

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, JUSTÍCIA I RELACIONS AMB LES CORTS

13889 *Reial decret 518/2026, de 24 de juny, pel qual es modifica el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, en matèria de protecció a usuaris vulnerables de la via.*

I

Han transcorregut més de vint anys des de l'entrada en vigor del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, durant els quals la visió de la mobilitat ha canviat. On anteriorment es posava el focus en la carretera i en el vehicle, ara es posa en les persones i en els entorns urbans. Aquest canvi de perspectiva implica, d'entrada, dos canvis d'una importància transcendental: el primer, que es presta més atenció a les anomenades persones usuàries vulnerables de la via, ara definides per primera vegada en una norma, que són les qui, per raó del mitjà de desplaçament que utilitzen o per les característiques físiques del grup d'edat al qual pertanyen, tenen més risc de patir lesions en cas d'accident de trànsit o que aquestes siguin de més gravetat i, en segon lloc, que la mobilitat és més inclusiva i es mostra més sensible amb els drets de les persones amb discapacitat.

Un altre aspecte que s'ha de remarcar amb aquesta reforma és l'alineament amb els objectius de desenvolupament sostenible de l'Agenda 2030, aprovada per l'Organització de les Nacions Unides l'any 2015. En aquest sentit, la modificació reglamentària contribueix a l'assoliment de diversos d'aquests objectius, com són la millora de la salut i el benestar de les persones, l'aposta per una energia assequible i no contaminant, la recerca d'unes ciutats i comunitats més sostenibles i l'acció pel clima, entre d'altres.

Finalment, com a conseqüència de l'aprovació de la Llei 18/2021, de 20 de desembre, per la qual es modifica el 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, en matèria de permís i llicència de conducció per punts, cal adequar alguns preceptes del Reglament general de circulació, així com la inclusió d'alguns desplegaments reglamentaris que preveu la Llei esmentada.

Aquesta modificació del Reglament general de circulació, de manera sistemàtica, es pot agrupar en dos grans eixos, en què s'identifiquen de manera més nítida els fins i els objectius que es persegueixen amb els canvis. Un primer eix és el relatiu a l'augment del nivell de seguretat de les persones usuàries de les vies, i el segon eix és el de la mobilitat segura i sostenible en l'àmbit urbà.

II

El primer eix de la reforma és l'augment del nivell de seguretat de les persones usuàries de les vies. En aquesta part, és necessari tenir en compte que la modificació reglamentària enllaça amb els reptes de l'Estratègia de seguretat viària 2030, presentada al Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible el 14 de febrer de 2022, i amb els que es plantegen en el Marc de la política de la Unió Europea en matèria de seguretat viària per al 2021-2030, base per a les estratègies i per als objectius de la Unió en la dècada en què actualment ens trobem immersos. Entre les mesures i els àmbits d'intervenció principals que preveu el Marc es constata que és necessari seguir actuant sobre les principals causes de sinistralitat actuals per garantir i fer que les persones usuàries de la via pública adoptin un comportament segur. Per això la reforma

planteja mesures concretes que es considera que contribueixen a reduir la sinistralitat viària d'acord amb els principis de l'enfocament del «sistema segur».

Sobre els qui utilitzen motocicletes, les modificacions previstes tenen l'objectiu clar de millorar la seguretat d'aquest col·lectiu especialment vulnerable, atès que en els últims anys les xifres de la seva sinistralitat són molt per sobre de la mitjana. Com a primer canvi, es permet la circulació d'aquests vehicles pel voral quan hi hagi una situació de congestió del trànsit i, d'aquesta manera, se separen aquests conductors de la resta. En segon lloc, per reduir la gravetat de possibles lesions, s'obliga els conductors i els passatgers de motocicletes a portar uns guants de protecció quan circulin per vies interurbanes i un calçat tancat per tot tipus de vies.

Un altre aspecte que es modifica afecta les especificacions del casc de protecció de les persones usuàries de ciclomotors, que han d'estar obligatòriament homologats, i no simplement certificats, ja que la seguretat dels primers és superior. Per al compliment d'aquesta obligació, s'estableix un període transitori d'un any. Igual que les motocicletes i per un motiu idèntic, els conductors i els passatgers de ciclomotors han d'usar uns guants de protecció i un calçat tancat al mateix tipus de vies.

Els canvis també afecten les obligacions d'ús de casc de protecció per als qui circulen amb bicicleta. Se suprimeixen, perquè no tenen sentit, les exempcions existents en l'actualitat i s'estableix l'obligació per als qui exerceixen la seva activitat professional circulant amb bicicleta, amb l'exposició consegüent al risc d'accidents que això comporta, d'utilitzar un casc de protecció durant la seva jornada de treball. A més, i respecte d'aquest element bàsic de seguretat, se'n fa extensiu l'ús obligatori per als qui circulin en vehicles de mobilitat personal que, en situacions de visibilitat escassa o a la nit, també han de portar elements lluminosos o reflectors que permetin que es vegin a una distància mínima de 150 metres.

Així mateix, s'estableix l'obligació d'utilitzar una armilla reflectora d'alta visibilitat, quan circulin per tot tipus de vies, a les persones conductores de motocicletes, ciclomotors, bicicletes i altres cicles i de vehicles de mobilitat personal que exerceixin la seva activitat professional utilitzant aquests vehicles, amb la finalitat de reforçar la seva seguretat.

Pel que fa als cinturons de seguretat, se'n revisen les exempcions d'ús existents i es mantenen únicament les que es consideren estrictament necessàries i justificades. A més, en el cas d'autobusos en què viatgin passatgers a peu dret o no estiguin dotats de cinturons de seguretat, es corregeix l'error existent a la regulació actual, introduïda pel Reial decret 1514/2018, de 28 de desembre, que estableix una velocitat màxima de 80 km/h només en vies convencionals fora de poblat, però aquest límit de velocitat s'ha de referir a tot tipus de vies fora de poblat.

En connexió també amb la protecció dels ciclistes, i al marge dels canvis en les normes de circulació en l'àmbit urbà, una altra de les novetats és l'obligació de qui avança un ciclista en una via interurbana de fer-ho, com a màxim, a 20 km/h per sota del límit de velocitat aplicable al tram pel qual circula, a més de deixar la separació lateral mínima d'1,5 metres, i obliga a fer un canvi complet de carril en determinats supòsits. Es considera que, en els casos d'avançaments a ciclistes, així com a vianants o als qui circulen amb ciclomotors o amb vehicles de mobilitat personal, la diferència de velocitat entre tots dos ja és gran, per la qual cosa la protecció al més feble obliga a reduir la velocitat i no a augmentar-la, com s'indicava fins ara en la idea de fer més breu una maniobra potencialment perillosa.

Respecte al sector autocaravanista, el Reglament general de circulació pren en consideració la Proposició no de llei del Congrés dels Diputats de novembre de 2020 que insta el Govern a avançar en la regulació del sector de l'autocaravanisme. L'activitat autocaravanista s'ha incrementat especialment en l'última dècada, molt en la línia del que passa a la resta dels grans països europeus. A Espanya, en el termini de deu anys s'ha passat de tenir 3.000 unitats matriculades anualment a 9.000, i de 150 àrees especialitzades a una mica més de 1.000. En aquest context, el Reglament aborda per primera vegada l'estacionament de les autocaravanes i d'altres vehicles condicionats com a habitatge adoptant una fórmula similar a la d'alguns països del nostre entorn.

