

MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN EN MATERIA DE PROTECCION A USUARIOS VULNERABLES

Pozuelo de Alarcón, a 26 de junio de 2026

Buenos días:

Por si resultara de interés, el BOE correspondiente al día de hoy ha publicado el **Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía**, cuya entrada en vigor se producirá el **1 de octubre de 2026**, excepto los artículos referidos al alumbrado obligatorio para VMP y al casco homologado para usuarios de motocicletas que lo harán el 1 de octubre de 2027. Por su parte, el artículo relativo a la obligación de guantes de protección homologados se hará efectivo cuando entre en vigor la orden ministerial que regule sus especificaciones técnicas; mientras tanto, se utilizarán guantes de protección de las mismas características de los que se usan en la actualidad.

El presente Real Decreto propone modificaciones principalmente en el **Reglamento General de Circulación**, pero también en el **Reglamento General de Vehículos** y en el **Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**:

I. **Modificaciones en el REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN:**

1.- Se modifica el **artículo 12** en dos aspectos:

a).- Por un lado, se eliminan las referencias relativas a bicicletas y demás ciclos, incluso del título del artículo, cuyas disposiciones pasan a regularse en el nuevo artículo 154 "*Otras normas relativas a la circulación en bicicleta y demás ciclos*", quedando este artículo referido exclusivamente a motocicletas y ciclomotores.

b).- Por otro lado, se añade que el casco que debe utilizar el pasajero mayor de 12 años en las motocicletas o ciclomotores deber ser "**homologado**".

2.- Se modifica el **artículo 18**:

a).- Se aclara que 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**.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

b).- En cuanto a la excepción de la prohibición anterior aplicada a la enseñanza de la conducción y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción, se elimina la mención de que solo sea aplicable a “*las motocicletas de dos ruedas*”, ya que también hay otros vehículos que no disponen de plaza para el profesor o examinador. Por lo tanto, durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto se permite el uso de sistemas de intercomunicación a través de cascos de audio, auriculares u otros instrumentos similares, cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

c).- Se introduce una nueva excepción a la prohibición de conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil u otros sistemas de comunicación, para adecuar su contenido a lo dispuesto en el artículo 13.3 de la Ley de Tráfico. Se trata de permitir el uso de dispositivos inalámbricos certificados u homologados integrados en los cascos de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores exclusivamente con fines de intercomunicación o navegación, y siempre que no afecten a la seguridad de la conducción.

d).- Se amplía la exención de la prohibición de utilizar dispositivos de telefonía móvil a los vehículos de las Fuerzas Armadas que circulen en convoy, para adaptar su contenido a lo dispuesto en el artículo 13.3 de la Ley.

e).- Se prohíbe llevar en el vehículo 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, para adaptar su contenido a lo dispuesto en el artículo 13.6 de la Ley, si bien, quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

3.- El **artículo 31 y 32** se funden en el artículo 31, ya que se refieren al mismo tema: la utilización de los carriles, fuera de poblado. Por lo tanto, el artículo 32 queda libre de contenido y se aprovecha esta circunstancia para regular en el mismo los carriles de emergencia.

4.- El **artículo 32** regula los **carriles de emergencia**, previendo que, 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 (carril de emergencia). En las autopistas y autovías que tengan dos carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia se formará en el centro de la vía, entre esos dos carriles; y en las que tengan tres o más carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia se formará entre el carril situado más a la izquierda y el



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

contiguo a él; a tales efectos, 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.

Por otro lado, se incluye la **prohibición de adelantar y la obligación de circular por el carril situado más a la derecha**, en autopistas y autovías, cuando la circulación se vea dificultada por las condiciones de la calzada a causa de la **nieve**, 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. Se trata de garantizar la seguridad vial y facilitar la labor a los vehículos de emergencia y quitanieves

5.- Se modifica el **artículo 35** en los dos aspectos siguientes :

a).- con el fin de permitir el uso de carril VAO para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida tanto si el vehículo ostenta la señal V-15 como si dispone de la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida. La razón es que la señal V-15 es considerada como estigmatizadora por los colectivos que representan a personas con discapacidad y la tarjeta de estacionamiento se está extendiendo por todas las ciudades, permitiendo el mismo control que la señal.

b).- Se incluyen los vehículos de movilidad personal como vehículos que tienen prohibida la circulación por los carriles VAO, asimilándose a otros que tienen prohibida la circulación por dichos carriles, como los ciclos y ciclomotores.

