

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DA PRESIDENCIA, RELACIÓNS COAS CORTES E MEMORIA DEMOCRÁTICA

13969 *Real decreto 970/2020, do 10 de novembro, polo que se modifican o Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro, e o Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, en materia de medidas urbanas de tráfico.*

Os cambios nas normas xerais da circulación de vehículos e peóns constitúen un dos mellores indicadores da evolución que a sociedade pretende no uso dos espazos compartidos que conforman as vías públicas e, á vez, pon de manifesto a sensibilidade da cidadanía en seguridade viaria.

O Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro, así como o Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, son un exemplo disto. Tradicionalmente, ambas as normas tiñan como obxectivo atender o crecente incremento do uso do vehículo de motor, de tal modo que este se convertía no protagonista da maior parte dos artigos.

Porén, especialmente no ámbito urbano, o vehículo de motor xa non é o protagonista e deu paso a un uso compartido da vía, onde motocicletas, bicicletas, bicicletas de pedais con pedaleo asistido (EPAC, pola súa sigla en inglés), vehículos de mobilidade persoal e peóns cobran cada día máis importancia. Neste sentido, as políticas de mobilidade e seguridade viaria que desenvolven as administracións locais contan cun obxectivo principal: a redución da sinistralidade no ámbito urbano. Por este motivo, as cidades españolas veñen demandando cambios na normativa xeral de circulación urbana, que lles permitan desenvolver adecuadamente novos modelos de cidade.

Neste contexto debe recordarse que en 2017 faleceron nas cidades españolas un total de 509 persoas. Delas, o 80 % correspondía ao grupo de persoas usuarias que configuran o denominado colectivo de persoas vulnerables (peóns, ciclistas, motoristas e persoas usuarias de ciclomotor). A experiencia demostra que a redución da velocidade ten un efecto directo na redución da sinistralidade dos vulnerables, e non supón, polo contrario, unha maior ralentización do tráfico; os vehículos de motor nos seus desprazamentos urbanos non superan velocidades medias que, nos centros urbanos, sexan xeralmente superiores aos 20 km/h.

Os diferentes estudos coinciden en que o risco de falecer como consecuencia dun atropelo se reduce como mínimo cinco veces se a velocidade do vehículo que impacta é de 30 km/h respecto a un que circule a 50 km/h. A velocidade do vehículo ten unha relación directa coas probabilidades de supervivencia do peón atropelado.

Por todo isto, modifícase o artigo 50 do Regulamento xeral de circulación, rebaixando o límite de velocidade de circulación xenérico en vía urbana de 50 km/h a 30 km/h para aquelas rúas que contan cun só carril por sentido de circulación, para lograr un impacto positivo na redución da sinistralidade viaria, especialmente nos colectivos de persoas vulnerables. Esta modificación garante, asemade, a fluidez dos desprazamentos realizados nas grandes avenidas da cidade, así como a redución do impacto negativo na calidade do aire das cidades.

A modificación que se leva a cabo pretende, por tanto, centrar esforzos na mellora da seguridade viaria no tráfico urbano, reducindo, por un lado, a velocidade xenérica en cidade e por outro, regulando, a través do Regulamento xeral circulación e do Regulamento xeral de vehículos, os requisitos e condicións dos vehículos de mobilidade persoal, os cales, ao seren definidos formalmente como vehículos, terán prohibida a súa circulación

polas beirarrúas e polas zonas peonís, como calquera outro vehículo, de acordo co disposto no artigo 121.5 do Regulamento xeral de circulación.

A rápida proliferación dos vehículos de mobilidade persoal, así como o risco da súa comercialización indiscriminada, exige a aplicación das normas de circulación da mesma forma que para o resto de vehículos, así como a súa categorización técnica no Regulamento xeral de vehículos, para diferenciarlos claramente dos ciclos de motor, ciclomotores e motocicletas, e, deste modo, evitar disfuncións derivadas do descoñecemento das características técnicas do vehículo utilizado.

