



**Anteproyecto de Ley por la que se modifica el texto
articulado de la
Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y
seguridad vial**

(Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo)

Informe del RACC

Septiembre 2013

Consideraciones del RACC en relación al anteproyecto de Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo):

El Anteproyecto de Ley expone que “en los últimos años, la normativa relacionada con el tráfico y la seguridad vial ha sido objeto de importantes modificaciones desde varias perspectivas formales, incidiendo especialmente en la adecuación de los comportamientos de los conductores a una conducción que permita reducir la siniestralidad en calles y carreteras.

Una vez se han abordado los cambios más integrales en lo que respecta a los comportamientos más seguros en la conducción, ahora es el momento de incorporar al ordenamiento adaptaciones o modificaciones que no se centran tanto en el conductor, sino que se dirigen a otros aspectos que en los últimos años no han sido tan prioritarios, pero que es necesario asumir normalmente para ir mejorando distintos aspectos de la seguridad vial.”

Objetivos del anteproyecto de Ley:

1. Mejora de la Seguridad Vial.
 - a. Regulación de la utilización del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil y el casco.
 - b. Prohibición de los detectores de radar.
 - c. Prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo.
2. Otras modificaciones.
 - a. Comunicación de obras en la vía
 - b. Retirada del permiso de circulación en caso de inmovilización del vehículo
 - c. Adición de supuestos de inmovilización
 - d. Modificación del cuadro de infracciones y sanciones.
3. Impulso de la cooperación institucional en materia de tráfico y seguridad vial.
 - a. Creación de la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial
 - b. Modificación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

“La modificación de la Ley es una reforma instrumental que tiene como fin permitir una nueva regulación concreta y actualizada en el Reglamento General de Circulación (drogas, cinturón, casco, detectores de radar). La reforma de la ley es requisito previo para la modificación reglamentaria.”

Reformas esenciales de la Ley, con consideraciones y propuestas por parte del RACC.

El Consejo Superior de Seguridad Vial, en cumplimiento de sus funciones, somete a audiencia de las entidades interesadas la modificación que se propone al vigente texto de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (LTCVMSV, en adelante).

Se destacan a continuación aquellos respecto de los cuales se considera que la propuesta no mejora o no mejora suficientemente la normativa vigente. A continuación, se ponen de manifiesto diversos aspectos de la modificación que se sugiere y respecto de los cuales se suscitan dudas sobre la mejora que supondrían respecto de la legalidad vigente.

1. **En relación a la regulación del uso del casco**, el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 47 establece que el uso del casco será, como mínimo, **obligatorio para los conductores y ocupantes de las bicicletas menores de 18 años , en todas las vías** y para todos quienes circulen por vías interurbanas.

❖ **El RACC considera que:**

- El **escaso número de accidentes graves de bicicleta en ciudad** hace suponer que la imposición del uso indiscriminado y obligatorio del casco, difícilmente pasaría el rasero de un análisis coste-beneficio.
- Excepto en Finlandia y Eslovenia, el uso del casco no es obligatorio en los países europeos. En algunos países europeos, se establece que lo lleven menores de edad, siendo mayoritario el límite de 15 años.

Country	Reflective jacket	Helmet
Austria	No	For children under 12
Belgium	Recommended	Recommended
Bulgaria	No	No
Cyprus	No	No
Czech Republic	Recommended	Mandatory under 18, recommended for other cyclists
Denmark	No	No
Estonia	n/a	Mandatory under 16, recommended for other cyclists
Finland	No	Mandatory
France	Outside urban areas at night or when visibility is poor	No
Germany	No	No
Greece	No	No
Hungary	Outside built-up areas at night or when visibility is poor	No
Ireland	No	No
Italy	Outside urban areas and in cases of poor visibility	No