6.- Se modifica el **artículo 36** del siguiente modo:

a).- Se actualiza el título del artículo, pasando a titularse "*Utilización de los arcones*";

b).- Se prohíbe de forma expresa la posibilidad de que los ciclistas que circulan en un descenso prolongado con curvas puedan abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada cuando se trate de una autovía;

c).- Se aclara la regulación actual relativa a la circulación de bicicletas en paralelo. Así, se establece de forma expresa que las bicicletas pueden circular en columna de a dos por el arcén y, en el caso de que éste no exista o no fuera transitable y suficiente, también podrán hacerlo por la parte imprescindible de la calzada, si bien en este último supuesto deben colocarse en hilera cuando concurren determinadas circunstancias (cuando sea de noche, en condiciones meteorológicas



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

desfavorables, en tramos sin visibilidad o afectación a la fluidez del tráfico).

d).- Se elimina la posibilidad de que los ciclomotores puedan circular en columna de a dos por el arcén sin invadir la calzada.

e).- Se permite que las motocicletas puedan circular por el arcén derecho, en caso de circulación detenida por congestión del tráfico, y únicamente en los tramos de vías previamente acordados entre el titular de la vía y la autoridad de tráfico competente.

Condiciones de uso en estos casos:

- Únicamente estará habilitado este tipo de uso cuando la circulación de los carriles de la vía esté detenida por congestión del tráfico.
- Estos tramos estarán convenientemente señalizados mediante señalización vertical o marcas viales;
- La velocidad máxima será de 30 km/h.;
- Se debe circular en columna de a uno;
- Los conductores de motocicletas deberán asegurarse de no poner en riesgo a los conductores de los vehículos obligados a circular por el arcén, debiendo abandonarlo si fuera preciso.

f).- Para favorecer que lleguen cuanto antes a un punto de conflicto, mejorando los tiempos de respuesta en caso de accidente, los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, asistencia sanitaria en servicio de urgencia, los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía 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: utilicen las señales V-1, V-2, V-23 y 24, correspondientes, y no circulen a velocidad superior a 30 km/h, excepto los vehículos prioritarios en servicio de urgencia.

7.- Se modifica el **artículo 38** para **permitir que los vehículos de movilidad personal puedan circular por vías interurbanas y por túneles urbanos** siempre 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. Se pretende posibilitar desplazamientos entre dos municipios próximos utilizando estos vehículos de movilidad personal sin que por ello se vea afectada la seguridad de sus usuarios ya que no comparten espacio con los vehículos de motor.

8.- Se modifica el **artículo 48.1** para establecer que en el caso de autobuses en los que viajen pasajeros de pie o no estén dotados de cinturones de seguridad, la velocidad máxima en cualquier tipo de vía fuera de poblado será de 80 km/h, y no solamente en las vías convencionales como se indicaba hasta ahora.

9.- La modificación del **artículo 64** tiene como objeto incluir de forma expresa a los ciclomotores como vehículo que tiene que ceder el paso a las bicicletas en los casos en los que, para entrar en otra vía, se gire a la derecha o izquierda y haya un ciclista en sus proximidades y, en consecuencia, todos los vehículos tienen que ceder el paso a las bicicletas en tales supuestos.

10.- Se modifica el **artículo 65** en los siguientes aspectos:

a).- Se modifica el título del precepto para ajustarlo al objeto que se regula en el mismo: “*supuestos de prioridad de paso de los peatones sobre conductores*”.

b).- Se mejora la sistemática de los supuestos, favoreciendo su comprensión, al establecer la prioridad de paso de los peatones en sentido positivo.

c).- Se añade una mención expresa a “*las aceras y demás zonas peatonales*”, como zonas de prioridad de paso de los peatones, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 25.1.a) de la Ley de Tráfico.

d).- Se suprime la referencia a las “*tropas en formación*” por considerarse obsoleta y se sustituye por la expresión actualizada de “*unidades militares a pie*”.

11.- Se modifica el **artículo 69**, relativo a las medidas que tienen que tomar los conductores cuando perciban las señales especiales que anuncian la proximidad de un vehículo prioritario, para añadir que también pueden actuar conforme dispone el artículo 32 que regula los “*carriles de emergencia*”.

