

**REAL DECRETO XXX/ 2024, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE**

I

Han transcurrido más de 20 años desde la entrada en vigor del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, durante los cuales la visión de la movilidad ha cambiado. Donde anteriormente se ponía el foco en la carretera y en el vehículo ahora se pone en las personas y en los entornos urbanos. Este cambio de perspectiva implica, de entrada, dos cambios de trascendental importancia: El primero de ellos, que se presta más atención a los llamados usuarios vulnerables de la vía, ahora definidos por primera vez en una norma, que son quienes por razón del medio de desplazamiento que utilizan o por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o de que éstas sean de mayor gravedad, y en segundo lugar, que la movilidad es más inclusiva y se muestra más sensible con los derechos de las personas con discapacidad.

Otro aspecto que debe resaltarse con esta reforma es el alineamiento con los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030, aprobada por la Organización para las Naciones Unidas en el año 2015. En este sentido, la modificación reglamentaria contribuye al logro de varios de estos objetivos, como son la mejora de la salud y el bienestar de las personas, la apuesta por una energía asequible y no contaminante, la búsqueda de unas ciudades y comunidades más sostenibles, y la acción por el clima, entre otros.

Por último, la modificación 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, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, operada a través de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, obliga a la adecuación de algunos preceptos del Reglamento General de Circulación, así como a la inclusión de algunos desarrollos reglamentarios previstos en dicha ley.

Esta modificación, de forma sistemática, se puede agrupar en dos grandes ejes, en los que se identifican de forma más nítida los fines y los objetivos que se persiguen con los cambios. Un primer eje es el relativo al aumento del nivel de seguridad de los usuarios de las vías y el segundo eje es el de la movilidad segura y sostenible en el ámbito urbano.

## II

El primer eje de la reforma es el aumento del nivel de seguridad de los usuarios de las vías. En esta parte, es necesario tener en cuenta que la modificación reglamentaria enlaza con los retos de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, presentada al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible el 14 de febrero de 2022, y con los que se plantean en el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, base para las estrategias y objetivos de la Unión en la década en la que actualmente nos encontramos inmersos. Entre las medidas y principales ámbitos de intervención que contempla el Marco se constata que es necesario seguir actuando sobre las principales causas de siniestralidad actuales para garantizar y hacer que los usuarios de la vía pública adopten un comportamiento seguro como, por ejemplo, circulando a velocidad adecuada, usar equipos de protección como el cinturón y el casco, no conducir bajo los efectos del alcohol y drogas, y conducir sin distraerse. Por ello la reforma plantea medidas concretas que se

considera que contribuirán a reducir la siniestralidad vial de acuerdo con los principios del enfoque del “sistema seguro”.

Se reducen las tasas de alcohol en sangre y aire espirado para los conductores noveles y para los profesionales, pasando a tener un límite de 0,20 gramos por litro de alcohol en sangre, o de 0,10 miligramos por litro en aire espirado. Esta reducción, acorde con los requerimientos de la Organización Mundial de la Salud, va en una decidida línea de avanzar en la reducción de las tasas máximas permitidas hasta converger en la prohibición del consumo de alcohol en la conducción.

Sobre quienes utilizan motocicletas, las modificaciones previstas tienen el claro objetivo de mejorar la seguridad de este colectivo especialmente vulnerable, toda vez que en los últimos años las cifras de su siniestralidad están muy por encima de la media. Como primer cambio, se permite la circulación de estos vehículos por el arcén cuando exista situación de congestión del tráfico, separando, de esta forma, a estos conductores, del resto. En segundo lugar, para reducir la gravedad de posibles lesiones, se obliga a los conductores y pasajeros de motocicletas a llevar guantes de protección cuando circulen en vías interurbanas y calzado cerrado en todo tipo de vías. Además, el casco de protección homologado deberá ser integral o modular para los conductores y pasajeros de las motocicletas que circulen en vías interurbanas.

Otro aspecto que se modifica afecta a las especificaciones del casco de protección de los usuarios de ciclomotores, que tendrán que estar obligatoriamente homologados, y no simplemente certificados, pues la seguridad de los primeros es superior. Para el cumplimiento de esta obligación, se establece un periodo transitorio de un año. Al igual que las motocicletas y por idéntico motivo, los conductores y pasajeros de ciclomotores deberán usar guantes de protección y calzado cerrado en el mismo tipo de vías.

También afectan los cambios a las obligaciones de uso de casco de protección para quienes circulan en bicicleta. Se suprimen, por carecer de sentido, las exenciones existentes en la actualidad para la circulación en vías interurbanas, manteniendo únicamente las relativas a los ciclistas profesionales o que estén en competición y se establece la obligación para quienes desarrollan su actividad profesional circulando en bicicleta, con la consiguiente exposición al riesgo de accidentes que ello conlleva, a utilizar casco de protección durante su jornada de trabajo. Además, y respecto de este elemento básico de seguridad, se hace extensivo su uso obligatorio para quienes circulen en vehículos de movilidad personal, que en situaciones de escasa visibilidad o por la noche, también deberán llevar elementos luminosos o retrorreflectantes que permitan que sean vistos a una distancia mínima de 150 metros.

Asimismo, se establece la obligación de utilizar chaleco reflectante de alta visibilidad, cuando circulen en vías urbanas, a los conductores de motocicletas, ciclomotores, ciclos y demás bicicletas, y vehículos de movilidad personal que desarrollen su actividad profesional utilizando estos vehículos, con el fin de reforzar su seguridad.

Por lo que se refiere a los cinturones de seguridad, se revisan las exenciones de uso existentes, manteniendo únicamente las que se consideran estrictamente necesarias y justificadas. Además, en el caso de autobuses en los que viajen pasajeros de pie o no estén dotados de cinturones de seguridad, se corrige el error existente en la regulación actual, introducida por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, que establece una velocidad máxima de 80 km/h en vías convencionales fuera de poblado, cuando ese límite de velocidad debe referirse a todo tipo de vías fuera de poblado.

En conexión también con la protección de los ciclistas, y al margen de los cambios en las normas de circulación en el ámbito urbano, otra de las novedades es la obligación de quien adelanta a un ciclista en vía interurbana de hacerlo, como máximo, a 20 km/h por debajo del límite de velocidad aplicable al tramo por el que circula, además de dejar la separación lateral mínima de 1,5 metros, y obligando a realizar un cambio completo de carril en determinados supuestos. Se considera que, en los casos de adelantamientos a ciclistas, así como a

peatones o a quienes circulan en ciclomotores o en vehículos de movilidad personal, la diferencia de velocidad entre ambos ya es grande, por lo que la protección al más débil obliga reducir la velocidad y no a aumentarla, como se indicaba hasta ahora en la idea de hacer más breve una maniobra potencialmente peligrosa.

