

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES

13889 *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.*

I

Han transcurrido más de veinte 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 las llamadas personas usuarias 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, como consecuencia de la aprobación de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de permiso y licencia de conducción por puntos, es preciso la adecuación de algunos preceptos del Reglamento General de Circulación, así como la inclusión de algunos desarrollos reglamentarios previstos en dicha ley.

Esta modificación del Reglamento General de Circulación, 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 las personas usuarias 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 las personas usuarias 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 las personas usuarias de la vía pública adopten un comportamiento seguro. 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».

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.

Otro aspecto que se modifica afecta a las especificaciones del casco de protección de las personas usuarias 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 período 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 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 reflectantes 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 todo tipo de vías, a las personas conductoras de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y demás ciclos, 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 sólo en vías convencionales fuera de poblado, cuando este 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 diez 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 las autocaravanas y otros vehículos acondicionados como vivienda adoptando una fórmula similar a la de algunos países de nuestro entorno.

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 para facilitar la circulación por el carril de la izquierda a los vehículos de emergencia y quitanieves, o por motivos de retención del tráfico con el fin de dejar un espacio libre para permitir el paso de vehículos de policía y demás servicios de emergencia, 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 personas usuarias 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.

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 aumenta cada día el porcentaje de personas mayores.

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.

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 una persona usuaria 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 con seguridad en los dos sentidos de circulación, como sucede en la mayoría de las ciudades 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 personas heridas hospitalizadas como no hospitalizadas, 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 en quince años la edad mínima para poder conducirlos, 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 municipios utilizando estos vehículos de movilidad personal, salvo que esté prohibido por señalización.

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. Se destacan los siguientes cambios: 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 niños y niñas, de personas mayores, 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 incluye la medida de restringir la posibilidad de estacionamiento de los vehículos de dos ruedas en las aceras, salvaguardando éstas 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.

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 las personas usuarias 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 los menores, así como para las personas mayores, con discapacidad, o similares.

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 las personas usuarias de las vías públicas, especialmente las vulnerables, así como establecer un marco jurídico adecuado para las normas de circulación urbanas.

Respecto a la proporcionalidad, la reforma contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma y no contiene medidas restrictivas de derechos ni impone obligaciones a la ciudadanía ni a las empresas.

Se cumple el principio de seguridad jurídica, toda vez que la modificación sigue la línea estratégica marcada por la Unión Europea, así como por la Organización de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial, y es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, de forma que se genera un marco normativo estable e integrado, que facilita la actuación y toma de decisiones de sus destinatarios.

En aplicación del principio de transparencia, en el proceso de elaboración de la norma se han realizado los trámites de consulta pública y audiencia e información pública, por lo que se ha posibilitado la participación activa de las distintas personas usuarias afectadas, especialmente del ámbito urbano. Además, tanto el proyecto de disposición como la memoria del análisis de impacto normativo han estado a disposición de la ciudadanía en la página web del Ministerio del Interior, y las medidas que recoge se han difundido a través de los medios de comunicación.

Por lo que se refiere al principio de eficiencia, no se imponen cargas administrativas a la ciudadanía, si bien la gestión de los recursos públicos podría resultar afectada en cuanto a la adecuación de las señales de tráfico o las vías urbanas, especialmente en los municipios, a las medidas establecidas en la norma.

Este real decreto utiliza un lenguaje inclusivo de acuerdo con el artículo 14.11 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, respetando también la técnica normativa que desaconseja modificar solo disposiciones puntuales de una norma más amplia por razones de coherencia interna. Ello no obsta a que en su momento se emprenda una completa revisión del lenguaje inclusivo en el conjunto de la norma ahora modificada».

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 Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En el citado órgano consultivo participan todas las comunidades autónomas y hay una representación de las entidades locales. También han informado el Consejo Nacional de la Discapacidad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.d) del Real Decreto 1855/2009, de 4 de diciembre, por el que se regula el Consejo Nacional de la Discapacidad, y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

El real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

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.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de la Ministra de Defensa, de los Ministros 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 23 de junio de 2026,

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 queda redactado del siguiente modo:

«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 del siguiente modo:

«2. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco 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, exclusivamente 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 31 queda redactado del siguiente modo:

«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.»

Cuatro. El artículo 32 queda redactado del siguiente modo:

«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.»

Cinco. El párrafo a) del apartado 2 y el apartado 3 del artículo 35 quedan redactados del siguiente modo:

«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 movilidad personal, 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).»

«3. Las infracciones a las normas establecidas en el apartado 2 relativas a la utilización de carriles tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 76.c) del texto refundido.»