Respecte dels vianants, els canvis són importants. Al marge dels que afecten vies urbanes, de què es tracta més endavant, el primer que s'ha d'assenyalar és que hi ha un canvi de perspectiva en la regulació. Fins ara, la mobilitat de vianants per les vies públiques era tractada de manera negativa sobre la base que els vianants circulen fonamentalment de nit i per carretera. Aquest enfocament canvia, perquè s'ordena la seva circulació per les vies urbanes —que no té res a veure amb la circulació per les vies interurbanes— i se cerca una regulació de protecció més coherent amb la realitat.

D'altra banda, a les autovies i les autopistes es preveu una utilització específica dels carrils en determinades circumstàncies ocasionades per fenòmens meteorològics adversos per facilitar la circulació pel carril de l'esquerra als vehicles d'emergència i llavaneu, o per motius de retenció del trànsit amb la finalitat de deixar un espai lliure per permetre el pas de vehicles de policia i d'altres serveis d'emergència, denominat «carril d'emergència», en línia amb el que ja està regulat en altres països europeus.

III

L'altre eix de la modificació és l'àmbit urbà, que es materialitza amb la inclusió d'un nou títol VI, «Normes de circulació específiques en zones urbanes». Des de fa alguns anys, tant responsables municipals com representants dels col·lectius de persones usuàries existents en l'àmbit urbà reclamen una regulació estatal innovadora que permeti desplegar els instruments jurídics municipals de la mobilitat urbana. Des d'aquesta perspectiva, la modificació del Reglament es converteix en una eina necessària per avançar en l'important procés de transformació urbana que vivim, i en el qual les polítiques de mobilitat, per la seva gran transcendència social, són d'una importància especial.

Aquest procés de canvi intens en els nostres pobles i ciutats té com a lema en l'àmbit del trànsit la denominada mobilitat segura i sostenible. Una de les característiques més importants d'aquesta és la pacificació o moderació del trànsit, i un dels objectius principals d'aquesta ja s'ha aconseguit amb l'establiment de la limitació de velocitat a 30 km/h en vies urbanes d'un únic carril per sentit de circulació.

L'enfocament de la modificació en l'àmbit urbà, abordada amb un respecte profund a l'autonomia local consagrat a l'article 137 de la Constitució, exigeix necessàriament donar una nova perspectiva a la regulació. La persona ha d'assumir el protagonisme, i pot utilitzar per a les seves necessitats obligades o lúdiques diversos modes de mobilitat. Alguns d'aquests modes són motoritzats, però d'altres, com la mobilitat a peu o amb bicicleta, no. En aquest context, el vehicle de motor privat perd no només protagonisme, sinó també capacitat de moviments a la ciutat, ja que hi entren en joc restriccions de diversos tipus.

A més, una regulació de la mobilitat, especialment en l'àmbit urbà, ha de tenir en compte les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, no solament perquè constitueixen un bé jurídic de les societats modernes i avançades, sinó també perquè a Europa ens encaminem a ciutats i pobles en què augmenta cada dia el percentatge de persones grans.

Assentat el protagonisme de les persones, i especialment d'aquelles amb algun tipus de mobilitat reduïda, el primer que s'aborda és la circulació de vianants per la ciutat, que no té res a veure amb la seva circulació per vies interurbanes, i que per aquest motiu se separen quant a les normes a aplicar. A les vies urbanes es dona més protagonisme a la vorera com a espai de circulació o estada exclusiu dels vianants i s'hi restringeixen al màxim el trànsit i l'estacionament dels vehicles. Es dona cobertura jurídica a escala estatal a les àrees de prioritat residencial, que han anat incloent alguns ajuntaments en les seves ordenances de mobilitat.

Respecte de ciclistes i bicicletes, els canvis venen demanats tant per les necessitats dels ajuntaments per adequar les seves ordenances com per les peticions dels usuaris ciclistes urbans. La regulació de la bicicleta té diversos objectius: en primer lloc, apostar per la bicicleta com a mitjà de mobilitat sana i saludable, que contribueix a reduir la

contaminació urbana, i des d'aquest punt de vista no és una regulació neutra, sinó afavoridora de la seva presència més gran a la ciutat. Com a segon gran objectiu, s'hi introdueixen aspectes que reforcen la seguretat del ciclista, que és una persona usuària vulnerable de la via.

Com a canvis concrets, cal assenyalar els següents: la bicicleta, com a vehicle, ha de circular amb un caràcter general per la calçada —al marge dels carrils específics que hi pugui haver—, i pel centre del carril preferentment. A més, com a element de reforç de seguretat, i seguint les regulacions que ja s'estan incloent en algunes ordenances municipals, qui condueixi un vehicle de motor ha de deixar una distància de seguretat d'almenys 5 metres amb la bicicleta que el precedeixi. Per afavorir l'ús de la bicicleta en els entorns urbans congestionats, es permet als ciclistes depassar els vehicles de motor per la dreta o per l'esquerra, perquè puguin arribar a la zona d'espera avançada. També, en carrers d'un únic carril amb una limitació de velocitat de 30 km/h o inferior, es regularitza la possibilitat que els ciclistes circulin amb seguretat en els dos sentits de circulació, com succeeix en la majoria de les ciutats d'Europa amb total normalitat.

Finalment, s'introdueixen canvis en les possibilitats de transport de passatgers i de càrrega, i també en la utilització de remolcs, de semiremolcs o d'elements similars, com es regula en la majoria dels països europeus que tenen una llarga tradició en la mobilitat amb bicicleta. Aquests canvis tenen, a més, una importància significativa en un moment en què el transport urbà d'última milla es fa amb bicicleta de manera cada vegada més freqüent, la qual cosa dona lloc a un col·lectiu de persones que ha fet de la distribució urbana de paquets, aliments i productes de consum amb bicicleta la seva professió.

Un altre aspecte innovador és la introducció de normes aplicables als vehicles de mobilitat personal, que són els últims actors que han aparegut en l'escenari urbà, i que ho han fet, a més, d'una manera molt ràpida, i amb una gran varietat d'aplicacions, des de viatges privats fins als relacionats amb l'àmbit laboral com l'accés a centres industrials o la distribució urbana de mercaderies, totes amb un alt potencial de contribuir a la sostenibilitat en el sistema de transport. Les xifres de sinistralitat d'aquests vehicles presenten uns valors creixents tant de persones ferides hospitalitzades com no hospitalitzades, i amb lesions freqüents associades a ferides al cap.

El Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit, ja els va reconèixer formalment, i ara és el moment d'establir un marc normatiu bàsic per a la circulació d'aquests vehicles per les vies públiques i deixar un ampli marge a les ordenances de mobilitat.

L'experiència d'aquests anys permet establir unes normes bàsiques sobre el casc de protecció i sobre la prohibició absoluta de circulació per les voreres, i es fixa en quinze anys l'edat mínima per poder conduir-los, que és la que es considera raonable per assumir els riscos derivats de la seva conducció. Així mateix, es matisa la prohibició general de circular per vies interurbanes, i es permet en el cas de vies ciclistes i, en general, vies en què sigui prohibida la circulació de vehicles de motor, per possibilitar desplaçaments entre municipis utilitzant aquests vehicles de mobilitat personal, llevat que sigui prohibit per senyalització.

El règim de parada i estacionament, fonamental per als ajuntaments en la gestió del trànsit urbà, s'agrupa en un nou article dins del també nou títol VI. Es destaquen els canvis següents: en primer lloc, es reconeix la necessitat que les ordenances municipals regulin de manera específica mesures d'accés de vehicles a zones restringides per afavorir la pujada i la baixada de nens i nenes, de persones grans, de mobilitat reduïda o amb discapacitat. Aquesta mesura esdevé necessària en un context en què els ajuntaments estenen restriccions al trànsit particular que no poden significar retallar l'accessibilitat de persones que, en cas contrari, podrien resultar discriminades. En segon lloc, s'inclou la mesura de restringir la possibilitat d'estacionament dels vehicles de dues rodes a les voreres, i se salvaguarden aquestes com a espai per a l'estada i per al trànsit de vianants.