12.- El **artículo 85** “*Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra*” se modifica en dos aspectos:

a).- Se introduce la obligación de **reducir la velocidad en al menos 20 km/h al adelantar fuera de poblado a peatones, animales, vehículos de tracción animal, ciclomotores, vehículos de movilidad personal, ciclistas o conjunto de ciclistas**, tanto antes de iniciar la maniobra, como durante toda su ejecución, a fin de garantizar que los usuarios adelantados no vean comprometida su estabilidad y seguridad.

b).- En caso de **adelantamiento** a los usuarios previstos en el párrafo anterior, en todo tipo de vías, se debe realizar **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, y cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, será obligatorio el cambio completo de carril**, en concordancia con lo previsto en el artículo 35.4 de la Ley de tráfico.

c).- Se añade la consideración como “*una única unidad móvil*” a los conductores de bicicletas que circulen en grupo.

13.- Se modifica el **artículo 87**, para **eliminar las excepciones a la norma general de prohibición de adelantar en los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades**. Consecuentemente, en estos lugares no se puede adelantar en ningún caso. Se estima que el adelantamiento es una maniobra potencialmente peligrosa por lo que no deben permitirse excepciones que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía.

14.- El **artículo 88 “Vehículos inmovilizados”** se modifica en dos aspectos:

a).- Prevé que, en el caso de **vehículos inmovilizados** como consecuencia de avería o accidente, realización de un servicio de urgencia, auxilio en vías públicas, de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, o funciones de regulación, ordenación y gestión del tráfico, y, en todo o en parte, ocupen la calzada en el carril del sentido de la marcha, **puedan ser rebasados si se deja una separación lateral de 1,5 metros, aunque para ello hayan de ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, y se reduce la velocidad en 20 km/h respecto al límite existente en la vía**, requisitos que se estiman necesarios para proteger del flujo del tráfico a las personas que se encuentran en la vía prestando esos servicios.

b).- **Incluye a los vehículos de movilidad personal y a los vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos entre los vehículos que pueden ser adelantados, aunque esté prohibida esta maniobra**. Al igual que el resto de los vehículos que menciona el precepto, circulan a una velocidad muy reducida, por lo que su adelantamiento, siempre que se realice sin riesgo para ellos ni para la circulación en general, contribuirá a mejorar la fluidez del tráfico y a evitar colisiones por alcance.

15.- Se añade el apartado 4 al **artículo 92** con el fin de establecer los **requisitos para el estacionamiento de las autocaravanas y otros vehículos acondicionados como vivienda en la vía pública**. Se pretende diferenciar lo que es el estacionamiento de una autocaravana que, si cumple los requisitos fijados, no debería dar lugar a ninguna limitación, de lo que es una acampada, que se tendría que realizar fuera de la vía pública y en zonas acotadas para ello.

De este modo, el estacionamiento de autocaravanas y otros vehículos acondicionados como vivienda 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, con posibilidad de calzos o cuñas de seguridad
- c) Sin verter fluidos procedentes del habitáculo.

16.- **Se deroga al artículo 93**, “*Ordenanzas municipales*”, al trasladarse la regulación de la circulación en vías urbanas al nuevo Título VI.

17.- Se **deroga el apartado 3 del artículo 98**, por motivos de mejora sistemática, toda vez que el párrafo primero, sobre elementos reflectantes de las bicicletas, ya se encuentra regulado en el artículo 22 del Reglamento General de Vehículos, y el párrafo segundo, sobre el uso por los conductores de bicicletas de alguna prenda reflectante cuando circulen por vía interurbana y sea obligatorio el uso del alumbrado, se traslada al artículo 118 de este Reglamento.

18.- Se modifica el **artículo 118 “Cascos y otros elementos de protección”**, siendo los cambios más destacados los siguientes:

a).- Se enumeran los **elementos de protección** que deben utilizar los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”:

➤ Cascos de protección homologados conforme al Reglamento UNECE R22, adecuadamente abrochados, cuando circulen en todo tipo de vías.

➤ Guantes de protección cuando circulen por vías interurbanas.