Seis. El artículo 36 queda redactado del siguiente modo:

«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 conductores de los vehículos enumerados en el párrafo primero del apartado anterior circulen en posición paralela.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular en columna de a dos por el arcén. En el caso de que éste no exista o no fuera transitable y suficiente, podrán circular en columna de a dos por la parte imprescindible de la calzada, si bien deberán colocarse en hilera en los tramos sin visibilidad, cuando afecten a la fluidez de la circulación, o cuando circulen entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

3. Se podrá habilitar 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.

Los conductores de motocicletas deberán asegurarse de no poner en riesgo a los conductores de los vehículos obligados a circular por el arcén, debiendo abandonar el arcén si fuera preciso.

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.»

Siete. El apartado 4 del artículo 38 queda redactado del siguiente modo:

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

a) Por autopistas y autovías.

b) Por travesías.

c) Por vías interurbanas y por túneles urbanos, 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.»

Ocho. El párrafo b) del artículo 48.1 queda redactado del siguiente modo:

«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.»

Nueve. El artículo 64 queda redactado del siguiente modo:

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

1. 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.

2. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a otros vehículos:

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.»

Diez. El artículo 65 queda redactado del siguiente modo:

«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 unidades militares a pie, 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 (artículo 25.2 del texto refundido).

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.»

Once. El primer párrafo del artículo 69 queda redactado del siguiente modo:

«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.»

Doce. El apartado 4 del artículo 85 queda redactado del siguiente modo:

«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.

El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento en los casos previstos en el párrafo anterior, debe efectuarlo 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 quienes circulen en sentido contrario, incluso si circulan por el arcén.

Además, si el adelantamiento se efectúa fuera de poblado, antes de iniciar la maniobra, y durante toda su ejecución, 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.

Cuando los conductores de bicicletas circulen en grupo, se considerarán como una única unidad móvil.»

Trece. El párrafo b) del artículo 87.1 queda redactado del siguiente modo:

«b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas y en los pasos a nivel, y en sus proximidades.»

Catorce. El artículo 88 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 88. *Vehículos inmovilizados.*

1. En el caso de que en la vía se encuentre inmovilizado un vehículo por causa de avería o accidente, o con motivo de la realización de un servicio de urgencia o de 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, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, los vehículos que lo rebasen deben mantener una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros aunque para ello hayan de ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, y reducir la velocidad en al menos 20 km/h respecto al límite existente en la vía.

2. 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 y demás 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.

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.»

Quince. Se añade al artículo 92, el apartado 4, con la siguiente redacción:

«4. 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 sólo sobre neumáticos, con posibilidad de calzos o cuñas de seguridad.
- c) Sin verter fluidos procedentes del habitáculo.»

Dieciséis. Se suprime el artículo 93.

Diecisiete. Se suprime el apartado 3 del artículo 98.

Dieciocho. El artículo 118 queda redactado del siguiente modo:

«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 los siguientes elementos de protección:

- a) Cascos de protección homologados conforme al Reglamento UNECE R22, adecuadamente abrochados, cuando circulen en todo tipo de vías.
- b) 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.
- c) Calzado cerrado, que cubra todo el pie, cuando circulen en todo tipo de vías.

Cuando los vehículos citados en el párrafo anterior 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, los guantes de protección y el calzado cerrado, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad 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 y demás ciclos, están obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado o certificado en vías urbanas y travesías.

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 hacer uso al menos 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 en vía interurbana.

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

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 hacer uso al menos 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.

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 todo tipo de vías.»

Diecinueve. El apartado 2 del artículo 119 queda redactado del siguiente modo y se suprime el apartado 3:

«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.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, los pasajeros de las ambulancias asistenciales, acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta, estarán exentos de la utilización del cinturón de seguridad en todo tipo de vías cuando, en servicio de urgencia, ocupen el habitáculo del paciente para prestar asistencia sanitaria en ruta.

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.»

Veinte. El artículo 121 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 121. *Normas generales.*

1. Los peatones, y especialmente aquellos con movilidad reducida, o afectados por algún tipo de discapacidad, niños y niñas, o personas mayores, 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 queda redactado del siguiente modo:

«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 dirigido por una persona.

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

3. Los peatones que deban transitar por el arcén o por la calzada deberán hacerlo aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de éstos, con precaución, sin entorpecer 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 apercebirse de las señales ópticas o 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 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 123. *Visibilidad del peatón.*

1. Los peatones 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, deberán hacer uso, al menos, de un elemento luminoso o reflectante 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 apartado 4 del artículo 124 queda redactado del siguiente modo:

«4. Los peatones no podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, debiendo rodearlas, a no ser que exista un paso para peatones habilitado.»