Respecto al sector autocaravanista, el Reglamento General de Circulación toma en consideración la Proposición no de Ley del Congreso de los Diputados de noviembre 2020 que insta al Gobierno a avanzar en la regulación del sector del autocaravanismo. La actividad autocaravanista se ha incrementado especialmente en la última década, muy en la línea de lo que ocurre en el resto de los grandes países europeos. En España, en el plazo de 10 años se ha pasado de contar con 3.000 unidades matriculadas anualmente a 9.000, y de 150 áreas especializadas a algo más de 1.000. En este contexto el Reglamento aborda por primera vez el estacionamiento de estos vehículos adoptando una fórmula similar a algunos países de nuestro entorno. De este modo, las Administraciones locales podrán sancionar el estacionamiento de estos vehículos cuando incumplan las condiciones reglamentarias y, por su parte, los usuarios tendrán la seguridad jurídica de que su estacionamiento no será discriminado, siempre que cumplan las condiciones de estacionamiento establecidas.

Respecto de los peatones, los cambios son importantes. Al margen de los que afectan a vías urbanas, que se tratarán más adelante, lo primero que debe señalarse es que hay un cambio de perspectiva en la regulación. Hasta ahora, la movilidad peatonal por las vías públicas era tratada de forma negativa sobre la base de que los peatones circulan fundamentalmente de noche y por carretera. Este enfoque cambia, porque se ordena su circulación por las vías urbanas—que no tiene nada que ver con la circulación en las vías interurbanas- y se busca una regulación de protección más coherente con la realidad.

Por otra parte, en las autovías y autopistas se prevé una utilización específica de los carriles en determinadas circunstancias ocasionadas por fenómenos meteorológicos adversos o de retención del tráfico. Así, cuando la circulación se vea dificultada por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, se deberá circular por el carril de la derecha dejando expedito el carril de la izquierda para la circulación de los vehículos de emergencia y quitanieves y, cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso de vehículos de policía y de servicios de emergencia, espacio denominado “carril de emergencia”, en línea con lo ya regulado en otros países europeos.

### III

El otro eje de la modificación es el ámbito urbano, que se materializa con la inclusión de un nuevo Título VI, “Normas de circulación específicas en zonas urbanas”. Desde hace varios años, tanto responsables municipales como representantes de los colectivos de usuarios existentes en el ámbito urbano, reclaman una regulación estatal innovadora que permita desarrollar los instrumentos jurídicos municipales de la movilidad urbana. Desde esta perspectiva, la modificación del reglamento se convierte en una herramienta necesaria para avanzar en el importante proceso de transformación urbana que estamos viviendo, y en el que las políticas de movilidad, por su gran trascendencia social, son de especial importancia.

Este intenso proceso de cambio en nuestros pueblos y ciudades tiene como lema en el ámbito del tráfico la denominada movilidad segura y sostenible. Una de las características más importantes de la misma es la pacificación o calmado del tráfico, y uno de los principales objetivos de ésta ya se ha conseguido con el establecimiento de la limitación de velocidad a 30 km/h en

vías urbanas de un único carril por sentido de circulación, mediante el 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.

El enfoque de la modificación en el ámbito urbano, abordada con profundo respeto a la autonomía local consagrado en el artículo 137 de la Constitución, pasa necesariamente por dar una nueva perspectiva a la regulación. La persona debe asumir el protagonismo, y puede utilizar para sus necesidades obligadas o lúdicas varios modos de movilidad. Algunos de estos modos serán motorizados, pero otros, como la movilidad a pie o en bicicleta, no. En este contexto, el vehículo a motor privado pierde no sólo protagonismo, sino también capacidad de movimientos en la ciudad, al entrar en juego restricciones de varios tipos.

Además, una regulación de la movilidad, especialmente en el ámbito urbano, debe tener en cuenta las necesidades de las personas con movilidad reducida, no solo porque constituyen un bien jurídico de las sociedades modernas y avanzadas, sino también porque en Europa nos encaminamos a ciudades y pueblos en los que el porcentaje de personas de edad avanzada es cada día mayor.

Sentado el protagonismo de las personas, y especialmente de aquellas con algún tipo de movilidad reducida, lo primero que se aborda es la circulación de peatones en ciudad, que nada tiene que ver con su circulación por vías interurbanas, y que por ese motivo se separan en cuanto a las normas a aplicar. En las vías urbanas se da mayor protagonismo a la acera como espacio de circulación o estancia exclusivo de los peatones, restringiendo al máximo el tránsito y estacionamiento de los vehículos. Se da cobertura jurídica a nivel estatal a las áreas de prioridad residencial que han venido incluyendo algunos Ayuntamientos en sus ordenanzas de movilidad, y también, como refuerzo de su

seguridad, se prohíbe establecer plazas de estacionamiento en las inmediaciones de los pasos de peatones, toda vez que pueden dificultar tanto su visibilidad como su accesibilidad.

Respecto de ciclistas y bicicletas los cambios vienen demandados tanto por las necesidades de los Ayuntamientos para adecuar sus Ordenanzas, como por las peticiones de los usuarios ciclistas urbanos. La regulación de la bicicleta tiene varios objetivos: en primer lugar, apostar por la bicicleta como medio de movilidad sana y saludable, que contribuye a reducir la contaminación urbana, y desde este punto de vista no es una regulación neutra sino favorecedora de su mayor presencia en la ciudad. Como segundo gran objetivo, se introducen aspectos que refuerzan la seguridad del ciclista, que es un usuario vulnerable de la vía.

Como cambios concretos, cabe señalar los siguientes: la bicicleta, como vehículo, circulará con carácter general por la calzada –al margen de los carriles específicos que puedan existir-, y por el centro del carril preferentemente. Además, como elemento de refuerzo de seguridad, y siguiendo las regulaciones que ya se están incluyendo en algunas Ordenanzas municipales, quien conduzca un vehículo a motor deberá dejar una distancia de seguridad de al menos 5 metros con la bicicleta que le preceda. Para favorecer el uso de la bicicleta en los congestionados entornos urbanos, se permite a los ciclistas rebasar a los vehículos a motor por la derecha o por la izquierda, para que puedan llegar a la zona de espera adelantada. También, en calles de un único carril con limitación de velocidad de 30 km/h o inferior, se regulariza la posibilidad de que los ciclistas circulen en sentido contrario a los vehículos a motor, como sucede en la mayoría de los países de Europa con total normalidad.