Country	Reflective	Helmet
Latvia	Recommended	Recommended
Lithuania	At night and when visibility is poor	Mandatory under 18, recommended for other cyclists
Luxembourg	No	No
Malta	At night	Recommended
The Netherlands	No	Recommended
Norway	No	No
Poland	No	No
Portugal	No	No
Romania	No	Recommended
Slovakia	When visibility is reduced	Mandatory under 15, mandatory outside urban areas for cyclists over 15
Slovenia	No	Mandatory
Spain	No	No
Sweden	No	Mandatory under 15
Switzerland	No	No
United Kingdom	No	No

Fuente: ETSC European Transport Safety Council

- La experiencia de muchos países así como el sentido común, sugieren que una regulación tan estricta del uso del casco por parte de ciclistas, es un **freno seguro a la introducción de la bicicleta en entornos urbanos**.
 - Es mejor **apelar a la autoresponsabilidad de los ciclistas**, siguiendo el símil del uso del casco en el esquí. En este caso, en los últimos años, se ha producido un uso importante del casco por parte de éstos, pero siempre desde la base de la voluntariedad y no obligatoriedad.
 - Es mejor **reforzar las campañas de concienciación** que promueven la mayor seguridad en caso de accidente y al ser políticas de prevención y formación a largo plazo, son mucho más efectivas que las basadas en la sanción o prohibición.
- ❖ [El RACC es partidario de que la obligatoriedad del uso del casco a los ciclistas en entornos urbanos aplique únicamente a los menores de 15 años, tal como ya se establece en varios países europeos.](#)

2. En relación a la regulación de la presencia de drogas y alcohol en la conducción, el artículo 12 establece la prohibición del consumo de drogas en la conducción, con las siguientes novedades:

- Se deslindan las sanciones administrativas de las sanciones penales.
- **Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado, y para la detección de la presencia de drogas en el organismo, se realizará mediante la prueba salival.** Las pruebas de contraste se realizarán mediante análisis de sangre. **Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.**
- **Se incrementa de 500 a 1.000 € la sanción** por conducir con presencia de drogas en el organismo, por conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan o por negarse a realizar las pruebas para su detección.

❖ **El RACC considera que:**

1. **En la última década se ha producido una reducción muy importante de muertos por accidente de tráfico con tasas de alcoholemia positivas**, tanto de peatones como de ocupantes de vehículos (conductores y acompañantes). Se ha pasado de 2.308 muertos en 2001 a 619 en el año 2012.
2. La evolución de la reducción de la mortalidad con tasas de alcohol positivas no fue homogénea a lo largo del tiempo. Entre 2001 y 2009 se redujo con tasas anuales superiores al 10% , pero esta **reducción tan importante se ha estancado en los últimos años**, con tasas de reducción más moderadas.
3. **A pesar de la mejora, aún 1 de cada 3 muertos por accidente de tráfico tienen tasas de alcoholemia positivas. Gran Bretaña y Alemania tienen tasas de muertos por alcoholemia positiva del 13,5 y 8,4%, respectivamente, muy por debajo de las españolas, que siguen siendo de las más altas entre los países europeos.**

4. Otro indicador que muestra el estancamiento en los avances de las políticas antialcohol es la evolución del número y resultados de los controles de alcoholemia. Los positivos por control de alcoholemia se redujeron drásticamente hasta el año 2005, pero desde entonces y, especialmente desde el año 2008, **el porcentaje de casos positivos se ha estancado** alrededor del 1,8%.
 5. **La probabilidad de muerte por tasa positiva de alcohol es especialmente elevada en los conductores jóvenes (de 18 a 30 años)**, al ser un 35% más elevada que la media de conductores.
 6. **La mayor parte de la mortalidad se concentra en las tasas de alcoholemia más elevadas (>2,00gr/l)** para la media de conductores y superiores a 1,10gr/l para los conductores más jóvenes de 30 años.
- ❖ **El RACC considera que hay margen para diseñar una política más integral de lucha contra la mortalidad por accidentes de tráfico bajo los efectos del alcohol y propone las siguientes recomendaciones:**

- **Establecimiento de una tasa de alcoholemia de 0 para los conductores noveles (primeros 2 años de conducción) y para los conductores profesionales,** tal como ha solicitado el Parlamento europeo y ETSC repetidamente y que ya diversos países europeos aplican.

