

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, RELACIONS AMB LES CORTS I MEMÒRIA DEMOCRÀTICA

13969 *Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, i el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit.*

Els canvis en les normes generals de la circulació de vehicles i vianants constitueixen un dels millors indicadors de l'evolució que la societat pretén en l'ús dels espais compartits que constitueixen les vies públiques, i a la vegada posa de manifest la sensibilitat de la ciutadania en seguretat viària.

El Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, així com el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en són un exemple. Tradicionalment, totes dues normes tenien com a objectiu atendre el creixent increment de l'ús del vehicle de motor, de manera que aquest es convertia en el protagonista de la major part de l'articulat.

Tanmateix, especialment en l'àmbit urbà, el vehicle de motor ja no és el protagonista i ha donat pas a un ús compartit de la via, on motocicletes, bicicletes, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit (EPAC, per les seves sigles en anglès), vehicles de mobilitat personal i vianants adquireixen cada dia més importància. En aquest sentit, les polítiques de mobilitat i seguretat viària que desenvolupen les administracions locals tenen un objectiu principal: la reducció de la sinistralitat en l'àmbit urbà. Per aquest motiu, les ciutats espanyoles demanen canvis en la normativa general de circulació urbana que els permetin desenvolupar adequadament nous models de ciutat.

En aquest context cal recordar que el 2017 van morir a les ciutats espanyoles un total de 509 persones. D'aquestes, el 80% corresponia al grup de persones usuàries que configuren el denominat col·lectiu de persones vulnerables (vianants, ciclistes, motoristes i persones usuàries de ciclomotor). L'experiència demostra que la reducció de la velocitat té un efecte directe en la reducció de la sinistralitat dels vulnerables, i per contra no suposa un alentiment més gran del trànsit, ja que els vehicles de motor en els seus desplaçaments urbans no superen velocitats mitjanes que, en els centres urbans, siguin generalment superiors als 20 km/h.

Els diferents estudis coincideixen en el fet que el risc de morir com a conseqüència d'un atropellament es redueix com a mínim cinc vegades si la velocitat del vehicle que impacta és de 30 km/h respecte a un que circuli a 50 km/h. La velocitat del vehicle té una relació directa amb les probabilitats de supervivència del vianant atropellat.

Per tot això, es modifica l'article 50 del Reglament general de circulació, i es rebaixa el límit de velocitat de circulació genèric en via urbana de 50 km/h a 30 km/h per als carrers que disposen d'un sol carril per sentit de circulació, per aconseguir un impacte positiu en la reducció de la sinistralitat viària, especialment en els col·lectius de persones vulnerables. Aquesta modificació garanteix al mateix temps la fluïdesa dels desplaçaments fets en les grans avingudes de la ciutat, així com la reducció de l'impacte negatiu en la qualitat de l'aire de les ciutats.

La modificació que es porta a terme pretén, per tant, centrar esforços en la millora de la seguretat viària en el trànsit urbà, reduint d'una banda la velocitat genèrica a la ciutat i, de l'altra, regulant a través del Reglament general de circulació i del Reglament general de vehicles els requisits i les condicions dels vehicles de mobilitat personal, els quals, atès que són definits formalment com a vehicles, tenen prohibida la circulació per les voreres i

per les zones de vianants, com qualsevol altre vehicle, d'acord amb el que disposa l'article 121.5 del Reglament general de circulació.

La ràpida proliferació dels vehicles de mobilitat personal, així com el risc de la seva comercialització indiscriminada, exigeix l'aplicació de les normes de circulació de la mateixa manera que per a la resta de vehicles, així com la seva categorització tècnica en el Reglament general de vehicles, per diferenciar-los clarament dels cicles de motor, ciclomotors i motocicletes, i d'aquesta manera evitar disfuncions derivades del desconeixement de les característiques tècniques del vehicle utilitzat.

Es proposa, a través de la modificació del Reglament general de vehicles, un marc normatiu àgil i flexible, mitjançant un manual de característiques tècniques, que permeti donar cabuda als vehicles de mobilitat personal i que garanteixi la seguretat viària, i la convivència ordenada i respectuosa amb els vianants i els diferents modes de transport.

El Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i els quadricicles i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles, és d'aplicació directa en el nostre ordenament jurídic i al llarg del text es fa una remissió expressa al seu contingut per harmonitzar la normativa nacional amb l'europea i per delimitar-ne l'aplicació respecte dels vehicles que no estan en el seu àmbit.

D'acord amb el que disposa l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació.

Quant a la seva necessitat i eficàcia, aquesta modificació permet complir els objectius de reducció de sinistralitat en vies urbanes a través de la reducció de la velocitat en un percentatge significatiu del viari de les ciutats, així com establir els requisits tècnics per als vehicles de mobilitat personal.