Finalmente, se introducen cambios en las posibilidades de transporte de pasajeros y de carga, y también en la utilización de remolques, semirremolques o elementos similares, como se regula en la mayoría de los países europeos que



tienen una larga tradición en la movilidad en bicicleta. Estos cambios tienen, además, significativa importancia en un momento en el que el transporte urbano de última milla se realiza en bicicleta de forma cada vez más frecuente, dando lugar a un colectivo de personas que ha hecho de la distribución urbana de paquetes, alimentos y productos de consumo en bicicleta, su profesión.

Otro aspecto novedoso es la introducción de normas aplicables a los vehículos de movilidad personal, que son los últimos actores que han aparecido en el escenario urbano, y que lo han hecho, además, de forma muy rápida, y con gran variedad de aplicaciones, desde viajes privados hasta los relacionados con el ámbito laboral como acceso a centros industriales o distribución urbana de mercancías, todas ellas con un alto potencial de contribuir a la sostenibilidad en el sistema de transporte. Las cifras de siniestralidad de estos vehículos presentan valores crecientes tanto de heridos hospitalizados como no hospitalizados, duplicándose los datos registrados en el año 2021 respecto a los del año 2020, y con lesiones frecuentes asociadas a heridas en la cabeza.

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, en materia de medidas urbanas de tráfico ya los reconoció formalmente, y ahora es el momento de establecer un marco normativo básico para la circulación de estos vehículos en las vías públicas, dejando un amplio margen a las Ordenanzas de Movilidad.

La experiencia de estos años permite establecer unas normas básicas sobre casco de protección y sobre la absoluta prohibición de circulación por aceras, fijándose como edad mínima para poder conducirlos dieciséis años, que es la que se considera como razonable para asumir los riesgos derivados de su conducción. Asimismo, se matiza la prohibición general de circular por vías interurbanas, permitiéndola en el caso de vías ciclistas y en general vías en las que esté prohibida la circulación de vehículos de motor, para posibilitar desplazamientos entre dos municipios próximos utilizando estos vehículos de movilidad personal, salvo que esté prohibido por señalización. Junto a ello, se contempla la inscripción de estos vehículos en el Registro de Vehículos a fin de avanzar en un sistema único y armonizado que asegure una adecuada

trazabilidad del uso dentro del marco general de responsabilidad en la circulación.

El régimen de parada y estacionamiento, fundamental para los ayuntamientos en la gestión del tráfico urbano, se agrupa en un nuevo artículo dentro del también nuevo Título VI. Los principales cambios sustantivos son los siguientes: en primer lugar, se reconoce la necesidad de que las Ordenanzas municipales regulen de forma específica medidas de acceso de vehículos a zonas restringidas para favorecer la subida y bajada de personas de edad avanzada, de movilidad reducida o con discapacidad. Esta medida deviene como necesaria en un contexto en el que los Ayuntamientos extienden restricciones al tráfico particular que no pueden significar cercenar la accesibilidad de personas que en caso contrario podrían resultar discriminadas. En segundo lugar, se recoge la posibilidad que tienen los Ayuntamientos de tarificar el estacionamiento de los vehículos en función de sus dimensiones y clasificación ambiental, debido a su relevancia en una mejor utilización del escaso espacio disponible en las ciudades y en la calidad del aire. En tercer lugar, se incluye en este nuevo precepto la medida de restringir la posibilidad de estacionamiento de los vehículos de dos ruedas en las aceras, salvaguardando estas como espacio para estancia y tránsito de peatones.

Las llamadas restricciones por motivos medioambientales, que ya son una realidad en algunas de nuestras ciudades, también se incorporan al reglamento, desarrollando las previsiones 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. En este sentido, se establecen los criterios para implementar de forma adecuada estas restricciones, cuyo incumplimiento constituye infracción grave.

Otra de las grandes novedades que afecta al ámbito urbano es el reconocimiento de los caminos escolares seguros que, junto con otras medidas de protección de los usuarios vulnerables de la vía, muestran una nueva sensibilidad de la normativa de tráfico en la transformación de ciudades y

pueblos para que éstos sean espacios de convivencia y en donde el nivel de protección sea incluso mayor para menores y personas de edad avanzada o con movilidad reducida.

#### IV

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 reglamentaria es la única que permite aumentar los niveles de seguridad de los usuarios de las vías públicas, especialmente los vulnerables, así como establecer un marco jurídico adecuado para las normas de circulación urbanas.

Respecto a la proporcionalidad y seguridad jurídica, es el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de la disminución de la accidentalidad, todo ello conforme a las pautas que se están implantando en nuestro entorno.

Además, en el proceso de elaboración de la norma han participado los representantes de los distintos usuarios afectados, especialmente del ámbito urbano, respetando el principio de transparencia, así como el de eficiencia no imponiendo cargas administrativas a la ciudadanía.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de

24/06/2024

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 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.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Transportes y Movilidad Sostenible y de Industria y Turismo, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXX,

DISPONGO:

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

El Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, queda modificado del siguiente modo:

**Uno.** El artículo 12, *“Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas”*, pasa a titularse *“Normas relativas a ciclomotores y motocicletas”*, y queda redactado de la siguiente manera:

**“Artículo 12.** *Normas relativas a ciclomotores y motocicletas.*

1. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste

en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de doce años, utilice casco de protección homologado y cumpla las siguientes condiciones:

a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.

b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

2. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco de protección homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior (artículo 13.5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

3. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas y los ciclomotores podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.

c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas municipales correspondientes.”

**Dos.** Los apartados 2 y 3 del artículo 18 quedan redactados de la siguiente manera:

“2. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de cascos de audio, auriculares o instrumentos similares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación.

Se exceptúa de lo dispuesto en los párrafos anteriores:

a) la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados integrados en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de intercomunicación o navegación, y siempre que no afecten a la seguridad de la conducción.

b) cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de estas prohibiciones los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como los conductores de los vehículos de las Fuerzas Armadas que circulen en convoy.

3. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.”