Propónse, a través da modificación do Regulamento xeral de vehículos, un marco normativo áxil e flexible, mediante un manual de características técnicas, que permita dar cabida aos vehículos de mobilidade persoal e que garanta a seguridade viaria e a convivencia ordenada e respectuosa cos peóns e os distintos modos de transporte.

O Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013, relativo á homologación dos vehículos de dúas ou tres rodas e os cuadríciclos e á vixilancia do mercado dos ditos vehículos, é de aplicación directa no noso ordenamento xurídico, e ao longo do texto faise remisión expresa ao seu contido para harmonizar a normativa nacional coa europea e para delimitar a súa aplicación respecto daqueles vehículos que non se encontran no seu ámbito.

De acordo co disposto no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, este real decreto adecúase aos principios de boa regulación.

En canto á súa necesidade e eficacia, esta modificación permite cumprir os obxectivos de redución de sinistralidade en vías urbanas a través da redución da velocidade nunha porcentaxe significativa das vías das cidades, así como establecer os requisitos técnicos para os vehículos de mobilidade persoal.

Respecto á proporcionalidade, este real decreto contén a regulación imprescindible para alcanzar os obxectivos propostos e, polo que se refire á seguridade xurídica, a reforma proposta é coherente co resto do ordenamento xurídico, nacional e da Unión Europea, e xera un marco normativo que garante a consecución da diminución da sinistralidade de acordo coas prescricións da Organización Mundial da Saúde e doutras institucións europeas, centrándose na redución da accidentalidade dos colectivos de persoas máis vulnerables, que son aos que máis afecta a velocidade inadecuada dos vehículos.

En aplicación do principio de transparencia, a presente norma someteuse aos trámites de consulta pública previa e de audiencia e información pública previstos no artigo 133 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, en relación co artigo 26.2 e 6 da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno.

Por outra parte, respecto da eficiencia, as cargas administrativas son as mínimas e necesarias, e aplícanse con proporcionalidade para habilitar a circulación segura dos vehículos de mobilidade persoal.

O Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sustentable emitiu informe sobre esta norma, de conformidade co disposto no artigo 8 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro.

Este real decreto dítase ao abeiro da habilitación prevista na disposición derradeira segunda do Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro.

Na súa virtude, por proposta do ministro do Interior, da ministra de Defensa, do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e da ministra de Industria, Comercio e Turismo, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 10 de novembro de 2020,

DISPOÑO:

Artigo primeiro. *Modificación do Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.*

Un. Modifícase o título do artigo 38 e incorpórase o número 4 do seguinte modo:

«Artigo 38. *Circulación en autoestradas, autovías e outras vías*».

«4. Prohíbese circular por travesías, vías interurbanas e autoestradas e autovías que transcorren dentro da poboación con vehículos de mobilidade persoal. Así mesmo, queda prohibida a circulación destes vehículos en túneles urbanos.»

Dous. O artigo 50 queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 50. *Límites de velocidade en vías urbanas e travesías*.

1. O límite xenérico de velocidade en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispoñan de plataforma única de calzada e beirarrúa.
- b) 30 km/h en vías dun único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dous ou máis carrís por sentido de circulación.

Para estes efectos, os carrís reservados para a circulación de determinados usuarios ou uso exclusivo de transporte público non serán contabilizados.

2. As velocidades xenéricas establecidas poderán ser rebaixadas, logo de sinalización específica, pola autoridade municipal.

3. Excepcionalmente, a autoridade municipal poderá aumentar a velocidade en vías dun único carril por sentido até unha velocidade máxima de 50 km/h, logo de sinalización específica.

4. Nas vías urbanas a que se refire o número 1. c) e en travesías, os vehículos que transporten mercadorías perigosas circularán, como máximo, a 40 km/h.

