



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

---

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática  
«BOE» núm. 297, de 11 de noviembre de 2020  
Referencia: BOE-A-2020-13969

---

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	2
<i>Artículos</i> . . . . .	3
Artículo primero. Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. . . . .	3
Artículo segundo. Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. . . . .	4
<i>Disposiciones adicionales</i> . . . . .	6
Disposición adicional única. Actualización del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. . . . .	6
<i>Disposiciones transitorias</i> . . . . .	6
Disposición transitoria única. Régimen transitorio. . . . .	6
<i>Disposiciones derogatorias</i> . . . . .	6
Disposición derogatoria única. Derogación normativa. . . . .	6
<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	6
Disposición final única. Entrada en vigor. . . . .	6

## TEXTO CONSOLIDADO

### Última modificación: sin modificaciones

Los cambios en las normas generales de la circulación de vehículos y peatones, constituyen uno de los mejores indicadores de la evolución que la sociedad pretende en el uso de los espacios compartidos que constituyen las vías públicas, y a la vez pone de manifiesto la sensibilidad de la ciudadanía en seguridad vial.

El Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, así como el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, son un ejemplo de ello. Tradicionalmente, ambas normas tenían como objetivo atender al creciente incremento del uso del vehículo a motor, de tal modo que este se convertía en el protagonista de la mayor parte del articulado.

Sin embargo, especialmente en el ámbito urbano, el vehículo a motor ya no es el protagonista y ha dado paso a un uso compartido de la vía, donde motocicletas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido (EPAC por sus siglas en inglés), vehículos de movilidad personal y peatones cobran cada día más importancia. En este sentido, las políticas de movilidad y seguridad vial que desarrollan las administraciones locales cuentan con un objetivo principal: La reducción de la siniestralidad en el ámbito urbano. Por este motivo, las ciudades españolas vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad.

En este contexto debe recordarse que en 2017 fallecieron en las ciudades españolas un total de 509 personas. De ellas, el 80 % correspondía al grupo de personas usuarias que configuran el denominado colectivo de personas vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas y personas usuarias de ciclomotor). La experiencia demuestra que la reducción de la velocidad tiene un efecto directo en la reducción de la siniestralidad de los vulnerables, no suponiendo por el contrario una mayor ralentización del tráfico, los vehículos a motor en sus desplazamientos urbanos no superan velocidades medias que, en los centros urbanos, sean generalmente superiores a los 20 km/h.

Los diferentes estudios coinciden en que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h respecto a uno que circule a 50 km/h. La velocidad del vehículo tiene una relación directa con las probabilidades de supervivencia del peatón atropellado.

Por todo ello, se modifica el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, rebajando el límite de velocidad de circulación genérico en vía urbana de 50 km/h a 30 km/h para aquellas calles que cuentan con un solo carril por sentido de circulación, para lograr un impacto positivo en la reducción de la siniestralidad vial, especialmente en los colectivos de personas vulnerables. Esta modificación garantiza al mismo tiempo, la fluidez de los desplazamientos realizados en las grandes avenidas de la ciudad así como, la reducción del impacto negativo en la calidad del aire de las ciudades.

La modificación que se lleva a cabo pretende, por tanto, centrar esfuerzos en la mejora de la seguridad vial en el tráfico urbano, reduciendo por un lado la velocidad genérica en ciudad y por otro, regulando a través del Reglamento General Circulación y del Reglamento General de Vehículos, los requisitos y condiciones de los vehículos de movilidad personal, los cuales, al ser definidos formalmente como vehículos, tendrán prohibida su circulación por las aceras y por las zonas peatonales, como cualquier otro vehículo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

La rápida proliferación de los vehículos de movilidad personal, así como el riesgo de su comercialización indiscriminada, exige la aplicación de las normas de circulación de la misma forma que para el resto de vehículos, así como la categorización técnica de los mismos en el Reglamento General de Vehículos, para diferenciarlos claramente de los ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas, y de este modo evitar disfunciones derivadas del desconocimiento de las características técnicas del vehículo utilizado.

Se propone, a través de la modificación del Reglamento General de Vehículos, un marco normativo ágil y flexible, mediante un manual de características técnicas, que permita dar cabida a los vehículos de movilidad personal y que garantice la seguridad vial, y la convivencia ordenada y respetuosa con los peatones y los distintos modos de transporte.

El Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, es de aplicación directa en nuestro ordenamiento jurídico y a lo largo del texto se hace remisión expresa al contenido del mismo para armonizar la normativa nacional con la europea y para delimitar su aplicación respecto de aquellos vehículos que no se encuentran en su ámbito.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, este real decreto se adecua a los principios de buena regulación.

En cuanto a su necesidad y eficacia esta modificación permite cumplir los objetivos de reducción de siniestralidad en vías urbanas a través de la reducción de la velocidad en un porcentaje significativo del viario de las ciudades, así como de establecer los requisitos técnicos para los vehículos de movilidad personal.