La persona titular del Ministerio del Interior podrá, por orden, establecer las especificaciones técnicas que habrán de cumplir dichos guantes de protección. Por lo que este elemento no será obligatorio hasta que entre en vigor esta orden ministerial; mientras tanto, se utilizarán guantes de protección de las mismas características de los que se usan en la actualidad.

➤ Calzado cerrado, que cubra todo el pie, cuando circulen en todo tipo de vías.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

b).- Se incluye la referencia expresa a que los cascos de protección deben utilizarse "adecuadamente abrochados".

c).- Se introduce la obligatoriedad de utilizar casco homologados conforme al Reglamento UNECE R22 cuando circulen en todo tipo de vías.

d).- Con respecto al casco: se suprime la referencia a la posibilidad de que los cascos de protección sean "certificados", dejando únicamente la mención de "homologados" conforme al Reglamento UNECE R22.

Hasta ahora se permitían los cascos certificados para los ciclomotores, pero se considera que es necesario elevar el nivel de seguridad de estos usuarios y exigir que esta protección cumpla todas las garantías.

En este sentido, se establece un plazo transitorio hasta el 1 de octubre de 2027 para que los conductores y pasajeros de ciclomotores se adapten a las nuevas exigencias, por lo que, durante ese periodo podrán seguir utilizando cascos de protección certificados.

e).- Se introduce la obligatoriedad de utilizar calzado cerrado por los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores cuando circulen en todo tipo de vías.

f).- Se aclara que estarán exentos de utilizar cascos, guantes y calzado cerrado, los conductores y pasajeros de los vehículos citados cuando 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, si bien, estarán obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen en todo tipo de vías.

g).- Se adapta la redacción al artículo 47 de la Ley de Tráfico en lo que se refiere a los supuestos de obligatoriedad de uso del casco de protección según edad y tipo de vía, por los conductores y ocupantes de bicicletas y ciclos en general y se añade que el casco de protección tiene que estar "adecuadamente abrochado".

h).- Se suprimen las exenciones de uso de casco de protección para los ciclistas en los casos de circulación en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas, o en condiciones extremas de calor, por considerar que no tiene ninguna justificación su mantenimiento. Por tanto, todos los ciclistas y, en su caso, los ocupantes, deberán llevar casco de protección homologado o certificado, adecuadamente



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

abrochado, en vías interurbanas, y los menores de 16 años siempre, en cualquier tipo de vías.

i).- Se suprime la referencia a que los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se registrarán por sus propias normas. Se considera que no está justificado permitir un régimen diferente a este colectivo ya que el casco de protección es un elemento que garantiza su seguridad.

j).- Se introduce la obligación de utilizar casco de protección homologado o certificado, adecuadamente abrochado, a los conductores de bicicletas y ciclos en general que desarrollen su actividad profesional utilizando estos vehículos cuando circulen en vías urbanas y travesías.

k).- Se traslada a este artículo el último párrafo del artículo 98: Los conductores de bicicletas, cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, deberán hacer uso de un elemento luminoso o reflectante conforme a la normativa de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros, si circulan por vía interurbana.

l).- Se introduce la obligatoriedad de uso de casco de protección homologado o certificado, adecuadamente abrochado, para los conductores de vehículos de movilidad personal (VMP).

m).- Al igual que lo dispuesto en la letra l) para los conductores de bicicletas, los usuarios de VMP, entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán ir provistos de elementos luminosos o reflectantes que sea visible a una distancia mínima de 150 metros.

n).- Se introduce la obligación para los conductores de motocicletas de llevar en el vehículo un chaleco reflectante de alta visibilidad, que deberán utilizar cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas, al igual que ahora se exige a los conductores de turismos, autobuses, automóviles de transporte de mercancías, etc.

o).- Se establece la obligación de que los conductores que desarrollen su actividad profesional circulando con los vehículos mencionados en todos los apartados anteriores (bicicletas, VMP, motocicletas,...) deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad cuando circulen en todo tipo de vías.