- **Aumento de las multas de 500 a 1.000 € sólo para los conductores reincidentes (que ya tuvieron una multa por conducir con tasa de alcoholemia positiva en los 3 años previos)** porque demuestran que no han aprendido y, por tanto, requieren medidas disuasorias más potentes **y para los conductores no reincidentes, con tasa de alcohol positiva superior a 1,20gr/l**

Para los no reincidentes ni con tasa de alcohol superior a 1,20gr/l, la multa de tráfico de 500 € ya es suficientemente disuasoria, en un contexto de reducción de salarios y poder adquisitivo.

La aplicación sería sencilla desde el punto de vista técnico y contaría probablemente con amplio nivel de aceptación por parte de la opinión pública, al afectar precisamente a los conductores con tasas de alcoholemia positivas más elevadas y a los reincidentes que son el colectivo de conductores con mayor porcentaje de muertos.

- *Siguiendo las recomendaciones del Parlamento europeo, se propone que la DGT valore las implicaciones y la viabilidad que tendría la instalación obligatoria de sistemas de bloqueo en casos de alcoholemia (alcolocks) en todos los vehículos comerciales, de transporte de pasajeros y de mercancías, los conductores de los cuales hayan recibido una sanción o más por alcoholemia en los últimos 3 años.*
 - *Mantenimiento de los controles de alcoholemia para poder seguir bajando y, como mínimo no aumentar, el porcentaje de positivos en los controles de alcoholemia y consecuentemente el riesgo de accidentes graves.*
 - *Intensificación de las campañas de concienciación que alertan de los peligros del alcohol en la conducción, al ser las políticas de prevención y formación a largo plazo mucho más efectivas que las basadas en la sanción o prohibición.*
3. En relación a la regulación de los sistemas de detección de radares, el artículo 11 establece “**la prohibición de los sistemas de detección de radares**, mecanismos que no pueden confundirse con los sistemas que tienen como fin exclusivamente informar de la ubicación de los mismos, ni tampoco con los inhibidores de radar, ya prohibidos” al considerarse incompatibles con las normas sobre limitación de velocidad y, en general, con las políticas de seguridad vial. **Se tipifica como infracción grave el quebrantamiento de esta prohibición (sanción de 200€ y detracción de 3 puntos).**
- ❖ ***El RACC considera que con el nuevo redactado de la Ley queda garantizada la prohibición de los detectores de radar, ya que la anterior ley dejaba impune el uso de estos mecanismos, pero proponemos que se debe mejorar el texto propuesto en aras de una mayor seguridad jurídica, y sería aconsejable definir de forma precisa y diferenciada los mecanismos comentados.***

4. En relación a **la nueva regulación de las velocidades máximas**, el artículo 19 **se simplifica en su redacción**, con objeto de que **los nuevos límites se determinen de acuerdo con las limitaciones que establezca el Reglamento General de Circulación**. Además el anexo IV se actualiza de forma que se **amplían los tramos sancionadores y de detracción de puntos cubriendo posibles modificaciones en las velocidades máximas, tanto en límites inferiores (>20Km/h) como superiores (>130Km/h)**.

- A. **El RACC considera que el aumento del límite de velocidad a 130 Km/h en autopistas y autovías**, para los turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a éstas, **debe aplicarse de forma selectiva y evitando siempre generar confusión al conductor**, que debe conocer siempre con claridad y facilidad cuál es el límite de velocidad que rige en el tramo por el que conduce.

Ello implica que los **tramos seleccionados deben ser suficientemente largos, estar muy bien señalizados, y que deben delimitarse unas zonas de transición, fácilmente identificables por los conductores**. *Simplicidad ante todo.*

Sería deseable delegar en la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para la definición de los umbrales del índice de accidentalidad, distancia de visibilidad, trazado, etc. que permitirían la implantación del límite de 130Km/h.