**Tres.** El artículo 20, “*Tasas de alcohol en sangre y aire espirado*”, queda redactado de la siguiente manera:

**“Artículo 20.** *Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.*

1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,50 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, no podrán conducir con una tasa alcohol en sangre superior a 0,20 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,10 miligramos por litro:

a) Los conductores de vehículos destinados al transporte mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, al transporte de viajeros de más de nueve plazas, al taxi o al arrendamiento con conductor, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas, de servicio de urgencia o transportes especiales.

b) Los conductores de cualquier vehículo, durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir. A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

3. Los conductores menores de edad no podrán circular con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.”

**Cuatro.** El artículo 31, *“Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha”*, queda redactado en los siguientes términos:

**“Artículo 31.** *Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha.*

1. El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Además, fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de

los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

2. Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones o furgones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud circularán normalmente por el situado más a la derecha, y podrán utilizar el inmediato con igual condición y en las mismas circunstancias citadas en el apartado anterior.

**Cinco.** El artículo 32, *“Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de marcha”*, pasa a titularse *“Carriles de emergencia”*, y queda redactado en los siguientes términos:

**“Artículo 32. Carriles de emergencia.**

1. En autopistas y autovías, cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso ante la aproximación de vehículos prioritarios. Este espacio libre se denominará carril de emergencia.

En las autopistas y autovías que tengan dos carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse en el centro de la vía, entre esos dos carriles.

En las autopistas y autovías que tengan tres o más carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse entre el carril situado más a la izquierda y el carril contiguo a él. Los vehículos que circulen en el carril situado más a la izquierda deberán moverse lo más a la izquierda posible y los vehículos que circulen en los demás carriles deberán moverse lo más a la derecha posible”.

2. En autopistas y autovías, cuando la circulación se vea dificultada por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, estará prohibido adelantar y será obligatorio circular por el carril situado más a la derecha, pudiendo utilizar su contiguo en tramos con tres o más carriles por sentido, dejando expeditos



para la circulación de vehículos de emergencia y quitanieves el resto de carriles a la izquierda.”

**Seis.** Se modifican el párrafo a) del apartado 2 y el apartado 3 del artículo 35, que quedan redactados en los siguientes términos:

“a) La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.

Los carriles para VAO podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15 o la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea si así se indica en la relación de tramos a que se refiere el párrafo d), del presente artículo.”

“3. Las infracciones a las normas establecidas en el apartado 2 relativas a la circulación en sentido contrario al establecido tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 77.f) del texto refundido.”

**Siete.** El artículo 36, “*Conductores obligados a su utilización*”, pasa a titularse “*Utilización de los arcenes*”, y queda redactado de la siguiente manera:

**“Artículo 36. Utilización de los arcenes.**

1. Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les

esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

Deberán también circular por el arcén de su derecha si fuera transitable y suficiente y, si no lo fuera, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, y salvo en las autovías en las que en todo caso circularán por el arcén, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el párrafo primero del apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía. En todo caso, las bicicletas deberán colocarse en hilera en aquellos tramos sin visibilidad, o cuando formasen aglomeraciones de tráfico.

Excepcionalmente, y cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores de dos ruedas podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso.

3. Se habilitará el uso extraordinario del arcén de la derecha por motocicletas en aquellos tramos previamente acordados entre el titular de la vía y el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico.

Estos tramos estarán convenientemente señalizados mediante señalización fija vertical y marcas viales.

La velocidad estará limitada a 30 km/h y únicamente se podrá circular en columna de a uno extremando la precaución.

Únicamente estará habilitado este tipo de uso cuando la circulación de los carriles de la vía esté detenida por congestión del tráfico.

4. Los vehículos enumerados en el apartado 2. c) del artículo anterior, así como los vehículos de auxilio en vías públicas, podrán utilizar el arcén para acceder a realizar un servicio de urgencia o cuando sea necesario para el mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones, siempre que:

a) Utilicen las señales V-1, V-2, V-23 y 24, correspondientes, de acuerdo con lo que sea exigible según la normativa específica.

b) No circulen a velocidad superior a 30 km/h, excepto los vehículos prioritarios en servicio de urgencia.

5. El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el párrafo primero del apartado 1 del presente artículo, excepto las bicicletas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede de los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

6. Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

7. Las infracciones a lo dispuesto en el apartado 5 tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 76.c) del texto refundido.”

**Ocho.** El apartado 4 del artículo 38 queda redactado de la siguiente forma:

“4. Se prohíbe circular con vehículos de movilidad personal:

a) Por autopistas y autovías.

b) Por travesías.

c) Por vías interurbanas, salvo que se trate de vías ciclistas, carriles bici, carriles bici protegidos, pistas bici, sendas ciclables y vías en las que esté prohibida la circulación de vehículos de motor, siempre que no esté prohibido por la señalización.

d) Por túneles urbanos.

**Nueve.** El párrafo b) del artículo 48.1 queda redactado de la siguiente manera:

“b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima, cualquiera que sea el tipo de vía fuera de poblado, será de 80 kilómetros por hora.”

**Diez.** El artículo 64, “*Normas generales y prioridad de paso de ciclistas*”, queda redactado de la siguiente forma:

**“Artículo 64.** *Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.*

Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66 en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor y ciclomotores:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor o el ciclomotor gire a la derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales de prioridad de paso entre vehículos.”

**Once.** El artículo 65, “*Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones*”, pasa a titularse “*Supuestos de prioridad de paso de los peatones sobre los conductores*”, y queda redactado en los siguientes términos:

“**Artículo 65.** *Supuestos de prioridad de paso de los peatones sobre los conductores.*

1. Los peatones tienen prioridad de paso, respecto de los vehículos, en los casos siguientes, con independencia de otros supuestos contemplados en el presente reglamento:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados, aceras y demás zonas peatonales.

b) Cuando un vehículo vaya a girar para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.

d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

e) Cuando transiten filas escolares y comitivas organizadas.

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por las zonas habilitadas al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 76.c) del texto refundido.”

**Doce.** El primer párrafo del artículo 69 queda redactado en los siguientes términos:

“Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso, o actuando conforme a lo dispuesto en el artículo 32.”

**Trece.** El apartado 4 del artículo 85 queda redactado de la siguiente manera:

“4. Cuando se adelante a peatones, animales, vehículos de tracción animal, ciclomotores, vehículos de movilidad personal, ciclistas o conjunto de ciclistas, el conductor que adelanta deberá tener especial cuidado con la maniobra, con objeto de evitar crear cualquier situación de peligro para éstos.

Fuera de poblado, antes de iniciar el adelantamiento, y durante toda la maniobra, el conductor que adelanta deberá reducir la velocidad respecto al límite existente en la vía en al menos 20 km/h, a fin de garantizar que los usuarios adelantados no vean comprometida su estabilidad y seguridad.

El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén.

Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el primer párrafo del presente apartado el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada”.