19.- Los cambios que se introducen en el **artículo 119** son los siguientes:

a).- Se eliminan todas las exenciones del uso del cinturón de seguridad en poblado, por considerarse injustificadas, excepto la de los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia. Esta se mantiene porque el hecho de tener que abrocharse o desabrocharse el cinturón de seguridad retrasa la prestación del servicio de urgencia

Además, en el caso de las ambulancias, el personal puede tener que atender al paciente durante el traslado y no puede realizar su trabajo si tiene que llevar puesto el cinturón de seguridad; por este motivo, la exención se extiende también a los pasajeros de las ambulancias asistenciales, en todo tipo de vías, cuando, en servicio de urgencia, ocupen el habitáculo del paciente para prestar asistencia sanitaria en ruta.

Destacar que, en este sentido, se elimina la exención de uso del cinturón de seguridad para las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, por lo que los profesores de autoescuelas deberán llevar siempre puesto el cinturón de seguridad.

b).- Se mantiene la exención de transportar en taxi a personas cuya estatura no alcance los 135 cm sin utilizar el sistema de retención infantil, siempre que ocupen un asiento trasero.

c).- Se elimina la exención de utilización del casco de protección a las personas provistas de un certificado por razones médicas graves, por considerar que el uso de este elemento de protección es imprescindible para proteger su seguridad. Las personas que no puedan ponerse el casco de protección por motivos médicos, deberán optar por otros medios de transporte dotados de los elementos de protección que sí pueden utilizar.

20.- Se modifica el **artículo 121** "***circulación por zonas peatonales***", en primer lugar, su propio título que pasa a denominarse "***Normas generales***"; y, en segundo lugar, se garantiza la prioridad de paso y estancia en las vías públicas a los peatones, y especialmente a los vulnerables, remitiéndose a su regulación en el nuevo Título VI.

A tales efectos, se dispone que 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.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

21.- En el mismo sentido que el anterior, se modifica el **artículo 122** al objeto de regular la **circulación de los peatones en vías interurbanas**, especialmente por calzadas y arcenes, suprimiendo las referencias a la circulación urbana, que se remite al Título VI.

22.- Las modificaciones que se operan en el **artículo 123**, referido a la “**circulación nocturna**” son las siguientes:

a).- Se modifica el título del artículo, que pasa a denominarse “*Visibilidad del peatón*”, toda vez que se pretende regular este aspecto no sólo de noche sino también de día.

b).- Con relación al elemento luminoso o reflectante del que debe hacer uso el peatón que transiten por la calzada o por el arcén en vías interurbanas entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, se elimina la referencia al Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, ya que ha sido derogado, y se sustituye por una referencia genérica a la normativa de equipos de protección individual.

c).- Se introduce la posibilidad de que, además, los peatones puedan llevar otros elementos luminosos adecuados que permitan mejorar su visibilidad.

23.- En el **artículo 124**, se modifica su apartado 4 para contemplar una excepción a la regla general de que en las plazas y glorietas los peatones no deben atravesarlas por la calzada, sino rodearlas. Es el caso de las plazas y glorietas en las que hay un paso para peatones habilitado: en este supuesto, los peatones podrán atravesarlas por éste.

24.- En el **artículo 125**, además de modificar el título, pasando a titularse “*normas relativas a la circulación de peatones por autopistas y autovías*”, el principal cambio es que se permite el tránsito por autopistas y autovías del personal de los vehículos de mantenimiento y conservación de carreteras, de los vehículos de auxilio en vías públicas y de los vehículos especiales, con objeto de que puedan prestar sus labores sin contravenir la prohibición de tránsito general por este tipo de vías.

Otro cambio introducido es la eliminación de las actuaciones a seguir en caso de inmovilización del vehículo en una autopista o autovía toda vez que ya está recogida, con carácter general para todo tipo de vías, en el artículo 130 del Reglamento General de Circulación, cuya redacción actual responde a la modificación realizada por el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas.

25.- Se introduce un **nuevo Título VI, “normas de circulación específicas en zonas urbanas”**, que consta de 8 artículos, cuyas principales novedades son las siguientes:

a).- **Artículo 151, “Marco general”**, donde se indica que el objetivo del nuevo título es regular aspectos específicos de la circulación en el ámbito urbano, así como que los Municipios, mediante Ordenanzas Municipales, podrán desarrollar aspectos regulados en este título, sin que puedan oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.

b).- **Artículo 152 “Normas básicas relativas a movilidad y estancia de peatones en la vía pública”**:

✓ Se refuerza la acera como espacio exclusivo para la movilidad peatonal, introduciendo la posibilidad de que las ordenanzas municipales puedan recoger, como excepción, la circulación de los menores de hasta 12 años en bicicleta, siempre que vayan a cargo de un adulto que vaya a pie.