Respecto a la proporcionalidad, este real decreto contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos y por lo que se refiere a la seguridad jurídica, la reforma propuesta es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, y genera un marco normativo que garantiza la consecución de la disminución de la siniestralidad de acuerdo con las prescripciones de la Organización Mundial de la Salud y otras instituciones europeas, centrándose en la reducción de la accidentalidad de los colectivos de personas más vulnerables, que son a los que más afecta la velocidad inadecuada de los vehículos.

En aplicación del principio de transparencia, la presente norma se ha sometido a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública previstos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Por otra parte, respecto de la eficiencia, las cargas administrativas son las mínimas y necesarias, aplicándose con proporcionalidad para habilitar la circulación segura de los vehículos de movilidad personal.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Este real decreto se dicta al amparo de la habilitación prevista en la disposición final segunda del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de la Ministra de Defensa, del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de noviembre de 2020,

DISPONGO:

**Artículo primero.** *Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

Uno. Se modifica el título del artículo 38 y se incorpora el apartado 4 del siguiente modo:

**«Artículo 38.** *Circulación en autopistas, autovías y otras vías».*

«4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.»

Dos. El artículo 50 queda redactado del siguiente modo:

**«Artículo 50.** *Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.*

1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.

c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

8. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.»

**Artículo segundo.** *Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

Uno. Se incorporan los párrafos j) y k) al artículo 3 con la siguiente redacción:

«j) Certificado para la circulación. Documento expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se acredita que el vehículo sometido a ensayo cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional. Los vehículos de movilidad personal deberán obtener dicho certificado y la solicitud del mismo será realizada por los fabricantes, importadores o sus representantes respectivos en España.

k) Manual de características de los vehículos de movilidad personal. Documento elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerá los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación. El manual se publicará en el Boletín Oficial del Estado y en la página web de la Dirección General de Tráfico ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)). El manual será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea, o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requiera.»

Dos. El apartado 3 del artículo 22 queda redactado del siguiente modo:

«3. Los ciclos y las bicicletas de pedales con pedaleo asistido quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 1.»

Tres. Se incorpora el artículo 22 bis:

**«Artículo 22 bis.** *Vehículos de movilidad personal.*

1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.

2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.

3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico.»

Cuatro. El apartado 1 del artículo 25 queda redactado del siguiente modo:

«1. Para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne, del modo que se establece en el anexo XVIII. Esta obligación será exigida a los ciclomotores y ciclos de motor de acuerdo con lo que se determina en el artículo 28 del presente Reglamento.»

Cinco. El apartado 1 del artículo 28 queda redactado del siguiente modo:

«1. La matriculación y expedición del permiso de circulación de los automóviles y de los vehículos especiales autopropulsados, cualquiera que sea su masa, así como de los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, se solicitará por el propietario, el arrendatario con opción de compra o el arrendatario a largo plazo de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal o en la que se vaya a residenciar el vehículo especial agrícola.

La matriculación y expedición de la licencia de circulación de los ciclomotores y ciclos de motor se efectuará en la Jefatura de Tráfico del domicilio legal del propietario, del arrendatario con opción de compra o del arrendatario a largo plazo.»

Seis. El apartado A «Definiciones», del anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos», se modifica en los siguientes términos:

a) La definición de «Vehículo de motor» queda redactada del siguiente modo:

«Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.»

b) Se sustituye el concepto de «Bicicleta con pedaleo asistido» por el de «bicicleta de pedales con pedaleo asistido», cuya definición queda redactada de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2, apartado h), del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, del siguiente modo:

«Bicicleta de pedales con pedaleo asistido: bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.»

c) Se elimina el concepto de «cuatriciclo».

d) Se incorporan los conceptos de «cuatriciclo ligero», «cuatriciclo pesado», «ciclo de motor» y «vehículo de movilidad personal», cuyas definiciones quedan redactadas del siguiente modo:

«Cuatriciclo ligero: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.»

«Cuatriciclo pesado: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.»

«Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.»

«Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

Siete. El epígrafe correspondiente al párrafo d) del apartado A) «Matrícula ordinaria», del número I «Colores e inscripciones» del anexo XVIII, queda redactado del siguiente modo:

«d) Ciclomotores y ciclos de motor:».

**Disposición adicional única.** *Actualización del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.*

Las entidades locales podrán comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los vehículos de movilidad personal y bicicletas de pedales con pedaleo asistido registrados en sus municipios, de acuerdo con lo que determine el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

**Disposición transitoria única.** *Régimen transitorio.*

La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación, conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, será de aplicación a los veinticuatro meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el «Boletín Oficial del Estado».

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

**Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el 2 de enero de 2021. No obstante, la modificación del artículo 50 del Reglamento General de Circulación entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 10 de noviembre de 2020.

FELIPE R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática,  
CARMEN CALVO POYATO

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.