5. O límite xenérico de velocidade en travesías é de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite poderá ser rebaixado por acordo da autoridade municipal co titular da vía, logo de sinalización específica.

6. O límite xenérico de velocidade en autoestradas e autovías que transcorren dentro da poboación será de 80 km/h; non obstante, poderá ser ampliado por acordo da autoridade municipal e o titular da vía, logo de sinalización específica, sen superar en ningún caso os límites xenéricos establecidos para as ditas vías fóra da poboación.

7. As autoridades municipais e titulares da vía poderán adoptar as medidas necesarias para lograr acalmar o tráfico e facilitar a percepción dos límites de velocidade establecidos.

8. As infraccións ás normas deste precepto terán a consideración de graves conforme se prevé no artigo 76. a), salvo que teñan a consideración de moi graves, de conformidade co disposto no artigo 77.a), ambos do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.»

Artigo segundo. *Modificación do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro.*

Un. Incorpóranse as letras j) e k) ao artigo 3, coa seguinte redacción:

«j) Certificado para a circulación. Documento expedido por un terceiro competente designado polo organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico en que se acredita que o vehículo sometido a ensaio cumpre cos requisitos técnicos de aplicación conforme a normativa técnica nacional e internacional. Os vehículos de mobilidade persoal deberán obter o dito certificado e a súa solicitude será realizada polos fabricantes, importadores ou os seus representantes respectivos en España.

k) Manual de características dos vehículos de mobilidade persoal. Documento elaborado polo organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico e aprobado mediante resolución do seu titular no cal se establecerán os requisitos técnicos que os vehículos de mobilidade persoal deben cumprir para a súa posta en circulación, a súa clasificación, os procesos de ensaio para a súa certificación e os mecanismos que se empregarán para a súa fácil identificación. O manual publicarase no «Boletín Oficial del Estado» e na páxina web da Dirección Xeral de Tráfico (www.dgt.es). O manual será actualizado cando se modifiquen os criterios regulamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como da Unión Europea, ou cando a aparición de novas formas de mobilidade o requira.»

Dous. O número 3 do artigo 22 queda redactado do seguinte modo:

«3. Os ciclos e as bicicletas de pedais con pedaleo asistido quedan exceptuados de obter a autorización administrativa a que se fai referencia no número 1 do artigo 1.»

Tres. Incorporárase o artigo 22 bis:

«Artigo 22 bis. *Vehículos de mobilidade persoal.*

1. Os vehículos de mobilidade persoal quedan exceptuados de obter a autorización administrativa á cal fai referencia o número 1 do artigo 1.

2. Os vehículos de mobilidade persoal requirirán para poder circular o certificado de circulación que garanta o cumprimento dos requisitos técnicos exixibles pola normativa nacional e internacional recollidos no seu manual de características, así como a súa identificación.

3. O manual de características dos vehículos de mobilidade persoal aprobarase mediante resolución do director xeral de Tráfico.»

Catro. O número 1 do artigo 25 queda redactado do seguinte modo:

«1. Para pór en circulación vehículos de motor, así como remolques e semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 quilogramos, será preciso matricularlos e que leven as placas de matrícula cos caracteres que se lles asignen, do modo que se establece no anexo XVIII. Esta obrigação será exixida aos ciclomotores e ciclos de motor de acordo co que se determina no artigo 28 do presente regulamento.»

Cinco. O número 1 do artigo 28 queda redactado do seguinte modo:

«1. A matriculación e expedición do permiso de circulación dos automóviles e dos vehículos especiais autopropulsados, calquera que sexa a súa masa, así como dos remolques, semirremolques e máquinas remolcadas especiais cuxa masa máxima autorizada exceda os 750 quilogramos, solicítase o propietario, o arrendatario con opción de compra ou o arrendatario a longo prazo da xefatura de Tráfico da provincia en que teña o seu domicilio legal ou en que vaia ter a residencia o vehículo especial agrícola.