Respecte a la proporcionalitat, aquest Reial decret conté la regulació imprescindible per assolir els objectius proposats i, pel que fa a la seguretat jurídica, la reforma proposada és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic, nacional i de la Unió Europea, i genera un marc normatiu que garanteix la consecució de la disminució de la sinistralitat d'acord amb les prescripcions de l'Organització Mundial de la Salut i altres institucions europees, centrant-se en la reducció de l'accidentalitat dels col·lectius de persones més vulnerables, que són a qui més afecta la velocitat inadequada dels vehicles.

En aplicació del principi de transparència, aquesta norma s'ha sotmès als tràmits de consulta pública prèvia i d'audiència i informació pública que preveu l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, en relació amb l'article 26.2 i 6 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

D'altra banda, respecte de l'eficiència, les càrregues administratives són les mínimes i necessàries, i s'apliquen amb proporcionalitat per habilitar la circulació segura dels vehicles de mobilitat personal.

Aquesta norma ha rebut l'informe del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, de conformitat amb el que disposa l'article 8 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'habilitació prevista a la disposició final segona del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

En virtut d'això, a proposta del ministre de l'Interior, de la ministra de Defensa, del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i de la ministra d'Indústria, Comerç i Turisme, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 10 de novembre de 2020,

DISPOSO:

Article primer. *Modificació del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.*

U. Es modifica el títol de l'article 38 i s'incorpora l'apartat 4 de la manera següent:

«Article 38. *Circulació en autopistes, autovies i altres vies*».

«4. Es prohibeix circular per travessies, vies interurbanes i autopistes i autovies que transcorren dins de poblats amb vehicles de mobilitat personal. Així mateix, queda prohibida la circulació d'aquests vehicles en túnels urbans.»

Dos. L'article 50 queda redactat de la manera següent:

«Article 50. *Limits de velocitat en vies urbanes i travessies*.

1. El límit genèric de velocitat en vies urbanes és de:

- a) 20 km/h en vies que disposin de plataforma única de calçada i vorera.
- b) 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació.
- c) 50 km/h en vies de dos carrils o més per sentit de circulació.

A aquests efectes, els carrils reservats per a la circulació de determinats usuaris o ús exclusiu de transport públic no es comptabilitzen.

2. Les velocitats genèriques establertes les pot rebaixar prèvia senyalització específica l'autoritat municipal.

3. Excepcionalment, l'autoritat municipal pot augmentar la velocitat en vies d'un únic carril per sentit fins a una velocitat màxima de 50 km/h, prèvia senyalització específica.

4. En les vies urbanes a què es refereix l'apartat 1 c) i en travessies, els vehicles que transportin mercaderies perilloses han de circular com a màxim a 40 km/h.

5. El límit genèric de velocitat en travessies és de 50 km/h per a tot tipus de vehicles. Aquest límit es pot rebaixar per acord de l'autoritat municipal amb el titular de la via, prèvia senyalització específica.

6. El límit genèric de velocitat en autopistes i autovies que transcorren dins de poblats és de 80 km/h; no obstant això, pot ser ampliat per acord de l'autoritat municipal i el titular de la via, prèvia senyalització específica, sense excedir en cap cas els límits genèrics establerts per a aquestes vies fora de poblats.

7. Les autoritats municipals i titulars de la via poden adoptar les mesures necessàries per aconseguir calmar el trànsit i facilitar la percepció dels límits de velocitat establerts.

8. Les infraccions a les normes d'aquest precepte tenen la consideració de greus tal com preveu l'article 76. a), llevat que tinguin la consideració de molt greus, de conformitat amb el que disposa l'article 77.a), tots dos del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.»

Article segon. *Modificació del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.*

U. S'incorporen els paràgrafs j) i k) a l'article 3, amb la redacció següent:

«j) Certificat per a la circulació. Document expedit per un tercer competent designat per l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit en el qual s'acredita que el vehicle sotmès a assaig compleix els requisits tècnics d'aplicació d'acord amb la normativa tècnica nacional i internacional. Els vehicles de mobilitat personal han

d'obtenir aquest certificat i la sol·licitud l'han de fer els fabricants, importadors o els seus representants respectius a Espanya.

k) Manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal. Document elaborat per l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit i aprovat mitjançant resolució del seu titular, en el qual s'estableixen els requisits tècnics que els vehicles de mobilitat personal han de complir per ser posats en circulació, classificar-los, els processos d'assaig per certificar-los i els mecanismes que s'utilitzen per identificar-los fàcilment. El manual s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat" i a la pàgina web de la Direcció General de Trànsit (www.dgt.es). El manual s'ha d'actualitzar quan es modifiquin els criteris reglamentaris en matèria de vehicles, tant de caràcter nacional com de la Unió Europea, o quan l'aparició de noves formes de mobilitat ho requereixi.»

Dos. L'apartat 3 de l'article 22 queda redactat de la manera següent:

«3. Els cicles i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit queden exceptuats d'obtenir l'autorització administrativa a què fa referència l'apartat 1 de l'article 1.»

Tres. S'incorpora l'article 22 bis:

«Article 22 bis. *Vehicles de mobilitat personal.*

1. Els vehicles de mobilitat personal queden exceptuats d'obtenir l'autorització administrativa a què fa referència l'apartat 1 de l'article 1.