Les anomenades restriccions per motius mediambientals, que ja són una realitat en algunes de les nostres ciutats, també s'incorporen al Reglament, que desplega les previsions 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. En aquest sentit, s'estableixen els criteris per implementar de manera adequada aquestes restriccions.

Una altra de les grans novetats que afecten l'àmbit urbà és el reconeixement dels camins escolars segurs que, juntament amb altres mesures de protecció de les persones usuàries vulnerables de la via, mostren una nova sensibilitat de la normativa de trànsit en la transformació de ciutats i pobles perquè aquests siguin espais de convivència i on el nivell de protecció sigui fins i tot més gran per als menors, així com per a les persones grans, amb discapacitat, o similars.

IV

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 reglamentària és l'única que permet augmentar els nivells de seguretat de les persones usuàries de les vies públiques, especialment les vulnerables, així com establir un marc jurídic adequat per a les normes de circulació urbanes.

Respecte a la proporcionalitat, la reforma conté la regulació imprescindible per atendre la necessitat a cobrir amb la norma i no conté mesures restrictives de drets ni imposa obligacions a la ciutadania ni a les empreses.

Es compleix el principi de seguretat jurídica, atès que la modificació segueix la línia estratègica marcada per la Unió Europea, així com per l'Organització de les Nacions Unides en matèria de seguretat viària, i és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic, de manera que es genera un marc normatiu estable i integrat, que facilita l'actuació i la presa de decisions dels seus destinataris.

En aplicació del principi de transparència, en el procés d'elaboració de la norma s'han fet els tràmits de consulta pública i audiència i informació pública, per la qual cosa s'ha possibilitat la participació activa de les diferents persones usuàries afectades, especialment de l'àmbit urbà. A més, tant el projecte de disposició com la memòria de l'anàlisi d'impacte normatiu han estat a disposició de la ciutadania a la pàgina web del Ministeri de l'Interior, i les mesures que recull s'han difós a través dels mitjans de comunicació.

Pel que fa al principi d'eficiència, no s'imposen càrregues administratives a la ciutadania, si bé la gestió dels recursos públics podria resultar afectada quant a l'adequació dels senyals de trànsit o de les vies urbanes, especialment en els municipis, a les mesures que estableix la norma.

Aquest Reial decret utilitza un llenguatge inclusiu d'acord amb l'article 14.11 de la Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes, i també respecta la tècnica normativa que desaconsella modificar només disposicions puntuals d'una norma més àmplia per raons de coherència interna. Això no obsta que en el seu moment s'emprengui una revisió completa del llenguatge inclusiu en el conjunt de la norma ara modificada.

Aquesta norma ha rebut l'informe del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, de conformitat amb el que disposa l'article 8.5.d) del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària. En l'òrgan consultiu esmentat participen totes les comunitats autònomes i hi ha una representació de les entitats locals. També n'han emès l'informe el Consell Nacional de la Discapacitat, d'acord amb el que estableix l'article 2.d) del Reial decret 1855/2009, de 4 de desembre, pel qual es regula el Consell Nacional de la Discapacitat, i la Federació Espanyola de Municipis i Províncies (FEMP).

El Reial decret es dicta de conformitat amb el que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'habilitació que preveu la disposició final segona del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

En virtut d'això, a proposta del ministre de l'Interior, de la ministra de Defensa, dels ministres de Transports i Mobilitat Sostenible i d'Indústria i Turisme, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de juny de 2026,

DISPOSO:

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

El Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, queda modificat de la manera següent:

U. L'article 12 queda redactat de la manera següent:

«Article 12. *Normes relatives a ciclomotors i motocicletes.*

1. Als ciclomotors i a les motocicletes, a més del conductor i, si s'escau, de l'ocupant del sidecar d'aquestes, hi pot viatjar, sempre que consti així en la seva llicència o permís de circulació, un passatger que sigui major de dotze anys, utilitzi un casc de protecció homologat i compleixi les condicions següents:

- a) Que vagi cama ací, cama allà i amb els peus recolzats en els reposapeus laterals.
- b) Que utilitzi el seient corresponent darrere del conductor.

En cap cas, el passatger no es pot situar en un lloc intermedi entre la persona que condueix i el manillar de direcció del ciclomotor o de la motocicleta.

2. Excepcionalment, els majors de set anys poden circular amb motocicletes o ciclomotors conduïts pel pare, per la mare o pel tutor o per persones majors d'edat autoritzades per ells, sempre que utilitzin un casc de protecció homologat i es compleixin les prescripcions de l'apartat anterior (article 13.5 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària).

3. Les motocicletes, els vehicles de tres rodes i els ciclomotors poden arrossegar un remolc o un semiremolc, sempre que no superin el 50 per cent de la massa en buit del vehicle tractor i es compleixin les condicions següents:

- a) Que la circulació sigui de dia i en condicions que no disminueixin la visibilitat.
- b) Que la velocitat a què se circuli en aquestes condicions quedi reduïda en un 10 per cent respecte a les velocitats genèriques per a aquests vehicles que estableix l'article 48.
- c) Que en cap cas no transportin persones al vehicle remolcat.

En circulació urbana cal atènyer-se al que disposen les ordenances municipals corresponents.»

Dos. Els apartats 2 i 3 de l'article 18 queden redactats de la manera següent:

«2. Queda prohibit conduir utilitzant qualsevol tipus de casc d'àudio, auriculars o instruments similars connectats a aparells receptors o reproductors de so o altres dispositius que disminueixin l'atenció permanent a la conducció, excepte durant l'ensenyament corresponent i la realització de les proves d'aptitud en un circuit obert per a l'obtenció del permís de conducció quan ho exigeixi així el Reglament general de conductors.

Es prohibeix la utilització durant la conducció de dispositius de telefonia mòbil i qualsevol altre mitjà o sistema de comunicació.

S'exceptuen del que disposen els paràgrafs anteriors:

a) la utilització de dispositius sense fil certificats o homologats integrats en el casc de protecció dels conductors de motocicletes i ciclomotors, exclusivament amb fins d'intercomunicació o navegació, i sempre que no afectin la seguretat de la conducció;

b) quan el desenvolupament de la comunicació tingui lloc sense utilitzar les mans ni usar cascos, auriculars o instruments similars.

Queden exempts d'aquestes prohibicions els agents de l'autoritat en l'exercici de les funcions que tinguin encomanades, així com els conductors dels vehicles de les Forces Armades que circulin en comboi.

3. Es prohibeix instal·lar o portar en els vehicles inhibidors de radars o cinemòmetres o qualssevol altres instruments encaminats a eludir o a interferir en el funcionament correcte dels sistemes de vigilància del trànsit, així com emetre o fer senyals amb aquesta finalitat. Així mateix, es prohibeix portar en el vehicle mecanismes de detecció de radars o cinemòmetres.

Queden exclosos d'aquesta prohibició els mecanismes d'avís que informen de la posició dels sistemes de vigilància del trànsit.»

Tres. L'article 31 queda redactat de la manera següent:

«Article 31. *Utilització dels carrils, fora de poblat, en calçades amb més d'un carril per al mateix sentit de marxa.*

1. El conductor d'un automòbil o d'un vehicle especial amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 quilograms ha de circular per la calçada i no pel voral, excepte per raons d'emergència. A més, fora de poblat, a les calçades amb més d'un carril reservat per al seu sentit de marxa, ha de circular normalment pel situat més a la seva dreta, si bé pot utilitzar la resta dels del dit sentit quan les circumstàncies del trànsit o de la via ho aconsellin, a condició que no entorpeixi la marxa d'un altre vehicle que el segueixi.