**Catorce.** El artículo 88 “*Vehículos inmovilizados*”, queda redactado de la siguiente forma:

**“Artículo 88. Vehículos inmovilizados.**

1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya de ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, vehículos de movilidad personal, peatones, animales, vehículos de tracción animal y vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general. .

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 76.c) del texto refundido.”

**Quince.** Se añaden al artículo 92, los apartados 4 y 5, con la siguiente redacción:

“4. El estacionamiento de autocaravanas deberá efectuarse en las siguientes condiciones:

a) Sin extender elementos propios que desborden el perímetro del vehículo, considerando como tal la proyección en planta del mismo.

b) Descansando sobre neumáticos, calzos o cuñas de seguridad

c) Sin verter fluidos procedentes del habitáculo.

Si se cumplen las condiciones anteriores, el estacionamiento de las autocaravanas solo podrá verse limitado por restricciones genéricas de masas y dimensiones o por limitaciones temporales que afecten a todos los vehículos.

5. Queda prohibido el estacionamiento de vehículos en la vía pública, con la finalidad de ejercer la actividad comercial de su venta.”

**Dieciséis.** El artículo 93, “*Ordenanzas municipales*”, queda derogado.

**Diecisiete.** El apartado 3 del artículo 98 queda derogado.

**Dieciocho.** El artículo 118, “*Cascos y otros elementos de protección*”, queda redactado de la siguiente forma:

**“Artículo 118.** *Cascos y otros elementos de protección.*

1. Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”, deberán utilizar adecuadamente abrochados cascos de protección homologados cuando circulen en todo tipo de vías. El casco de protección homologado deberá ser integral o modular para los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar cuando circulen en vías interurbanas.

Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadriciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características del ciclomotor, sus conductores y pasajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen en todo tipo de vías.

Además, los conductores y pasajeros de motocicletas y de ciclomotores, deberán utilizar guantes de protección que cumplan las especificaciones de la norma UNE-EN 13594:2015 o la que la sustituya cuando circulen en vías interurbanas, y calzado cerrado cuando circulen en todo tipo de vías.

2. El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado o certificado según la legislación vigente en las vías



interurbanas, siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años en todo tipo de vías.

Los conductores que desarrollen su actividad profesional circulando en bicicletas o ciclos, están obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado o certificado en vías urbanas y travesías.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

Los conductores de bicicletas que circulen entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán ir provistos al menos de un elemento luminoso o retrorreflectante conforme a la normativa de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros, si circulan en vía interurbana.

3. Los conductores de vehículos de movilidad personal están obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado.

Asimismo, todos los conductores de estos vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán ir provistos al menos de un elemento luminoso o retrorreflectante conforme a la normativa de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros.

4. Los conductores de motocicletas, turismos, autobuses, automóviles destinados al transporte de mercancías, vehículos mixtos, conjuntos de vehículos no agrícolas, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, de acuerdo con los requisitos de los equipos de protección individual, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan de éste y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.

Los conductores que desarrollen su actividad profesional circulando en los vehículos mencionados en los apartados 1, 2 y 3, deberán utilizar un chaleco

reflectante de alta visibilidad de acuerdo con los requisitos de los equipos de protección individual, cuando circulen en vías urbanas y travesías.”

**Diecinueve.** Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 119, que quedan redactados de la siguiente manera:

“2. La exención alcanzará igualmente cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales, a los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

Asimismo, cuando los taxis circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

3. Se eximirá de lo dispuesto en el artículo 118.1, 2 y 3, por lo que se refiere a la utilización del casco de protección, a las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves, expedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.b) anterior. Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente.”

**Veinte.** El artículo 121 “*Circulación por zonas peatonales*”, pasa a titularse “*Normas generales*”, y queda redactado como sigue:

**“Artículo 121. Normas generales.**

1. Los peatones, y especialmente aquellos con movilidad reducida, o afectados por algún tipo de discapacidad, niños, o personas de edad avanzada, gozarán de prioridad de paso y estancia en las vías públicas, en los términos que se regulan en el presente reglamento.

Los usuarios de la vía que circulen con cualquier tipo de vehículo deberán prestar especial cuidado para no poner en riesgo la integridad física de los peatones.

2. La regulación del tránsito y estancia de los peatones en zonas urbanas se establece en el Título VI, sin perjuicio de las normas de aplicación comunes del presente Capítulo.”

**Veintiuno.** El artículo 122 “*Circulación por la calzada o el arcén*”, queda redactado como sigue:

**“Artículo 122. *Circulación por la calzada o el arcén.***

1. En los supuestos en los que no exista zona peatonal practicable, los peatones deberán circular por el arcén izquierdo en el sentido de su marcha, si existe y es practicable o, en su defecto, por la calzada. En ambos casos, deberán hacerlo lo más alejados posible del tránsito de los vehículos.

Excepcionalmente, los peatones podrán circular por el lado derecho en el sentido de su marcha cuando existan razones de seguridad que así lo justifiquen.

2. En todo caso, será obligatorio circular por la derecha, y estarán obligados a cumplir las órdenes de los agentes de la autoridad y las señales de tráfico que se encuentren a su paso:

a) Quienes empujen o arrastren un ciclo, ciclomotor de dos ruedas, vehículo de movilidad personal o vehículos de similares características.

b) Todo grupo de peatones.

c) Los peatones que, por razones de seguridad, no deban circular por la izquierda.

3. Los peatones que deban de transitar por el arcén o por la calzada deberán hacerlo aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de éstos, con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación y marchando unos detrás de otros.

4. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado a tal fin, ningún peatón permanecerá detenido ni en la calzada ni en el arcén, ni siquiera en espera de un vehículo. En este último caso, tan solo podrá invadir la calzada para subir a éste y sólo cuando ya se encontrase a su altura.

5. Al apercibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, los peatones deberán despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales, si existen, o, en su defecto, alejarse de la zona de circulación de los vehículos.”

**Veintidós.** El artículo 123, “*Circulación nocturna*”, pasa a titularse “*Visibilidad del peatón*”, y queda redactado como sigue:

**“Artículo 123. *Visibilidad del peatón.***

1. Los peatones que transiten por la calzada o por el arcén en vías interurbanas deberán ir provistos siempre, al menos, de un elemento luminoso o retrorreflectante conforme a la normativa de equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se les aproximen. Asimismo, podrán llevar para mejorar su visibilidad ante el resto de los usuarios de la vía, otros elementos luminosos adecuados.

2. En las mismas circunstancias, los grupos de peatones llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y que, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.”

