



Real Decreto XXXX/2019 de medidas urbanas de tráfico.

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 lo relativo a seguridad vial.

El Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos 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, 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 usuarios que configuran el denominado colectivo de vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas y usuarios 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 30km/h respecto a uno que circule a 50km/h. Por tanto, como es sabido, la velocidad del vehículo tiene una relación directa con las probabilidades de supervivencia del peatón atropellado.

Teniendo esto en cuenta, se modifica el art 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 vulnerables. Esta modificación garantiza, al mismo tiempo, la fluidez de los desplazamientos realizados en las grandes avenidas de la ciudad.



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 de vehículos y del reglamento general de circulación, los requisitos y condiciones de vehículos de movilidad personal.

La rápida proliferación de los vehículos de movilidad personal y ciclos de pedaleo asistido, así como el riesgo de su comercialización indiscriminada, exige la aplicación de las norma de circulación del resto de vehículos, así como la categorización técnica de los mismos en el reglamento general de vehículos, para diferenciarlos claramente de los 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 ciclos de pedaleo asistido que garantice la seguridad vial, y la convivencia ordenada y respetuosa con los peatones y los distintos modos de transporte.

Se modifica el Reglamento General de Vehículos con el objeto de establecer su catalogación, teniendo en cuenta el Reglamento (UE) Nº 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, así como con el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

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 y seguridad jurídica, es el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de la disminución de los objetivos descritos anteriormente.

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 primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento y de Industria, Energía y Turismo, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXXX.

DISPONGO:

Artículo 1. Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Uno. Se modifica el artículo 50 de la siguiente manera:

“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 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), 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. Los límites de velocidad en autopistas y autovías urbanas que transcurren dentro de poblado podrán ser ampliados por la Autoridad Municipal, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos. A estos efectos, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico elaborará recomendaciones técnicas de diseño que contribuyan al incremento de la seguridad vial.

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.”

Dos.- Se modifica el artículo 38 en los siguientes términos: se modifica el título y se incorpora un nuevo apartado:

“Artículo 38. Circulación en autopistas, autovías y otras vías.

4. Se prohíbe circular por vías interurbanas con vehículos de movilidad personal. “

Artículo 2. Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Uno. Se incorporan al artículo 3 dos nuevos apartados: j) y k).

“ j) **Certificado para la circulación:** Documento expedido por un tercero competente designado por la Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, en el que se acredita que un ciclo de pedaleo asistido o vehículo de movilidad personal cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa nacional e internacional.

k) **Manual de características de ciclos de pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal:** Documento elaborado por la Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, que establece 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. Este manual estará disponible para consulta de los solicitantes del Certificado para la circulación. 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. Se añade el artículo 22 bis:

“Artículo 22 bis. Vehículos de Movilidad Personal y ciclos de pedaleo asistido.

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 y ciclos de pedaleo asistido 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 el Manual de características de ciclos de pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal.

3.- El Manual de características de ciclos de pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico.”

Tres. Se modifica el ANEXO II apartado A. Definiciones, de los conceptos siguientes:

“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, los ciclos de pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal”.

“Ciclo de pedaleo asistido: Ciclo de dos o más ruedas equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio del motor eléctrico, con una velocidad máxima de asistencia de 25km/h y una potencia máxima de 250W. “

“Cuatriciclo ligero: Vehículos de cuatro ruedas con un máximo de dos plazas incluyendo la del conductor, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 425 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³ para los motores de explosión de encendido por chispa (positiva), o inferior o igual a 500 cm³ para los demás motores de combustión interna. La categoría L6e se divide en dos sub-categorías: L6e-A, quad ligero para carretera y L6e-B, cuatrimóvil ligero con habitáculo cerrado accesible por tres lados como máximo. Para la sub-categoría L6-A la potencia máxima neta

debe ser inferior o igual a 4 kW, y sus dimensiones máximas de 4000 mm de largo y 2000 mm de ancho. Para la sub-categoría L6-B la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 6 kW y sus dimensiones máximas 3000 mm de largo y 1500 mm de ancho.”

Cuatro. Se elimina del ANEXO II apartado A. Definiciones “Bicicleta de pedaleo asistido” y “cuatriciclo”.

Quinto. Se añaden al ANEXO II apartado A. Definiciones, las definiciones de Cuatriciclo pesado y de Vehículo de movilidad personal:

“Cuatriciclo pesado: Vehículos de cuatro ruedas que no pueden ser clasificados como cuadriciclos ligeros, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 450 kg si es para el transporte de pasajeros o inferior o igual a 600 kg si es para el transporte de mercancías, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos. Las categorías y subcategorías de cuadriciclo pesado se recogen en el Anexo I del Reglamento (EU) nº 168/2013.”

“Vehículo de movilidad personal: Vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados 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 autobalance. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de auto-balanceo 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.”

Disposición adicional única: Actualización del Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Las Entidades Locales podrán comunicar al registro de vehículos, los vehículos de movilidad personal y ciclos de pedaleo asistido registrados en sus municipios, de acuerdo con lo que determine el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.



Disposición transitoria única. Régimen Transitorio.

Las autoridades municipales dispondrán de seis meses desde la aprobación de este Real Decreto para la adaptación de la señalización a lo dispuesto en el artículo 1.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».