2. Quan una de les dites calçades tingui tres carrils o més en el sentit de la seva marxa, els conductors de camions o furgons amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 quilograms, els de vehicles especials que no estiguin obligats a circular pel voral i els de conjunts de vehicles de més de set metres de longitud han de circular normalment pel situat més a la dreta, i poden utilitzar l'immediat amb igual condició i en les mateixes circumstàncies que esmenta l'apartat anterior.»

Quatre. L'article 32 queda redactat de la manera següent:

«Article 32. *Carrils d'emergència.*

1. En autopistes i autovies, quan amb motiu d'una retenció els vehicles circulin a pas de vianant o s'aturin, s'han d'arrambar de manera que deixin un espai lliure per permetre el pas davant l'aproximació de vehicles prioritaris. Aquest espai lliure es denomina carril d'emergència.

A les autopistes i les autovies que tinguin dos carrils en el mateix sentit, el carril d'emergència s'ha de formar al centre de la via, entre aquests dos carrils.

A les autopistes i les autovies que tinguin tres carrils o més en el mateix sentit, el carril d'emergència s'ha de formar entre el carril situat més a l'esquerra i el carril contigu a aquest. Els vehicles que circulin pel carril situat més a l'esquerra s'han de moure tan a l'esquerra com sigui possible, i els vehicles que circulin pels altres carrils s'han de moure tan a la dreta com sigui possible.

2. En autopistes i autovies, quan la circulació es vegi dificultada per les condicions de la calçada a causa de la neu, és prohibit avançar i és obligatori circular pel carril situat més a la dreta, i es pot utilitzar el contigu en trams amb tres carrils o més per sentit, deixant expedits per a la circulació de vehicles d'emergència i llevaneu la resta dels carrils a l'esquerra.»

Cinc. El paràgraf a) de l'apartat 2 i l'apartat 3 de l'article 35 queden redactats de la manera següent:

«a) La utilització del carril habilitat per a VAO queda limitada a motocicletes, turismes i vehicles mixtos adaptables, i és prohibida, per tant, a la resta dels vehicles i conjunts de vehicles, incloent-hi els turismes amb remolc, així com a vianants, cicles, ciclomotors, vehicles de mobilitat personal, vehicles de tracció animal i animals.

Els carrils per a VAO, els poden utilitzar els vehicles autoritzats d'acord amb el paràgraf anterior, encara que només l'ocupi el conductor, si el vehicle té el senyal V-15 o la targeta d'estacionament de vehicles automòbils per a persones amb discapacitat que presentin mobilitat reduïda, els autobusos amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 quilograms i els autobusos articulats, independentment del nombre d'ocupants, en les mateixes condicions de circulació establertes per als VAO, de manera simultània si així s'indica a la relació de trams a què es refereix el paràgraf d).»

«3. Les infraccions de les normes que estableix l'apartat 2 relatives a la utilització de carrils tenen la consideració de greus, de conformitat amb el que preveu a l'article 76.c) del text refós.»

Sis. L'article 36 queda redactat de la manera següent:

«Article 36. *Utilització dels voral.*

1. Els conductors de vehicles de tracció animal, vehicles especials amb una massa màxima autoritzada no superior a 3.500 quilograms, cicles, ciclomotors, vehicles per a persones de mobilitat reduïda o vehicles en seguiment de ciclistes, en cas que no hi hagi una via o una part d'aquesta que els estigui destinada especialment, han de circular pel voral de la seva dreta, si és transitable i suficient per a cadascun d'aquests, i, si no ho és, han d'utilitzar la part imprescindible de la calçada.

També han de circular pel voral de la seva dreta, si és transitable i suficient, i, si no ho és, per la part imprescindible de la calçada, els conductors dels vehicles la massa màxima autoritzada dels quals no excedeixi els 3.500 quilograms que, per raons d'emergència, ho facin a una velocitat anormalment reduïda, i amb això pertorbin greument la circulació.

En els descensos prolongats amb revolts, quan raons de seguretat ho permetin, i excepte a les autovies en què en tot cas han de circular pel voral, els conductors de bicicletes poden abandonar el voral i circular per la part dreta de la calçada que necessitin.

2. Es prohibeix que els conductors dels vehicles que enumera el paràgraf primer de l'apartat anterior circulin en posició paral·lela.

No obstant el que disposa el paràgraf anterior, els conductors de bicicletes poden circular en columna de dos pel voral. En cas que no hi hagi voral o no sigui transitable i suficient, poden circular en columna de dos per la part imprescindible de la calçada, si bé s'han de col·locar en filera en els trams sense visibilitat, quan afectin la fluïdesa de la circulació, o quan circulin entre l'ocàs i la sortida del sol o en condicions meteorològiques o ambientals que disminueixin sensiblement la visibilitat.

3. Es pot habilitar l'ús extraordinari del voral de la dreta per motocicletes als trams acordats prèviament entre el titular de la via i l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si s'escau, l'autoritat autonòmica o local responsable de la regulació del trànsit.

Aquests trams han d'estar convenientment senyalitzats mitjançant una senyalització fixa vertical i marques viàries.

La velocitat ha d'estar limitada a 30 km/h i únicament es pot circular en columna d'un extremant la precaució.

Únicament ha d'estar habilitat aquest tipus d'ús quan la circulació dels carrils de la via estigui detinguda per una congestió del trànsit.

Els conductors de motocicletes s'han d'assegurar de no posar en risc els conductors dels vehicles obligats a circular pel voral, i han d'abandonar el voral si és necessari.

4. Els vehicles que enumera l'apartat 2.c) de l'article anterior, així com els vehicles d'auxili en vies públiques, poden utilitzar el voral per accedir a fer un servei d'urgència o quan sigui necessari per al manteniment de les infraestructures i les instal·lacions, sempre que:

a) Utilitzin els senyals V-1, V-2, V-23 i 24, corresponents, d'acord amb el que sigui exigible segons la normativa específica.

b) No circulin a una velocitat superior a 30 km/h, excepte els vehicles prioritaris en servei d'urgència.

5. El conductor de qualsevol dels vehicles que enumera el paràgraf primer de l'apartat 1 d'aquest article, excepte les bicicletes, no en pot avançar un altre si la durada de la marxa dels vehicles col·locats paral·lelament excedeix els 15 segons o el recorregut efectuat d'aquesta manera supera els 200 metres.

6. Pel que fa als vehicles històrics, cal atènyer-se al que disposa el seu reglament específic.

7. Les infraccions del que disposa l'apartat 5 tenen la consideració de greus, de conformitat amb el que disposa l'article 76.c) del text refós.»

Set. L'apartat 4 de l'article 38 queda redactat de la manera següent:

«4. Es prohibeix circular amb vehicles de mobilitat personal:

a) Per autopistes i autovies.

b) Per travessies.

c) Per vies interurbanes i per túnels urbans, llevat que es tracti de vies ciclistes, carrils bici, carrils bici protegits, pistes bici, senders pedalables i vies en les quals sigui prohibida la circulació de vehicles de motor, sempre que no sigui prohibit per la senyalització.»

Vuit. El paràgraf b) de l'article 48.1 queda redactat de la manera següent:

«b) Per als vehicles que facin transport escolar i de menors o que transportin mercaderies perilloses, s'ha de reduir en 10 quilòmetres per hora la velocitat màxima que fixa el paràgraf a) en funció del tipus de vehicle i de la via per la qual circula.

En el supòsit que en un autobús viatgin passatgers a peu dret perquè estigui autoritzat així o en cas que l'autobús no estigui dotat de cinturó de seguretat, la velocitat màxima, sigui quin sigui el tipus de via fora de poblat, és de 80 quilòmetres per hora.»