✓ Se regulan por primera vez las “zonas o áreas de prioridad residencial”, cuya regulación corresponde a las autoridades municipales, 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.

c).- **Artículo 153 “Normas básicas de circulación de bicicletas”**, que tiene como objeto establecer un régimen jurídico básico para la circulación de las bicicletas en las vías urbanas, destacando especialmente:

✓ En ausencia de carril o vía específica, los ciclistas tienen que circular por la calzada, y, en el caso de que haya un carril bici o vía específica, su uso es preferente, si bien la autoridad competente podrá hacerlo obligatorio mediante señal R-407a.

✓ Se prohíbe que los ciclistas vayan por las aceras, excepto en los casos de menores de 12 años cuando así lo autorice la autoridad municipal, pero sí podrán hacerlo por el resto de las zonas peatonales, con las limitaciones o restricciones que puedan establecer la Autoridad municipal, y respetando siempre la prioridad y la seguridad de los peatones en estas zonas.

✓ Se especifica que los ciclistas deberán circular preferentemente por el centro del carril, y en las vías que dispongan de, al menos, dos carriles de circulación por sentido, deberán circular por el carril derecho. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen por razones de seguridad.

✓ Los ciclistas podrán adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad, y, en intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos para colocarse en las zonas de espera adelantada.

✓ Como medida de protección de los ciclistas, se establece que los conductores de vehículos a motor deberán dejar una separación mínima de 5 metros con los ciclistas que les precedan en el mismo carril.

✓ Por último, en las vías urbanas con un solo carril donde la velocidad esté limitada a 30 km/h o inferior, y previa señalización, la Autoridad municipal pueda permitir la circulación de las bicicletas en los dos sentidos de circulación.

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.

d).- **Artículo 154 “Otras normas relativas a la circulación de bicicleta y demás ciclos”**, donde se regula el transporte de carga y de pasajeros en estos vehículos:

✓ Se suprime para los ciclos en general, y bicicletas en particular, la limitación de no superación del 50% de la masa de estos vehículos para arrastrar un remolque o semirremolque.

✓ En las bicicletas se podrá transportar carga y pasajeros si el conductor es mayor de edad, debiendo efectuarse de tal forma que no puedan arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa, comprometer la estabilidad del vehículo u ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

✓ Se podrán utilizar en las bicicletas y demás ciclos remolques, semirremolques u otros elementos que cumplan las especificaciones técnicas que se establezcan por orden de la

persona titular del Ministerio del Interior, 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.

Hasta que entre en vigor esta orden, se podrán utilizar cualquier tipo de remolques y semirremolques en las bicicletas y demás ciclos.

✓ Se mantiene la posibilidad que establecía el artículo 12 de transportar a menores en bicicletas y demás ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, si bien se establecen las siguientes condiciones:

- se sustituye la referencia de la edad (menor de 7 años) por el peso de hasta 22 kg.;

- Los menores deben ser capaces de sentarse por sí solos en asientos adicionales;

- Los asientos adicionales deberán cumplir las especificaciones técnicas que se establezcan por orden de la persona titular del Ministerio del Interior. Hasta que entre en vigor esta orden, los asientos adicionales deberán estar homologados.

✓ Las normas de los apartados anteriores se aplicarán también a la circulación en bicicleta y demás ciclos en vías interurbanas, siempre que sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

e).- **Artículo 155** “*Normas básicas relativas a vehículos de movilidad personal patines y monopatines*”, donde se establecen las normas básicas de circulación de los **VMP** en las zonas urbanas.

✓ La Autoridad municipal regulará las vías y las zonas por donde podrán circular los patines, monopatines y VMP, así como las condiciones de circulación de los mismos, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo.

✓ Se establece una edad mínima para conducir los VMP de 15 años.

✓ Se aplica a los conductores de VMP las normas de circulación previstas para las bicicletas en cuanto a colocación en el carril de circulación, adelantamiento, utilización de las zonas de

espera adelantada y circulación en sentido contrario, así como separación mínima de 5 metros que debe respetar el resto de los vehículos.

✓ Los conductores de VMP 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.