**Veintitrés.** El artículo 124, “*Pasos para peatones y cruce de calzadas*”, queda redactado como sigue:

**“Artículo 124. *Pasos para peatones y cruce de calzadas.***

1. En las zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo por ellos, sin que puedan efectuarlo por

las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.

b) Si no existiera semáforo para peatones, pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.

c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

2. Los peatones que tengan que atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse previamente de que pueden hacerlo sin riesgo ni generando entorpecimiento indebido de la circulación.

Al atravesar la calzada, deberán caminar perpendicularmente al eje de ésta, sin demorarse ni detenerse en ella sin necesidad.

3. Los peatones no podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, debiendo rodearlas.”

**Veinticuatro.** El artículo 125, titulado “*Normas relativas a autopistas y autovías*”, pasa a titularse “*Normas relativas a circulación de peatones por autopistas y autovías*”, y queda redactado como sigue:

**“Artículo 125.** *Normas relativas a circulación de peatones por autopistas y autovías.*

1. Los peatones no podrán circular por autopistas, por autovías, ni por otras vías o zonas de vías señalizadas en este sentido, salvo en los casos y condiciones que se determinan en el artículo 130.

2. Los ocupantes o trabajadores de los vehículos de los servicios de urgencia, de los vehículos de mantenimiento y conservación de carreteras, de los vehículos de auxilio en vías públicas y de los vehículos especiales podrán transitar por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adoptando las medidas oportunas para no comprometer ni su seguridad ni la del resto de los usuarios.”

**Veinticinco.** El párrafo d) del artículo 146 queda redactado de la siguiente forma:

“d) Una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso. Además, no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse.

Como norma general, en los pasos para peatones con semáforo reservado para peatones, la luz amarilla intermitente no podrá coincidir con la luz verde no intermitente para peatones y deberá ir precedida de la luz roja no intermitente.”

**Veintiséis.** Se añade un Título VI “*Normas de circulación específicas en zonas urbanas*”, que consta de ocho artículos, con la siguiente redacción:

## “TÍTULO VI

### **Normas de circulación específicas en zonas urbanas**

#### **Artículo 174. Marco general.**

1. El presente Título tiene por objeto regular aspectos específicos de la circulación en el ámbito urbano, sin perjuicio de lo dispuesto en otros preceptos que sean de aplicación en lo no regulado en este Título.

2. Las Entidades Locales, a través de sus Ordenanzas Municipales y en el ámbito de sus competencias, podrán desarrollar aspectos de las normas del presente Título, o regular aquellos no contemplados en el mismo.

3. Las Ordenanzas Municipales no podrán oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.

**Artículo 175.** *Normas básicas relativas a movilidad y estancia de peatones en la vía pública.*

1. Las aceras son el espacio de la vía reservado para la movilidad y estancia de los peatones, estando prohibida la circulación por ellas de cualquier tipo de vehículo. En el resto de zonas peatonales, la autoridad municipal podrá autorizar, mediante ordenanza, la coexistencia de peatones con ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal, respetando la prioridad de aquéllos.

Las ordenanzas municipales podrán permitir la circulación por las aceras de niños de hasta doce años en bicicletas, siempre que vayan a cargo de un adulto que circule a pie.

2. En caso de no existir zona peatonal transitable, los peatones podrán circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada, debiendo extremar la precaución, no ponerse en peligro ni entorpecer innecesariamente a los conductores de vehículos. Éstos, a su vez, adecuarán su comportamiento, especialmente la velocidad, para no poner en peligro la integridad de aquéllos.

3. Las autoridades municipales podrán establecer zonas o áreas de prioridad residencial, que podrán incluir la regulación de restricciones al acceso, circulación o estacionamiento de determinados vehículos en la zona, el régimen de carga y descarga, sistemas y requisitos para la distribución urbana de mercancías diurna o nocturna, los límites de velocidad, y otras medidas que favorezcan el uso sostenible de la zona.

4. No se permitirá el aparcamiento de automóviles en, al menos, los 6 metros anteriores al paso de peatones si la acera está alineada con el límite

exterior de la banda de estacionamiento, o en los 3 metros anteriores si la acera está alineada con el límite interior de la banda de estacionamiento, es decir, con el límite del carril de circulación. En cualquier caso, deberá quedar garantizada la visibilidad de los peatones por parte de los conductores, especialmente de las personas más vulnerables.”

**Artículo 176. Normas básicas de circulación de bicicletas.**

1. Salvo que exista carril o vía específicos, las bicicletas circularán por la calzada.

2. Los ciclistas no podrán circular por las aceras, con las excepciones previstas en el artículo 175.1 para los menores de doce años cuando así lo establezca la Autoridad municipal, pero sí por el resto de las zonas peatonales, con las limitaciones o restricciones que pueda establecer la Autoridad municipal, y respetando siempre la prioridad y la seguridad de los peatones en estas zonas.

3. En vías con un solo carril de circulación o con un solo carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan.

En vías que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por el carril derecho. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen por razones de seguridad.

4. Los conductores de vehículos a motor deberán dejar una separación mínima de cinco metros con los ciclistas que les precedan en el mismo carril y, en caso de adelantamiento, deberán poner especial cuidado en no poner en peligro al ciclista.

5. Los ciclistas podrán adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y en retenciones de tráfico podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, a efectos de la correcta utilización de las marcas de zona de espera adelantada.



6. En las vías urbanas con un solo carril donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, y previa señalización, la Autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en sentido contrario a la circulación de los vehículos a motor.

Cuando los vehículos se encuentren en esta situación se deberán orillar a su derecha para permitir el paso en condiciones de seguridad y, si esto no fuera posible, tendrán prioridad los vehículos que circulen en sentido propio establecido para la vía.

7. La circulación de las bicicletas por las aceras-bici se regulará por Ordenanza municipal.

**Artículo 177.** *Otras normas relativas a la circulación en bicicleta y demás ciclos.*

1. En las bicicletas se podrá transportar carga y pasajeros si el conductor es mayor de edad. Las bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar menores de hasta cinco años en asientos adicionales que cumplan las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 14344:2005 o la que la sustituya.

2. En todo caso, el transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos que cumplan las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o la que la sustituya, para el transporte de personas, de animales de hasta 15 kg de peso o de carga, en vías urbanas, reservadas para este tipo de vehículos y con las restricciones que pueda imponer la autoridad municipal.

4. Los demás ciclos podrán transportar pasajeros y carga y utilizar remolques y semirremolques si reúnen los requisitos técnicos para ello según su normativa específica, y siempre que el conductor sea mayor de edad.