Nou. L'article 64 queda redactat de la manera següent:

«Article 64. *Normes generals i prioritat de pas de ciclistes.*

1. Com a regla general, i sempre que les seves trajectòries es tallin, els conductors tenen prioritat de pas per als seus vehicles a la calçada i al voral, respecte dels vianants i dels animals, excepte en els casos que enumeren els articles 65 i 66, en què els han de deixar passar, i s'han d'arribar a aturar si és necessari.

2. Els conductors de bicicletes tenen prioritat de pas respecte a altres vehicles:

a) Quan circulin per un carril bici, un pas per a ciclistes o un voral senyalitzats degudament.

b) Quan, per entrar en una altra via, el vehicle de motor o el ciclomotor giri a la dreta o a l'esquerra, en els supòsits permesos, i hi hagi un ciclista a les proximitats.

c) Quan, circulant en grup, el primer ja hagi iniciat l'encreuament o hagi entrat en una rotonda.

En els altres casos són aplicables les normes generals de prioritat de pas entre vehicles.»

Deu. L'article 65 queda redactat de la manera següent:

«Article 65. *Supòsits de prioritat de pas dels vianants sobre els conductors.*

1. Els vianants tenen prioritat de pas, respecte dels vehicles, en els casos següents, independentment d'altres supòsits que preveu aquest Reglament:

a) En els passos per a vianants senyalitzats degudament, les voreres i altres zones de vianants.

b) Quan un vehicle es disposi a girar per entrar en una altra via i hi hagi vianants creuant-la, encara que no hi hagi pas per a aquests.

c) Quan el vehicle creui un voral pel qual estiguin circulant vianants que no disposin de zona de vianants.

d) Quan els vianants hagin de pujar o hagin baixat d'un vehicle de transport col·lectiu de viatgers, en una parada senyalitzada com a tal, i es trobin entre el vehicle esmentat i la zona de vianants o el refugi més proper.

e) Quan transitin unitats militars a peu, files escolars i comitives organitzades.

2. A les zones de vianants, quan els vehicles les creuin per les zones habilitades a aquest efecte, els conductors tenen l'obligació de deixar passar els vianants que circulin per aquestes (article 25.2 del text refós).

3. Les infraccions de les normes d'aquest precepte tenen la consideració de greus, de conformitat amb el que preveu l'article 76.c) del text refós.»

Onze. El primer paràgraf de l'article 69 queda redactat de la manera següent:

«Tan aviat com percebin els senyals especials que anunciïn la proximitat d'un vehicle prioritari, els altres conductors han d'adoptar les mesures adequades, segons les circumstàncies del moment i del lloc, per facilitar-los el pas, apartant-se normalment a la seva dreta o aturant-se si és necessari, o actuant de conformitat amb el que disposa l'article 32.»

Dotze. L'apartat 4 de l'article 85 queda redactat de la manera següent:

«4. Quan s'avancin vianants, animals, vehicles de tracció animal, ciclomotors, vehicles de mobilitat personal, ciclistes o un conjunt de ciclistes, el

conductor que avança ha de tenir una cura especial amb la maniobra, per tal d'evitar crear qualsevol situació de perill per a aquests.

El conductor d'un vehicle que vulgui fer un avançament en els casos que preveu el paràgraf anterior l'ha d'efectuar ocupant una part o la totalitat del carril contigu o contrari, si s'escau, de la calçada i guardant una amplada de seguretat, almenys, d'1,5 metres, excepte quan la calçada tingui més d'un carril per sentit, cas en què és obligatori el canvi complet de carril. Queda prohibit avançar posant en perill o entorpint els qui circulin en sentit contrari, fins i tot si circulen pel voral.

A més, si l'avançament s'efectua fora de poblat, abans d'iniciar la maniobra, i durant tota l'execució, el conductor que avança ha de reduir la velocitat respecte al límit existent a la via en almenys 20 km/h, a fi de garantir que els usuaris avançats no vegin compromesa la seva estabilitat i seguretat.

Quan els conductors de bicicletes circulin en grup, es consideren una única unitat mòbil.»

Tretze. El paràgraf b) de l'article 87.1 queda redactat de la manera següent:

«b) Als passos per a vianants senyalitzats com a tals, a les interseccions amb vies per a ciclistes i als passos a nivell, i a les seves proximitats.»

Catorze. L'article 88 queda redactat de la manera següent:

«Article 88. *Vehicles immobilitzats.*

1. En cas que a la via estigui immobilitzat un vehicle per causa d'una avaria o un accident, o amb motiu de la realització d'un servei d'urgència o d'auxili en vies públiques, de manteniment de les instal·lacions i de la infraestructura de la via, o funcions de regulació, ordenació i gestió del trànsit, i, en tot o en part, ocupi la calçada al carril del sentit de la marxa, els vehicles que el depassin han de mantenir una amplada de seguretat d'almenys 1,5 metres encara que per fer-ho hagin d'ocupar la part de la calçada reservada al sentit contrari, i reduir la velocitat en almenys 20 km/h respecte al límit existent a la via.

2. Quan en un tram de via en què sigui prohibit l'avançament estigui immobilitzat un vehicle que, en tot o en part, ocupi la calçada al carril del sentit de la marxa, llevat que la immobilització vingui imposada per necessitats del trànsit, pot ser depassat, encara que per fer-ho hagi d'ocupar la part de la calçada reservada al sentit contrari, després d'haver-se cerciorat que es pot fer la maniobra sense perill. Amb uns requisits idèntics es poden avançar conductors de bicicletes i altres cicles, ciclomotors, vehicles de mobilitat personal, vianants, animals, vehicles de tracció animal i vehicles especials agrícoles i els seus conjunts quan per la velocitat a què circulin es puguin avançar sense risc per a ells ni per a la circulació en general.

3. Les infraccions de les normes d'aquest precepte tenen la consideració de greus, de conformitat amb el que preveu l'article 76.c) del text refós.»

Quinze. S'afegeix a l'article 92 l'apartat 4, amb la redacció següent:

«4. L'estacionament d'autocaravanes i altres vehicles condicionats com a habitatge s'ha d'efectuar en les condicions següents:

a) Sense estendre elements propis que desbordin el perímetre del vehicle, considerant com a tal la projecció en planta d'aquest.

b) Descansant només sobre pneumàtics, amb la possibilitat de tascons o falques de seguretat.

c) Sense abocar fluids procedents de l'habítacle.»

Setze. S'hi suprimeix l'article 93.

Disset. S'hi suprimeix l'apartat 3 de l'article 98.

Divuit. L'article 118 queda redactat de la manera següent:

«Article 118. *Cascos i altres elements de protecció.*

1. Els conductors i els passatgers de motocicletes o motocicletes amb sidecar, de vehicles de tres rodes i quadricicles, de ciclomotors i de vehicles especials de tipus "quad" han d'utilitzar els elements de protecció següents:

a) Cascos de protecció homologats de conformitat amb el Reglament UNECE R22, cordats adequadament, quan circulin per tot tipus de vies.

b) Guants de protecció quan circulin per vies interurbanes. La persona titular del Ministeri de l'Interior pot, per una ordre, establir les especificacions tècniques que han de complir els guants de protecció esmentats.

c) Calçat tancat, que cobreixi tot el peu, quan circulin per tot tipus de vies.

Quan els vehicles que esmenta el paràgraf anterior disposin d'estructures d'autoprotecció i estiguin dotats de cinturons de seguretat i consti així a la targeta d'inspecció tècnica corresponent o al certificat de característiques del ciclomotor, els seus conductors i passatgers queden exempts d'utilitzar el casc de protecció, els guants de protecció i el calçat tancat i estan obligats a usar el dit cinturó de seguretat quan circulin per tot tipus de vies.