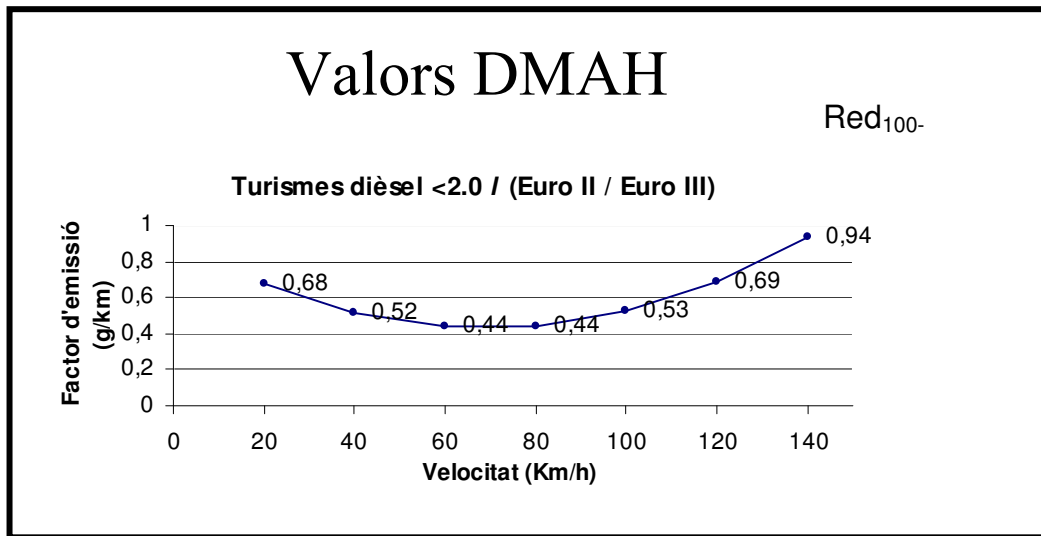
- B. **El RACC considera que la nueva regulación de velocidades máximas en vías urbanas**, prevista en el nuevo Reglamento de circulación y que la Ley tiene prevista en el anexo IV de tramos sancionadores y detracción de puntos, y que sustituirá el límite de 50 Km/h actualmente existente por una regulación más restrictiva, en función de ciertas características de la vía es un sistema **que puede dar pie a confusión**.

El RACC comparte la conveniencia de pacificar el tráfico urbano y, de conseguir una circulación cada vez más fluida en nuestras ciudades, pero considera que el cambio propuesto no mejora la capacidad de las políticas públicas para alcanzar estos objetivos y sí puede, en cambio, introducir distorsiones importantes, que pueden acabar teniendo un impacto negativo sobre la flexibilidad del sistema y sobre el medio ambiente. Y ello por las siguientes razones:

1. **Al hacer depender la velocidad máxima en entornos urbanos de ciertas características de la vía, ello puede introducir un elevado grado de confusión** en el conductor que deberá estar permanentemente pendiente de cuál es el límite vigente de la vía por la que circula. Según la reforma que se propone, en una misma calle puede ocurrir que el límite varíe según existan, en un tramo u otro, uno o dos carriles de circulación. Así mismo, en una misma calle puede ocurrir que en un sentido de circulación haya un solo carril y en el sentido contrario existan dos carriles, lo que según la nueva normativa, podría dar lugar a que el nuevo límite máximo de velocidad fuese distinto según cuál fuese el sentido de la marcha. Además, la nueva normativa tampoco es clara respecto al límite que prevalece en aquellos casos en que hay vías de un carril para la circulación privada y un carril bus (ya sea en un solo sentido, o en dos). Estos tres ejemplos dejan claro que con la nueva normativa se puede acabar generando un nivel de confusión significativo al conductor.
2. El sistema propuesto reduce el margen de los ayuntamientos para adaptar el límite de velocidad a las circunstancias específicas de cada vía. De hecho, con la normativa actual, algunos ayuntamientos ya han reducido (en las zonas 30 y otras calles, por ejemplo) la velocidad máxima a 30 km/h, pero ello se ha hecho siempre con carácter selectivo, respondiendo a los objetivos de movilidad, de seguridad vial, y de mejora del impacto ambiental que se persiguen y atendiendo a las circunstancias específicas de cada ciudad, barrio, o zona sobre la que se desea actuar.