✓ También se establece la obligación de llevar siempre encendido el alumbrado del VMP, para mejorar su visibilidad, si bien esta obligación será exigible a partir del 1 de octubre de 2027.

✓ Por último, se establece que las personas con movilidad reducida que se desplacen en vehículos de movilidad personal al paso de persona tendrán la consideración de peatones.

f).- **Artículo 156 “Régimen de parada y estacionamiento”**, como su título indica, regula las paradas y estacionamientos:

✓ Se introduce una mención expresa para que los ayuntamientos puedan introducir en sus ordenanzas la posibilidad de establecer excepciones para la subida y bajada de vehículos en los casos de los niños y niñas, de las personas mayores, de movilidad reducida o con discapacidad, para favorecer su movilidad.

✓ Se incluye una referencia al régimen de parada y 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.

✓ También se establece la posibilidad de que el estacionamiento de los vehículos pueda ser objeto de tarificación por los ayuntamientos en función de sus dimensiones y clasificación medioambiental.

✓ Por último, se prevé que los ayuntamientos puedan permitir la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras, paseos y demás zonas peatonales, siempre que no se perjudique ni entorpezca el tránsito de los peatones.

g).- **Artículo 157 “Restricciones por motivos medioambientales”**. Este artículo ofrece cobertura a los ayuntamientos para establecer medidas de restricción total o parcial de acceso y

circulación a zonas que quieran proteger especialmente desde el punto de vista medioambiental.

h).- **Artículo 158 “Caminos escolares seguros y otras medidas de protección a usuarios vulnerables”**. Este precepto recoge como una de las principales innovaciones del texto, la regulación general de los caminos o zonas escolares seguros, itinerarios en los que se pretende que los niños y niñas vayan aprendiendo desde pequeños a desplazarse de forma activa, ya sea a pie o en bicicleta, buscando así reducir progresivamente la dependencia del vehículo a motor.

A tales efectos dispone que 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, calzado del tráfico o restricciones a los vehículos a motor y ciclomotores. Además, y en este mismo sentido, en las proximidades de centros hospitalarios, centros de personas mayores o con discapacidad, o similares, los ayuntamientos podrán implementar medidas específicas sobre limitaciones de velocidad, estacionamiento y cualquier otra destinada al calzado del tráfico que aumente el nivel de seguridad de los usuarios vulnerables.

En este sentido, mediante la disposición adicional única se dispone que antes del 1 de octubre de 2027 la DGT constituirá grupos técnicos de expertos con objeto de establecer las recomendaciones técnicas relativas a los caminos, rutas y entornos escolares.

26.- Se modifica el párrafo d) del apartado 4.2 del anexo I “*Señales de circulación*” para **prohibir**, como norma general, **que el semáforo en amarillo intermitente para los vehículos coincida con el verde no intermitente para los peatones**.

II. **Modificaciones en el REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS:**

La disposición final segunda modifica los siguientes apartados del Reglamento General de Vehículos actualmente vigente:

27.- Se añade un apartado 3 al anexo XII, “*Accesorios, repuestos y herramientas en los vehículos*” para introducir el **chaleco reflectante de alta visibilidad como dotación obligatoria de las motocicletas**, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 118 del Reglamento General de Circulación, que se modifica en este real decreto.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

III. Modificaciones en el Anexo I de la LEY DE TRÁFICO:

28.- La disposición final primera **modifica** los siguientes conceptos básicos recogidos en el Anexo I del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:

➤ Conductor habitual: para añadir a su definición original la obligación de designar un conductor habitual, cuando se matricule un vehículo por una persona física que carezca de autorización administrativa para conducir.

➤ Zona peatonal: que pasa a definirse como “*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*”.

➤ Vía ciclista, carril bici, carril bici protegido y acera bici: para introducir la posibilidad de que puedan circular por las mismas otros vehículos distintos de los ciclos si se autoriza por la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, como podrían ser los vehículos de movilidad personal.

e **introduce** conceptos básicos nuevos:

➤ 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;

➤ 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;

➤ 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 caminando, 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;

➤ Usuarios vulnerables de la vía o con mayor riesgo de vulnerabilidad: Usuario de la vía que, por razón del medio de



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

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.

Sin otro particular, esperando te resulte de utilidad, recibe un cordial saludo.