2. El conductor i, si s'escau, els ocupants de bicicletes i cicles en general estan obligats a utilitzar cordat adequadament un casc de protecció homologat o certificat segons la legislació vigent a les vies interurbanes, i és obligatori el seu ús pels menors de setze anys en tot tipus de vies.

Els conductors que duguin a terme la seva activitat professional circulant amb bicicletes i altres cicles estan obligats a utilitzar cordat adequadament un casc de protecció homologat o certificat en vies urbanes i travessies.

Els conductors de bicicletes que circulin entre l'ocàs i la sortida del sol, o en condicions meteorològiques o ambientals que disminueixin sensiblement la visibilitat, han de fer ús almenys d'un element lluminós o reflector de conformitat amb la normativa dels equips de protecció individual, que sigui visible a una distància mínima de 150 metres, si circulen per una via interurbana.

3. Els conductors de vehicles de mobilitat personal estan obligats a utilitzar cordat adequadament un casc de protecció homologat o certificat.

Així mateix, tots els conductors d'aquests vehicles que circulin entre l'ocàs i la sortida del sol, o en condicions meteorològiques o ambientals que disminueixin sensiblement la visibilitat, han de fer ús almenys d'un element lluminós o reflector de conformitat amb la normativa dels equips de protecció individual, que sigui visible a una distància mínima de 150 metres.

4. Els conductors de motocicletes, turismes, autobusos, automòbils destinats al transport de mercaderies, vehicles mixtos, conjunts de vehicles no agrícoles, així com els conductors i el personal auxiliar dels vehicles pilot de protecció i acompanyament, han d'utilitzar una armilla reflectora d'alta visibilitat, d'acord amb els requisits dels equips de protecció individual, que figura entre la dotació obligatòria del vehicle, quan surtin d'aquest i ocupin la calçada o el voral de les vies interurbanes.

Els conductors que exerceixin la seva activitat professional circulant en els vehicles que esmenten els apartats 1, 2 i 3 han d'utilitzar una armilla reflectora d'alta visibilitat d'acord amb els requisits dels equips de protecció individual, quan circulin per tot tipus de vies.»

Dinou. L'apartat 2 de l'article 119 queda redactat de la manera següent i s'hi suprimeix l'apartat 3:

«2. L'exempció afecta igualment quan circulin en poblat, però en cap cas quan ho facin per autopistes, autovies o carreteres convencionals, els conductors i els passatgers dels vehicles en serveis d'urgència.

No obstant el que disposa el paràgraf anterior, els passatgers de les ambulàncies assistencials, condicionades per permetre assistència tecnicosanitària en ruta, estan exempts de la utilització del cinturó de seguretat en tot tipus de vies quan, en servei d'urgència, ocupin l'habitacle del pacient per prestar assistència sanitària en ruta.

Quan els taxis circulin en trànsit urbà o per àrees urbanes de grans ciutats, poden transportar persones l'estatura de les quals no arribi als 135 centímetres sense utilitzar un dispositiu de retenció homologat adaptat a la seva talla i al seu pes, sempre que ocupin un seient del darrere.»

Vint. L'article 121 queda redactat de la manera següent:

«Article 121. *Normes generals.*

1. Els vianants, i especialment aquells amb mobilitat reduïda, o afectats per algun tipus de discapacitat, nens i nenes, o persones grans, gaudeixen de prioritat de pas i estada a les vies públiques, en els termes que regula aquest Reglament.

Els usuaris de la via que circulin amb qualsevol tipus de vehicle han de prestar una cura especial per no posar en risc la integritat física dels vianants.

2. La regulació del trànsit i de l'estada dels vianants en zones urbanes, l'estableix el títol VI, sense perjudici de les normes d'aplicació comunes d'aquest capítol.»

Vint-i-u. L'article 122 queda redactat de la manera següent:

«Article 122. *Circulació per la calçada o pel voral.*

1. En els supòsits en què no hi hagi una zona de vianants practicable, els vianants han de circular pel voral esquerre en el sentit de la seva marxa, si n'hi ha i és practicable o, si no n'hi ha, per la calçada. En tots dos casos, ho han de fer tan allunyats com sigui possible del trànsit dels vehicles.

Excepcionalment, els vianants poden circular pel costat dret en el sentit de la seva marxa quan hi hagi raons de seguretat que ho justifiquin així.

2. En tot cas, és obligatori circular per la dreta, i estan obligats a complir les ordres dels agents de l'autoritat i els senyals de trànsit que es trobin al seu pas:

a) Els qui empenyin o arrosseguin un cicle, un ciclomotor de dues rodes, un vehicle de mobilitat personal o vehicles de característiques similars.

b) Qualsevol grup de vianants dirigit per una persona.

c) Els vianants que, per raons de seguretat, no hagin de circular per l'esquerra.

3. Els vianants que hagin de transitar pel voral o per la calçada ho han de fer aproximant-se tant com sigui possible a la vora exterior d'aquests, amb precaució, sense entorpir la circulació i marxant els uns darrere dels altres.

4. Quan hi hagi un refugi, una zona de vianants o un altre espai adequat amb aquesta finalitat, cap vianant no ha de quedar detingut ni a la calçada ni al voral, ni tan sols en espera d'un vehicle. En aquest últim cas, tan sols pot envair la calçada per pujar a aquest i només quan ja es trobi a la seva altura.

5. En apercebre's dels senyals òptics o acústics dels vehicles prioritaris, els vianants han de desembarassar la calçada i romandre en els refugis o les zones de vianants, si n'hi ha, o, si no n'hi ha, s'han d'allunyar de la zona de circulació dels vehicles.»

Vint-i-dos. L'article 123 queda redactat de la manera següent:

«Article 123. *Visibilitat del vianant.*

1. Els vianants que transitin per la calçada o pel voral en vies interurbanes entre l'ocàs i la sortida del sol o en condicions meteorològiques o ambientals que disminueixin sensiblement la visibilitat han de fer ús, almenys, d'un element lluminós o reflector de conformitat amb la normativa d'equips de protecció individual, que sigui visible a una distància mínima de 150 metres per als conductors que se'ls aproximïn. Així mateix, poden portar, per millorar la seva visibilitat davant la resta dels usuaris de la via, altres elements lluminosos adequats.

2. En les mateixes circumstàncies, els grups de vianants han de portar, a més, al costat més proper al centre de la calçada, els llums necessaris per precisar la seva situació i les seves dimensions, que han de ser de color blanc o groc cap endavant i vermell cap endarrere i que, si s'escau, poden constituir un sol conjunt.»

Vint-i-tres. L'apartat 4 de l'article 124 queda redactat de la manera següent:

«4. Els vianants no poden travessar les places i rotondes per la seva calçada, per la qual cosa les han d'envoltar, a menys que hi hagi un pas per a vianants habilitat.»

Vint-i-quatre. L'article 125 queda redactat de la manera següent:

«Article 125. *Normes relatives a la circulació de vianants per autopistes i autovies.*

1. Els vianants no poden circular per autopistes ni autovies, excepte en els casos i les condicions que es determinen a l'article 130, i no poden fer peticions de passatge en cap tram d'aquestes, incloent-hi les esplanades d'estacions de peatge.

2. Els ocupants o treballadors dels vehicles dels serveis d'urgència, dels vehicles de manteniment i conservació de carreteres, dels vehicles d'auxili en vies públiques i dels vehicles especials poden transitar per les autopistes i autovies sempre que sigui estrictament indispensable per prestar el servei corresponent i adoptin les mesures oportunes per no comprometre ni la seva seguretat ni la de la resta dels usuaris.»