**Artículo 178.** *Normas básicas relativas a vehículos de movilidad personal, patines y monopatines.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la Autoridad municipal regulará las vías y las zonas por donde podrán circular los patines, monopatines y vehículos de movilidad personal, así como las condiciones de circulación de los mismos.

2. En las vías en las que la Autoridad municipal autorice la circulación de vehículos de movilidad personal, los conductores de éstos y los del resto de vehículos circularán de acuerdo con lo indicado en los apartados 3 a 7 del artículo 176.

3. No podrán conducir vehículos de movilidad personal los menores de dieciséis años.

4. Los conductores de vehículos de movilidad personal deberán utilizar siempre el brazo para advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar, en la forma que se establece en el artículo 109.

5. A los efectos previstos en el presente reglamento, las personas con movilidad reducida que se desplacen en vehículos de movilidad personal, tendrán la consideración de peatones.

**Artículo 179.** *Régimen de parada y estacionamiento.*

1. Los Ayuntamientos, mediante sus ordenanzas municipales, regularán la parada y estacionamiento de los vehículos en las vías urbanas y en particular:

a) Podrán establecer limitaciones horarias de estacionamiento, con objeto de favorecer la equitativa distribución de las plazas de estacionamiento, la movilidad, y evitar la congestión del tráfico.

b) Podrán regular la retirada del vehículo o su inmovilización, como medida correctora de incumplimiento, cuando éste no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo, o rebase el triple del tiempo abonado, hasta que se logre la identificación del conductor.

c) Podrán establecer un régimen específico para la subida y bajada a los vehículos, de las personas de edad avanzada o con discapacidad, a fin de favorecer su accesibilidad y movilidad, incluyendo el acceso de los vehículos a zonas restringidas al tráfico, o regulando mayor tiempo del ordinario para que puedan completarse estas maniobras en términos de seguridad.

d) Se permitirá la parada o el estacionamiento de los vehículos de auxilio en vías públicas por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que con ello no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.

e) El estacionamiento de los vehículos podrá ser objeto de tarificación por los Ayuntamientos en función de sus dimensiones y clasificación ambiental.

2. Los Ayuntamientos, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras, paseos y demás zonas peatonales, en espacios debidamente señalizados, y siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellos, y atendiendo especialmente a la seguridad y movilidad de las personas con movilidad reducida o con discapacidad.

### **Artículo 180. Restricciones por motivos medioambientales.**

1. Las autoridades competentes podrán establecer medidas de restricción total o parcial de entrada y circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones, en zonas de prioridad residencial, o cualquiera otra vía que se hallase dentro de su competencia, de acuerdo con los criterios medioambientales que se establezcan.

2. Las ordenanzas municipales podrán exigir la obligación de la colocación del distintivo ambiental V-25, que identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene asignada en el Registro de Vehículos.

**Artículo 181.** *Caminos escolares seguros y otras medidas de protección a usuarios vulnerables.*

1. Los Ayuntamientos, o los titulares de las vías cuando sean competentes, podrán establecer caminos o zonas escolares seguros en los entornos escolares, implementando medidas de reducción de velocidad, calmado del tráfico o restricciones a los vehículos a motor y ciclomotores.

2. De acuerdo con lo que establezcan las ordenanzas municipales, en las proximidades de centros escolares, centros hospitalarios, centros de personas de edad avanzada, o similares, se implementarán medidas específicas sobre limitaciones de velocidad, estacionamiento y cualquiera otra destinada al calmado del tráfico que aumente el nivel de seguridad de los usuarios vulnerables.”

**Disposición adicional única.** *Caminos, rutas y entornos escolares.*

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico constituirá grupos técnicos de expertos con objeto de establecer las recomendaciones técnicas relativas a los caminos, rutas y entornos escolares.

**Disposición transitoria única.** *Cascos de protección en ciclomotores.*

Los conductores y pasajeros de ciclomotores podrán seguir utilizando cascos de protección certificados durante el plazo de un año desde la publicación de la presente disposición.

**Disposición final primera.** *Modificación del anexo I 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.*

Se modifican los conceptos 2, 59, 74, 75, 76 y 77, y se incluyen los conceptos 83, 84, 85 y 86, todos ellos del anexo I 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, que quedan redactados en los siguientes términos:

“2. Conductor habitual. Persona que, contando con el necesario permiso o licencia de conducción, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos, por ser aquella la que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.

Cuando se matricule un vehículo por una persona física que carezca de autorización administrativa para conducir, será obligatorio designar un conductor habitual.”

“59. Zona peatonal. Parte de la calle, elevada o delimitada de otra forma, reservada al tránsito y estancia prioritarios de los peatones. Se incluyen en esta definición las aceras, plazas, bulevares, paseos, andenes y demás zonas similares.”

“74. Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. La circulación de otros vehículos deberá estar autorizada por el titular de la vía.”

“75. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido. La circulación de otros vehículos deberá estar autorizada por el titular de la vía.”

“76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera. La circulación de otros vehículos deberá estar autorizada por el titular de la vía.”

“77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera. La circulación de otros vehículos deberá estar autorizada por el titular de la vía.”

“83. Zona con plataforma única de calzada y acera. Zona especialmente diseñada y acondicionada para favorecer el tránsito peatonal. En ella el peatón goza de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada. En estas zonas se reduce al mínimo la señalización horizontal y vertical.”

“84. Zona o área de prioridad residencial. Área delimitada y regulada por la Autoridad municipal en la que, con objeto de mantener el uso sostenible de la misma, se introducen medidas de restricción de acceso o de circulación a vehículos de vecinos no residentes, y otras que favorezcan el citado uso.”

“85. Camino o ruta escolar seguro. Conjunto de vías acondicionadas por la autoridad competente para favorecer que los niños y niñas se trasladen a los centros escolares en transporte público o utilizando medios de movilidad no motorizados. Se podrán establecer señales, marcas viales o paneles de información, así como limitaciones de velocidad específicas y restricciones a los vehículos a motor.”

“86. Usuarios vulnerables de la vía o con mayor riesgo de vulnerabilidad. Usuario de la vía que, por razón del medio de desplazamiento que utiliza o por las características físicas del grupo de edad al que pertenece tiene un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o que éstas sean de mayor gravedad. Incluye, a los peatones, y dentro de ellos a las personas con discapacidad, a los menores, a las personas mayores, a quienes tengan movilidad reducida; a los ciclistas; a los conductores de vehículos de movilidad personal y a los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores.”