En definitiva, el RACC considera que es mejor que exista un límite genérico y que sea el Ayuntamiento quien decida, caso a caso, si es necesario reducirlo.

3. **Una limitación tan discrecional a 30 km/h puede acabar aumentando de forma significativa los niveles de contaminación local** y, afectar negativamente a la calidad del aire. Téngase en cuenta que, de forma general tanto para vehículos de gasolina como de gasóleo, las emisiones de gases y partículas contaminantes de efecto local tienen forma de U: es decir, son elevadas a velocidades bajas; alcanzan un mínimo cuando la velocidad está en 50-70 km/h; y vuelven a subir a velocidades superiores. Por tanto, situar de forma indiscriminada el límite máximo de velocidad a 30 km/h supone, como puede verse en el gráfico adjunto, “ir para atrás” en la curva, y hacerlo justo en el tramo de más pendiente, propiciando así un aumento muy importante de las emisiones.



4. Antes de imponer nuevos límites, de difícil cumplimiento, es mejor asegurar que se respeten los vigentes. *Difícilmente cabe pensar que a partir de una norma tan genérica y estricta se afectará al comportamiento de los usuarios.*
5. Con la entrada en vigor de las nuevas velocidades máximas en muchos tramos de autopistas o vías rápidas, así como en vías convencionales y urbanas, se debería establecer un periodo de transición durante el cual no se sancionara a los conductores y se informara de los nuevos límites a éstos, así como se equipara las carreteras con la señalización necesaria.

Otras recomendaciones

- 5. En relación con el nuevo Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, el artículo 8 propone que el Consejo de Seguridad Vial pasará a denominarse “Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial”.**

El cambio de denominación conviene, ciertamente, a las funciones del Consejo, que incorpora también cuestiones relativas a la regulación del tráfico.

La nueva regulación elimina, sin embargo y sin justificación alguna, la existencia de los Consejos autonómicos allí donde existan o puedan constituirse en el futuro. La comparación entre la redacción vigente del precepto y la propuesta en el texto que se somete a audiencia pública evidencia que los actuales consejos autonómicos quedan sustituidos por comisiones del nuevo consejo superior:

Redacción vigente artículo 8	Propuesta de nueva redacción artículo 8
<p>1. Se constituye el Consejo Superior de Seguridad Vial como el órgano de consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial.</p> <p>2. Para la mejor consecución de sus fines, el Consejo estará integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades y Ciudades Autónomas, de las Administraciones Locales y de las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas, sector social de la discapacidad y organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal más representativas directamente vinculadas con la seguridad vial.</p> <p>3. El Consejo Superior de Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial. b) Conocer del seguimiento y evaluaciones de las acciones en materia de seguridad vial puestas en marcha. c) Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial. d) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España. e) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de carácter general que afectan a la seguridad vial. f) Coordinar e impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con la seguridad vial. 	<p>1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial y promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial.</p> <p>La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.</p> <p>2. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejercerá las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan. b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia. c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del

<p>g) Promover la concertación y el intercambio de experiencias entre los diferentes miembros del Pleno.</p> <p>4. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y la secretaría al Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>5. El Consejo Superior de Seguridad Vial se estructura en los siguientes órganos: el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión Autonómica, la Comisión Local de Seguridad Vial y los grupos de trabajo.</p> <p>6. Su composición, régimen jurídico, orgánico y funcional se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial.</p> <p>7. Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial.</p>	<p>Estado en obligarse por ellos.</p> <p>d) Informar los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.</p> <p>e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.</p> <p>f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.</p> <p>g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.</p> <p>3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y Grupos de Trabajo.</p> <p>4. En cada comunidad autónoma y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.</p> <p>5. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinan reglamentariamente</p>
---	--

Los Consejos autonómicos parecen relegados a convertirse en comisiones del Consejo y a participar en la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial que crea el nuevo artículo 8 bis.