Vint-i-cinc. S'hi incorpora el títol VI, amb la redacció següent:

«TÍTOL VI

Normes de circulació específiques en zones urbanes

Article 151. *Marc general.*

1. Aquest títol té per objecte regular aspectes específics de la circulació en l'àmbit urbà, sense perjudici del que disposen altres preceptes que siguin aplicables en el que no regula aquest títol.

2. Els municipis, a través de les seves ordenances municipals i en l'àmbit de les seves competències, poden desplegar aspectes de les normes d'aquest títol.

3. Les ordenances municipals no poden oposar-se, alterar, desvirtuar o induir a confusió amb els preceptes d'aquest Reglament.

Article 152. *Normes bàsiques relatives a la mobilitat i l'estada de vianants a la via pública.*

1. Les voreres són l'espai de la via reservat per a la mobilitat i l'estada dels vianants, i és prohibida la circulació per aquestes de qualsevol tipus de vehicle. A la resta de les zones de vianants, l'autoritat municipal pot autoritzar, mitjançant una ordenança, la coexistència de vianants amb ciclistes i usuaris de vehicles de mobilitat personal, respectant la prioritat dels vianants.

Les ordenances municipals poden permetre la circulació per les voreres de nens de fins a dotze anys amb bicicletes, sempre que vagin a càrrec d'un adult que circuli a peu.

2. En cas que no hi hagi una zona de vianants transitable, els vianants poden circular pel voral o, si no n'hi ha o no és transitable, per la calçada, havent d'extremar la precaució i sense entorpir la circulació. Els conductors dels vehicles, al seu torn, han d'adequar el seu comportament, especialment la velocitat i la distància, per no posar en perill la integritat dels vianants.

3. Les autoritats municipals poden establir zones o àrees de prioritat residencial, que poden incloure la regulació de restriccions a l'accés, la circulació o l'estacionament de determinats vehicles a la zona, el règim de càrrega i descàrrega, els sistemes i els requisits per a la distribució urbana de mercaderies diürna o nocturna, els límits de velocitat i altres mesures que afavoreixin l'ús sostenible de la zona.

Article 153. *Normes bàsiques de circulació de bicicletes.*

1. En absència de carril o via específica, les bicicletes han de circular per la calçada. Si hi ha un carril bici o una via específica, el seu ús és preferent, si bé l'autoritat competent el pot fer obligatori mitjançant el senyal R-407a.

2. Els ciclistes no poden circular per les voreres, amb les excepcions que preveu l'article 152.1 per als menors de dotze anys quan ho estableixi així l'autoritat municipal, però sí per la resta de les zones de vianants, amb les limitacions o les restriccions que pugui establir l'autoritat municipal, i respectant sempre la prioritat i la seguretat dels vianants en aquestes zones.

3. Els ciclistes han de circular preferentment pel centre del carril en la mesura en què la seva seguretat i la dels altres usuaris ho permetin.

En vies que disposin d'almenys dos carrils de circulació per sentit, els ciclistes han de circular pel carril dret. Poden circular pels altres carrils quan hagin de canviar de direcció, o quan els calgui per raons de seguretat.

4. Els conductors de vehicles de motor han de deixar una separació mínima de cinc metres amb els ciclistes que els precedeixin al mateix carril i, en cas d'avançament, han de posar una cura especial a no posar en perill el ciclista.

5. Els ciclistes poden avançar altres vehicles per la dreta o per l'esquerra, segons que sigui més convenient per a la seva seguretat. En interseccions regulades per un semàfor i en retencions de trànsit poden depassar els vehicles que estiguin detinguts o sotmesos a parades freqüents, als efectes de la utilització correcta de les marques de zona d'espera avançada.

6. A les vies urbanes amb un sol carril on la velocitat estigui limitada a 30 km/h o inferior, i prèvia senyalització, l'autoritat municipal pot permetre la circulació de les bicicletes en els dos sentits de circulació.

Quan els vehicles es trobin en aquesta situació, s'han d'arrambar a la seva dreta per permetre el pas en condicions de seguretat i, si això no és possible, tenen prioritat els vehicles que circulin en sentit propi establert per a la via.

7. La circulació de les bicicletes per les voreres bici s'ha de regular per una ordenança municipal.

Article 154. *Altres normes relatives a la circulació amb bicicleta i altres cicles.*

1. En bicicletes i altres cicles es poden transportar càrrega i passatgers si el conductor és major d'edat i es compleixen els requisits tècnics que estableixen els apartats següents i qualsevol altra normativa específica aplicable.

2. Les bicicletes i altres cicles que, per construcció, no puguin ocupar més d'una persona, poden transportar menors de fins a 22 kg que siguin capaços d'asseure's per si sols en seients addicionals que compleixin les especificacions tècniques que s'estableixin per una ordre de la persona titular del Ministeri de l'Interior.

3. En tot cas, el transport de persones o de càrrega s'ha d'efectuar de tal manera que no pugui:

- a) Arrossegar, caure totalment o parcialment, o desplaçar-se de manera perillosa.
- b) Comprometre l'estabilitat del vehicle.
- c) Ocultar els dispositius d'enllumenat o de senyalització òptica.

4. Es poden utilitzar a les bicicletes i en altres cicles remolcs, semiremolcs o altres elements que compleixin les especificacions tècniques que s'estableixin per una ordre de la persona titular del Ministeri de l'Interior, per al transport de persones, d'animals de fins a 15 kg de pes o de càrrega, amb les restriccions que pugui imposar l'autoritat municipal.

5. Les normes dels apartats anteriors s'apliquen també a la circulació amb bicicleta i altres cicles en vies interurbanes, llevat del que disposa l'apartat 4 pel que fa a les restriccions que pugui imposar l'autoritat municipal, sempre que sigui de dia i en condicions que no disminueixin la visibilitat.

Article 155. *Normes bàsiques relatives a vehicles de mobilitat personal, patins i monopatins.*

1. Sense perjudici del que disposa aquest article, l'autoritat municipal ha de regular les vies i les zones per on poden circular els patins, els monopatins i els vehicles de mobilitat personal, així com les condicions de circulació d'aquests.

2. A les vies en què l'autoritat municipal autoritzi la circulació de vehicles de mobilitat personal, els conductors d'aquests i els de la resta dels vehicles han de circular d'acord amb el que indiquen els apartats 3 a 7 de l'article 153.

3. No poden conduir vehicles de mobilitat personal els menors de quinze anys.

4. Els conductors de vehicles de mobilitat personal han d'utilitzar sempre el braç per advertir la resta dels usuaris de la via sobre les maniobres que hagin d'efectuar, en la forma que estableix l'article 109.

5. Els vehicles de mobilitat personal han de portar sempre encès l'enllumenat.

6. Als efectes que preveu aquest Reglament, les persones amb mobilitat reduïda que es desplacin amb vehicles de mobilitat personal al pas d'una persona tenen la consideració de vianants.

Article 156. *Règim de parada i estacionament.*

1. Els ajuntaments, mitjançant les seves ordenances municipals, han de regular la parada i l'estacionament dels vehicles a les vies urbanes i en particular:

- a) Poden establir limitacions horàries d'estacionament, per tal d'afavorir la distribució equitativa de les places d'estacionament i la mobilitat i evitar la congestió del trànsit.

b) Poden regular la retirada del vehicle o la seva immobilització, com a mesura correctora d'incompliment, quan aquest no disposi d'un títol que autoritzi l'estacionament en zones limitades en temps, o excedeixi el triple del temps abonat, fins que s'aconsegueixi la identificació del conductor.

c) Poden establir un règim específic per a la pujada i la baixada als vehicles, dels nens i les nenes, de les persones grans, de mobilitat reduïda o amb discapacitat, a fi d'afavorir-ne l'accessibilitat i la mobilitat, incloent-hi l'accés dels vehicles a zones restringides al trànsit, o regulant més temps de l'ordinari perquè es puguin completar aquestes maniobres en termes de seguretat.

d) Es permet la parada o l'estacionament dels vehicles d'auxili en vies públiques pel temps indispensable per efectuar la retirada dels vehicles avariats o accidentats, sempre que amb això no es creï un nou perill, ni es causi cap obstacle a la circulació.

e) L'estacionament dels vehicles pot ser objecte de tarifació pels ajuntaments en funció de les seves dimensions i classificació ambiental.