**Disposición final segunda.** *Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.*

El Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda modificado del siguiente modo:

**Uno.** El artículo 2 “*Registro de Vehículos*”, queda redactado de la siguiente manera:

**“Artículo 2. Registro de Vehículos.**

1. El Registro de Vehículos es un registro administrativo dependiente del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se identifican y describen los vehículos, sus características técnicas y sistemas de seguridad.

2. El Registro de Vehículos estará destinado preferentemente a:

- a) identificar a los titulares administrativos y usuarios de los mismos, en sus diferentes regímenes jurídicos.
- b) describir sus características técnicas, sistemas de seguridad, revisiones, reformas y accesorios, así como las capacidades y características del sistema de conducción automatizada de vehículos totalmente automatizados.
- c) anotar los resultados de las inspecciones técnicas obligatorias realizadas, así como las intervenciones realizadas por los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes.
- d) inscribir las diferentes incidencias técnicas y aquellas relativas a la seguridad del vehículo.
- e) verificar la vigencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil, así como de cualesquiera obligaciones legales o reglamentarias que se establezcan sobre el vehículo.
- f) proveer información a consumidores y usuarios, personas con interés legítimo y administraciones públicas para el ejercicio de sus competencias.
- g) fines estadísticos y la reutilización de datos que se establezca, de acuerdo con la normativa vigente.
- h) registrar las diferentes situaciones jurídicas y regímenes de uso que se ocasionen a lo largo de la vida útil del vehículo.

3. El Registro de Vehículos tendrá carácter puramente administrativo y será público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, mediante simples notas informativas o certificaciones. Los datos que figuren en

él no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, cumplimientos de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a los vehículos.

4. Además, podrán organizarse otros Registros especiales o auxiliares relacionados con vehículos.

5. El funcionamiento del Registro, la forma y efectos de sus anotaciones, así como el alcance de su publicidad se ajustará, además, a la normativa vigente en materia de protección de datos personales.”

**Dos.** Se añade un apartado 4 al artículo 22 bis, “Vehículos de movilidad personal”, con el siguiente contenido:

“4. Los vehículos de movilidad personal deberán inscribirse en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y ostentar una etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo XIX”.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico registrará los vehículos de movilidad personal a partir del 2 de enero de 2026.

**Tres.** Se añade un apartado 3 al anexo XII, “*Accesorios, repuestos y herramientas en los vehículos*”, con el siguiente contenido:

“3. Las motocicletas deberán llevar un chaleco reflectante de alta visibilidad que reúna los requisitos de los equipos de protección individual.”

**Cuatro.** Se añade un nuevo anexo XIX con la denominación “*Vehículos de movilidad personal*” y el siguiente contenido:

## **“Anexo XIX**

### **Vehículos de movilidad personal**

#### **1. Registro de vehículos de movilidad personal certificados.**



Los fabricantes, importadores y representantes autorizados de vehículos de movilidad personal que pretendan comercializarlos en España deberán solicitar la certificación de sus modelos a los laboratorios autorizados, siguiendo el procedimiento establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, aprobado por Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico.

Los laboratorios autorizados deberán comunicar electrónicamente al Registro de Vehículos los datos técnicos de los modelos de vehículos de movilidad personal certificados, siguiendo el procedimiento que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

## **2. Inscripción del titular del vehículo de movilidad personal.**

Para la inscripción de los vehículos de movilidad personal en el Registro de Vehículos se acompañarán los siguientes documentos:

- 1.º Solicitud suscrita por el interesado en modelo oficial.
- 2.º Tasa por el importe legalmente establecido.

3.º Si se trata de persona física, deberá indicar su número del Documento Nacional de Identidad o Número de Identidad de Extranjero, así como el consentimiento, en su caso, para que sus datos de identidad personal puedan ser consultados mediante el Sistema de Verificación de Datos, en los términos establecidos por el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documento de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General de Estado y de sus organismos públicos.

De no constar su consentimiento, deberá acompañar fotocopia del Documento Nacional de Identidad o del documento en el que conste el Número de Identidad de Extranjero.

Cuando se trate de persona jurídica, deberá presentar su Número de Identificación Fiscal, así como el Documento Nacional de Identidad o el documento en el que conste el Número de Identidad de Extranjero de la persona

que la representa, junto con el documento que acredite tener poder para dicha representación.

4.º Ficha reducida emitida por el fabricante conforme al modelo incluido en el apéndice 5 del Manual de características de los vehículos de movilidad personal y certificación expedida por laboratorio designado conforme al modelo del apéndice 6 del citado manual.

Una vez solicitada la inscripción, la Dirección General de Tráfico expedirá electrónicamente el certificado de circulación identificando al titular e incluyendo el número de identificación del vehículo de movilidad personal con el formato y las condiciones establecidos por la Dirección General de Tráfico.

### **3. Cambio de titular del vehículo de movilidad personal.**

Cuando se produzca la actualización del titular de los vehículos de movilidad personal, sus titulares deberán notificar a la Dirección General de Tráfico, en el plazo de diez días, la identificación del adquirente o titular provisional del vehículo.

Los adquirentes de vehículos de movilidad personal previamente inscritos en el Registro de Vehículos deberán solicitar en modelo oficial, en el plazo de treinta días, la inscripción definitiva a su nombre, indicando su identificación conforme se establece en el apartado 2.3º, el número de identificación del vehículo, el número de identificación del titular anterior y abonar la tasa correspondiente.

La Dirección General de Tráfico renovará el certificado de circulación y lo expedirá electrónicamente.

### **4. Certificado de circulación y etiqueta de registro.**

El certificado de circulación incluirá los datos técnicos del vehículo de movilidad personal, así como los datos relativos a la identificación del titular y el número de identificación asignado.

La etiqueta identificativa del vehículo se colocará en el lugar habilitado para ello conforme se establece en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.

El número de identificación estará compuesto por un código alfanumérico donde conste la letra M, 4 números y 3 letras.

Los Ayuntamientos que hubieran registrado vehículos de movilidad personal con anterioridad a la entrada en vigor de este anexo, deberán comunicar a la Dirección General de Tráfico los datos de titularidad y del vehículo a fin de que ésta proceda a su inscripción en el Registro de Vehículos y emisión de la correspondiente etiqueta identificativa.

#### **5. Baja de vehículos de movilidad personal.**

La baja de los vehículos de movilidad personal deberá realizarse en un centro autorizado para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil, de acuerdo con la normativa vigente para el resto de los vehículos.”

#### **Disposición final tercera. *Entrada en vigor.***

El presente real decreto entrará en vigor el 2 de enero de 2025