- ❖ **El RACC está de acuerdo que cada comunidad autónoma tenga una comisión de estudio del tráfico y la seguridad vial pero también es partidario de que se mantenga que las CCAA con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial puedan establecer sus propios Consejos Autonómicos de Seguridad Vial.**

6. En relación a la modificación del apartado 3 del artículo **11 sobre la prohibición de la conducción con cascos o auriculares conectados a aparatos receptores de sonido**, ..., en la que se propone añadir el siguiente párrafo:

“Reglamentariamente se podrán establecer excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores”

- ❖ **El RACC considera que no es función del Reglamento definir las conductas prohibidas. La definición de la infracción y su sanción es función exclusiva de la Ley.** Posiblemente, se quiere prever que por vía reglamentaria puedan definirse las condiciones de utilización de los aparatos de telefonía durante la conducción o la habilitación técnica de los mismos. De todos modos, tal y como está redactada la propuesta parece que un reglamento podría, por ejemplo, levantar la prohibición respecto de determinados tipos de vehículos o de conductores. Algo que obviamente no es admisible. Debe perfilarse normativamente mucho mejor y con buena técnica legislativa lo que se remite al ámbito reglamentario, que debe ser distinto al de la ley y, por supuesto, al de la delimitación de las conductas prohibidas y sancionadas con rango de ley. Si lo que se quiere decir es que reglamentariamente se podrá detallar el contenido de tal conducta así debe decirse.

7. En relación a la **ampliación de supuestos en los que la autoridad no debe notificar la denuncia**, se propone ampliar los casos establecidos en el artículo 76 con un nuevo supuesto:

“Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de regulación de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo”

- ❖ **El RACC no considera que las tareas de regulación del tráfico justifiquen por sí mismas la imposibilidad de notificar la denuncia en el acto.** Será aconsejable no hacerlo cuando la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación, pero ese supuesto ya está previsto en la letra a) del vigente apartado segundo del artículo 76. La actividad de regulación de la circulación no parece, por sí misma, causa suficiente que haya de impedir la notificación de la denuncia en el acto.

8. En relación a la **finalidad del Registro Estatal de víctimas y accidentes de tráfico**, la propuesta es que se elimine el **segundo párrafo del artículo 95.1**

“Los datos que se incorporen en el Registro no contendrán más datos identificativos de los implicado o relacionados con su salud, que los estrictamente necesarios para el cumplimiento de su finalidad, conforme se establece en el párrafo anterior”.

- ❖ **El RACC considera que sería oportuno justificar el motivo** por el que se propone que desaparezca la limitación vigente en la actualidad relativa al uso de los datos.

9. En relación con la **disposición derogatoria** única que se propone introducir:

“Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta ley”

- ❖ **El RACC considera que se trata de una disposición excesivamente genérica** y, aunque lamentablemente frecuente, manifiesta una técnica legislativa que puede plantear dudas sobre la derogación efectiva de normas anteriores con ámbitos de aplicación diferentes al de la norma reformada.

Si hay normas afectadas por la modificación y que deben considerarse derogadas deben identificarse en la disposición derogatoria. Así lo exige la seguridad jurídica. Una disposición derogatoria tan genérica como la que se sugiere no suma nada al principio general en cuya virtud una norma deroga a las anteriores de igual o inferior rango con las que sea incompatible. En todo caso, sí que cabe considerar derogadas las disposiciones que se modifican o sustituyen por otras.