2. Els ajuntaments, per mitjà d'una ordenança municipal, poden regular la parada i l'estacionament dels vehicles de dues rodes sobre les voreres, els passejos i altres zones de vianants, sempre que no es perjudiqui ni s'entorpeixi el trànsit dels vianants per aquests, i atenent especialment la seguretat i la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda o amb discapacitat.

Article 157. *Restriccions per motius mediambientals.*

Les autoritats competents poden establir mesures de restricció total o parcial d'entrada i circulació de vehicles a les zones de baixes emissions, en zones de prioritat residencial, o qualsevol altra via que es trobi dins de la seva competència, d'acord amb els criteris mediambientals que s'estableixin.

Article 158. *Camins escolars segurs i altres mesures de protecció a usuaris vulnerables.*

1. Els ajuntaments, o els titulars de les vies quan siguin competents, poden establir camins o zones escolars segurs en els entorns escolars, amb la implementació de mesures de reducció de velocitat, pacificació del trànsit o restriccions als vehicles de motor i als ciclomotors.

2. A les proximitats de centres escolars, centres hospitalaris, centres de persones grans o amb discapacitat, o similars, s'han d'implementar mesures específiques sobre limitacions de velocitat, estacionament i qualsevol altra de destinada a la pacificació del trànsit que augmenti el nivell de seguretat dels usuaris vulnerables, o bé adoptant les mesures oportunes d'ordenació viària i regulació del trànsit o bé d'acord amb el que estableixin les ordenances municipals.»

Vint-i-sis. El paràgraf d) de l'apartat 4.2 de l'annex I queda redactat de la manera següent:

«d) Un llum groc intermitent o dos llums grocs alternativament intermitents obliguen els conductors a extreure la precaució i, si escau, a cedir el pas. A més, no exigeixen del compliment d'altres senyals que obliguin a aturar-se.

Com a norma general, als passos per a vianants amb semàfor reservat per a vianants, el llum groc intermitent per a vehicles no pot coincidir amb el llum verd no intermitent per a vianants i ha d'anar precedit del llum vermell no intermitent.»

Disposició addicional única. *Camins, rutes i entorns escolars.*

En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit ha de constituir grups tècnics d'experts per tal d'establir les recomanacions tècniques relatives als camins, les rutes i els entorns escolars.

Disposició transitòria primera. *Cascos de protecció en ciclomotors.*

Els conductors i els passatgers de ciclomotors poden seguir utilitzant cascos de protecció certificats durant el termini d'un any des de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Disposició transitòria segona. *Guants de protecció, i seients addicionals i remolcs i semiremolcs en bicicletes i altres cicles.*

Fins que no entri en vigor l'ordre de la persona titular del Ministeri de l'Interior que reguli les especificacions tècniques dels guants de protecció, dels seients addicionals en bicicletes i altres cicles, i dels remolcs i semiremolcs en bicicletes i altres cicles:

- a) S'han d'utilitzar guants de protecció de les mateixes característiques que els que s'usen en l'actualitat.
- b) Els seients addicionals a les bicicletes i en altres cicles han de ser homologats.
- c) Es poden utilitzar remolcs i semiremolcs a les bicicletes i en altres cicles.

Disposició transitòria tercera. *Obligació d'utilització durant el dia de l'enllumenat als vehicles de mobilitat personal.*

La utilització durant el dia de l'enllumenat als vehicles de mobilitat personal s'exigeix a partir d'un any des de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Modificació de l'annex I 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.*

Es modifiquen els conceptes 2, 59, 74, 75, 76 i 77 i s'inclouen els conceptes 83, 84, 85 i 86, tots de l'annex I 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, que queden redactats de la manera següent:

«2. Conductor habitual. Persona que disposa del permís o la llicència de conducció necessaris, està inscrita al Registre de conductors i infractors i, amb el seu consentiment previ, és comunicada pel titular del vehicle o, si s'escau, per l'arrendatari a llarg termini al Registre de vehicles, perquè és la que de manera usual o amb més freqüència condueix el vehicle esmentat.

Quan matriculi un vehicle una persona física que no tingui l'autorització administrativa per conduir, és obligatori designar un conductor habitual.»

«59. Zona de vianants. Part del carrer, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada al trànsit i a l'estada prioritaris dels vianants. S'inclouen en aquesta definició les voreres, les places, els bulevards, els passejos, les andanes i altres zones similars.»

«74. Via ciclista. Via específicament condicionada per al trànsit de cicles, amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, i l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles. La circulació d'altres vehicles ha d'estar autoritzada per l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit, amb la senyalització que ho indiqui.

75. Carril bici. Via ciclista que discorre adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit. La circulació d'altres vehicles ha d'estar autoritzada per l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit, amb la senyalització que indiqui.

76. Carril bici protegit. Carril bici proveït d'elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada, així com de la vorera. La circulació d'altres vehicles ha d'estar autoritzada per l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit, amb la senyalització que indiqui.

77. Vorera bici. Via ciclista senyalitzada sobre la vorera. La circulació d'altres vehicles ha d'estar autoritzada per l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit.»

«83. Zona amb plataforma única de calçada i vorera. Zona dissenyada i condicionada especialment per afavorir el trànsit de vianants. El vianant hi gaudeix de prioritat de pas en qualsevol punt de la calçada. En aquestes zones es redueix al mínim la senyalització horitzontal i vertical.

84. Zona o àrea de prioritat residencial. Àrea delimitada i regulada per l'autoritat municipal en què, per tal de mantenir-ne l'ús sostenible, s'introdueixen mesures de restricció d'accés o de circulació a vehicles de veïns no residents, i d'altres que afavoreixin l'ús esmentat.

85. Camí o ruta escolar segur. Conjunt de vies condicionades per l'autoritat competent per afavorir que els nens i les nenes es traslladin als centres escolars caminant, amb transport públic o utilitzant mitjans de mobilitat no motoritzats. Es poden establir senyals, marques viàries o panells d'informació, així com limitacions de velocitat específiques i restriccions als vehicles de motor.

86. Usuaris vulnerables de la via o amb més risc de vulnerabilitat. Usuari de la via que, per raó del mitjà de desplaçament que utilitza o per les característiques físiques del grup d'edat al qual pertany, té més risc de patir lesions en cas d'accident de trànsit o que aquestes siguin de més gravetat. Inclou els vianants i, dins d'aquests, les persones amb discapacitat, els menors, les persones grans, els qui tinguin mobilitat reduïda; els ciclistes; els conductors de vehicles de mobilitat personal i els conductors i passatgers de motocicletes i ciclomotors.»

Disposició final segona. *Modificació del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.*

S'afegeix l'apartat 3 a l'annex XII, «Accessoris, recanvis i eines dels vehicles», amb el contingut següent:

«3. Les motocicletes han de portar una armilla reflectora d'alta visibilitat que compleixi els requisits dels equips de protecció individual.»

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'1 d'octubre de 2026.

24 de juny de 2026.

FELIPE R.

El ministre de la Presidència, Justícia i Relacions amb les Corts,
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA