículo 39: Detracción de puntos**

El número de puntos inicialmente asignado a la persona titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido una vez que la sanción sea firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, conforme a los anexos II y IV del RDL 339/90 modificado por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre.

#### **Artículo 40: Tramitación de expedientes sancionadores**

Los expedientes sancionadores incoados por infracciones a lo dispuesto en esta Ordenanza se tramitarán conforme al procedimiento regulado en el RD 339/90, de 2 de marzo, modificado por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre en materia sancionadora y demás disposiciones reglamentarias.

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL**

En todo aquello no dispuesto en el presente anexo que modifica la Tabla de Infracciones y Sanciones del Título IV de la Ordenanza Municipal reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de carácter Urbano, será de aplicación lo establecido en el Real Decreto Legislativo 339/90 de 2 de marzo de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, modificado por la Ley 18/2009 de 23 de Noviembre, en materia sancionadora.

La cuantía económica de las multas establecidas en el artículo 67.1 y en el Anexo IV del Real Decreto Legislativo 339/1990, modificado por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, podrá incrementarse en un 30 %, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes de la persona infractora y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para ella misma y para las demás usuarias de la vía y al criterio de proporcionalidad. Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 65.6. del Real Decreto Legislativo 339/1990, modificado por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, en materia sancionadora.

En virtud de la Disposición Final Segunda de la Ley 18/2009 podrán actualizarse la cuantía de las sanciones de las multas atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo, mediante Real Decreto del Gobierno.