2. Els vehicles de mobilitat personal per poder circular requereixen el certificat de circulació que garanteixi el compliment dels requisits tècnics exigibles per la normativa nacional i internacional que recull el seu manual de característiques, així com la seva identificació.

3. El manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal s'ha d'aprovar per resolució del director general de Trànsit.»

Quatre. L'apartat 1 de l'article 25 queda redactat de la manera següent:

«1. Per posar en circulació vehicles de motor, així com remolcs i semiremolcs de massa màxima autoritzada superior a 750 quilograms, cal matricular-los i que portin les plaques de matrícula amb els caràcters que se'ls assigni, de la manera que estableix l'annex XVIII. Aquesta obligació s'exigeix als ciclomotors i cicles de motor d'acord amb el que determina l'article 28 d'aquest Reglament.»

Cinc. L'apartat 1 de l'article 28 queda redactat de la manera següent:

«1. La matriculació i l'expedició del permís de circulació dels automòbils i dels vehicles especials autopropulsats, sigui quina sigui la seva massa, així com dels remolcs, els semiremolcs i les màquines remolcades especials la massa màxima autoritzada dels quals excedeixi els 750 quilograms, l'ha de sol·licitar el propietari, l'arrendatari amb opció de compra o l'arrendatari a llarg termini a la Prefectura de Trànsit de la província on tingui el domicili legal o on hagi de tenir la residència el vehicle especial agrícola.

La matriculació i l'expedició de la llicència de circulació dels ciclomotors i cicles de motor s'ha d'efectuar a la Prefectura de Trànsit del domicili legal del propietari, de l'arrendatari amb opció de compra o de l'arrendatari a llarg termini.»

Sis. L'apartat A «Definicions» de l'annex II «Definicions i categories dels vehicles» es modifica en els termes següents:

a) La definició de «Vehicle de motor» queda redactada de la manera següent:

«Vehicle de motor: vehicle proveït de motor per a la seva propulsió. S'exclouen d'aquesta definició els ciclomotors, els tramvies, els vehicles per a persones de

mobilitat reduïda, les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit i els vehicles de mobilitat personal.»

b) Se substitueix el concepte de «Bicicleta amb pedaleig assistit» pel de «bicicleta de pedals amb pedaleig assistit», la definició del qual queda redactada de conformitat amb el que disposa l'article 2, apartat h), del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles, de la manera següent:

«Bicicleta de pedals amb pedaleig assistit: bicicletes equipades amb un motor elèctric auxiliar, de potència nominal contínua màxima inferior o igual a 250 W, la potència de les quals disminueixi progressivament i que finalment s'interrompi abans que la velocitat del vehicle arribi als 25 km/h o si el ciclista deixa de pedalejar.»

c) S'elimina el concepte de «quadricicle».

d) S'incorporen els conceptes de «quadricicle lleuger», «quadricicle pesant», «cicle de motor» i «vehicle de mobilitat personal», les definicions dels quals queden redactades de la manera següent:

«Quadricicle lleuger: definit d'acord amb el que disposa l'annex I del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, per a la categoria L6e.»

«Quadricicle pesant: definit d'acord amb el que disposa l'annex I del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, per a la categoria L7e.»

«Cicle de motor: definit d'acord amb el que disposa l'annex I del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, per a la categoria L1e-A.»

«Vehicle de mobilitat personal: vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics que poden proporcionar al vehicle una velocitat màxima per disseny compresa entre 6 i 25 km/h. Només poden estar equipats amb un seient si estan dotats de sistema d'autoequilibratge. S'exclouen d'aquesta definició els vehicles sense sistema d'autoequilibratge i amb seient, els vehicles concebuts per a competició, els vehicles per a persones amb mobilitat reduïda i els vehicles amb una tensió de treball superior a 100 VCC o 240 VAC, així com els inclosos dins de l'àmbit del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013.»

Set. L'epígraf corresponent al paràgraf d) de l'apartat A) «Matrícula ordinària», del número I «Colors i inscripcions» de l'annex XVIII, queda redactat de la manera següent:

«d) Ciclomotors i cicles de motor:».

Disposició addicional única. *Actualització del Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit.*

Les entitats locals poden comunicar al Registre de vehicles de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit els vehicles de mobilitat personal i bicicletes de pedals amb pedaleig assistit registrats en els seus municipis, d'acord amb el que determini l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit.

Disposició transitòria única. *Règim transitori.*

L'obligació de disposar d'un certificat per a la circulació i la seva identificació, d'acord amb el que estableix el Manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal, és aplicable al cap de vint-i-quatre mesos de la publicació del manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Es deroguen totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquest Reial decret.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el 2 de gener de 2021. No obstant això, la modificació de l'article 50 del Reglament general de circulació entrarà en vigor al cap de sis mesos de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 10 de novembre de 2020.

FELIPE R.

La vicepresidenta primera del Govern i ministra de la Presidència, Relacions amb les Corts i Memòria Democràtica,

CARMEN CALVO POYATO