A matriculación e expedición da licenza de circulación dos ciclomotores e ciclos de motor efectuarase na xefatura de Tráfico do domicilio legal do propietario, do arrendatario con opción de compra ou do arrendatario a longo prazo.»

Seis. A epígrafe A «Definicións», do anexo II «Definicións e categorías dos vehículos», modifícase nos seguintes termos:

a) A definición de «Vehículo de motor» queda redactada do seguinte modo:

«Vehículo de motor: vehículo provisto de motor para a súa propulsión. Exclúense desta definición os ciclomotores, os tranvías, os vehículos para persoas de

mobilidade reducida, bicicletas de pedais con pedaleo asistido e os vehículos de mobilidade persoal.»

b) Substitúese o concepto de «Bicicleta con pedaleo asistido» polo de «bicicleta de pedais con pedaleo asistido», cuxa definición queda redactada de conformidade co disposto no artigo 2, letra h), do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013, relativo á homologación dos vehículos de dúas ou tres rodas e dos cuadríciclos, e á vixilancia do mercado dos ditos vehículos, do seguinte modo:

«Bicicleta de pedais con pedaleo asistido: bicicletas equipadas cun motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior ou igual a 250 W, cuxa potencia diminúa progresivamente e que finalmente se interrompa antes de que a velocidade do vehículo alcance os 25 km/h ou se o ciclista deixa de pedalear.»

c) Elimínase o concepto de «cuadríciclo».

d) Incorpóranse os conceptos de «cuadríciclo lixeiro», «cuadríciclo pesado», «ciclo de motor» e «vehículo de mobilidade persoal», cuxas definicións quedan redactadas do seguinte modo:

«Cuadríciclo lixeiro: definido conforme o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013, para a categoría L6e.»

«Cuadríciclo pesado: definido conforme o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013, para a categoría L7e.»

«Ciclo de motor: definido conforme o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013, para a categoría L1e-A.»

«Vehículo de mobilidade persoal: vehículo dunha ou de máis rodas dotado dunha única praza e propulsado exclusivamente por motores eléctricos que poden proporcionar ao vehículo unha velocidade máxima por deseño comprendida entre 6 e 25 km/h. Só poden estar equipados cun asento ou sela se están dotados de sistema de autoequilibraxe. Exclúense desta definición os vehículos sen sistema de autoequilibraxe e con sela, os vehículos concibidos para competición, os vehículos para persoas con mobilidade reducida e os vehículos cunha tensión de traballo maior a 100 VCC ou 240 VAC, así como aqueles incluídos dentro do ámbito do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de xaneiro de 2013.»

Sete. O parágrafo correspondente á letra d) da apígrafe A) «Matrícula ordinaria», do número I «Cores e inscricións» do anexo XVIII, queda redactado do seguinte modo:

«d) Ciclomotores e ciclos de motor:».

Disposición adicional única. *Actualización do Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico.*

As entidades locais poderán comunicar ao Rexistro de Vehículos do organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico os vehículos de mobilidade persoal e bicicletas de pedais con pedaleo asistido rexistrados nos seus municipios, de acordo co que determine o organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico.

Disposición transitoria única. *Réxime transitorio.*

A obrigação de dispor de certificado para a circulación e a súa identificación, conforme o establecido no Manual de características dos vehículos de mobilidade persoal, será de

aplicación aos vinte e catro meses da publicación do Manual de características dos vehículos de mobilidade persoal no «Boletín Oficial del Estado».

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Derróganse cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao establecido neste real decreto.

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto entrará en vigor o 2 de xaneiro de 2021. Non obstante, a modificación do artigo 50 do Regulamento xeral de circulación entrará en vigor aos seis meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 10 de novembro de 2020.

FELIPE R.

A vicepresidenta primeira do Goberno e ministra da Presidencia, Relacións coas Cortes e Memoria Democrática,

CARMEN CALVO POYATO