Veinticuatro. El artículo 125 queda redactado del siguiente modo:

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

1. Los peatones no podrán circular por autopistas ni autovías, salvo en los casos y condiciones que se determinan en el artículo 130, y no podrán hacer peticiones de pasaje en ningún tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje.

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. Se incorpora el título VI con la siguiente redacción:

«TÍTULO VI

Normas de circulación específicas en zonas urbanas

Artículo 151. 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. Los Municipios, a través de sus ordenanzas municipales y en el ámbito de sus competencias, podrán desarrollar aspectos de las normas del presente título.

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

Artículo 152. 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 los peatones.

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 y sin entorpecer la circulación. Los conductores de los vehículos, a su vez, adecuarán su comportamiento, especialmente la velocidad y la distancia, para no poner en peligro la integridad de los peatones.

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.

Artículo 153. Normas básicas de circulación de bicicletas.

1. En ausencia de carril o vía específica, las bicicletas circularán por la calzada. Si hay carril bici o vía específica, su uso es preferente, si bien la autoridad competente podrá hacerlo obligatorio mediante la señal R-407a.

2. Los ciclistas no podrán circular por las aceras, con las excepciones previstas en el artículo 152.1 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. 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 o sometidos a paradas frecuentes, a efectos de la correcta utilización de las marcas de zona de espera adelantada.

6. 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 podrá 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.

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

Artículo 154. *Otras normas relativas a la circulación en bicicleta y demás ciclos.*

1. En las bicicletas y demás ciclos se podrá transportar carga y pasajeros si el conductor es mayor de edad y se reúnen los requisitos técnicos establecidos en los apartados siguientes y en cualquier otra normativa específica aplicable.

2. Las bicicletas y demás ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona, podrán transportar menores de hasta 22 kg que sean capaces de sentarse por sí solos en asientos adicionales que cumplan las especificaciones técnicas que se establezcan por orden de la persona titular del Ministerio del Interior.

3. 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.

4. 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, con las restricciones que pueda imponer la autoridad municipal.

5. Las normas de los apartados anteriores se aplicarán también a la circulación en bicicleta y demás ciclos en vías interurbanas, salvo lo dispuesto en el apartado 4 por lo que se refiere a las restricciones que pueda imponer la autoridad municipal, siempre que sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

Artículo 155. *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 153.

3. No podrán conducir vehículos de movilidad personal los menores de quince 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. Los vehículos de movilidad personal deberán llevar siempre encendido el alumbrado.

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

Artículo 156. *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 los niños y niñas, de las personas mayores, de movilidad reducida 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, 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 157. *Restricciones por motivos medioambientales.*

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.

Artículo 158. *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, calmadro del tráfico o restricciones a los vehículos a motor y ciclomotores.

2. En las proximidades de centros escolares, centros hospitalarios, centros de personas mayores o con discapacidad, o similares, se implementarán medidas específicas sobre limitaciones de velocidad, estacionamiento y cualquier otra destinada al calmadro del tráfico que aumente el nivel de seguridad de los usuarios vulnerables, bien adoptando las medidas oportunas de ordenación viaria y regulación del tráfico o de acuerdo con lo que establezcan las ordenanzas municipales.»

Veintiséis. El párrafo d) del apartado 4.2 del anexo I queda redactado del siguiente modo:

«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 para vehículos no podrá coincidir con la luz verde no intermitente para peatones y deberá ir precedida de la luz roja no intermitente.»

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

En el plazo de un año desde la entrada en vigor del presente real decreto, 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 primera. *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 fecha de entrada en vigor de este real decreto.

Disposición transitoria segunda. *Guantes de protección, y asientos adicionales y remolques y semirremolques en bicicletas y demás ciclos.*

Hasta que no entre en vigor la orden de la persona titular del Ministerio del Interior que regule las especificaciones técnicas de los guantes de protección, de los asientos adicionales en las bicicletas y demás ciclos, y de los remolques y semirremolques en las bicicletas y demás ciclos:

- a) Se utilizarán guantes de protección de las mismas características que los que se usan en la actualidad.
- b) Los asientos adicionales en las bicicletas y demás ciclos serán homologados.
- c) Se podrán utilizar remolques y semirremolques en las bicicletas y demás ciclos.

Disposición transitoria tercera. *Obligación de utilización durante el día del alumbrado en los vehículos de movilidad personal.*

La utilización durante el día del alumbrado en los vehículos de movilidad personal se exigirá a partir de un año desde la fecha de entrada en vigor de este real decreto.

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 del siguiente modo:

«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 la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, con la señalización que lo indique.

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 la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, con la señalización que indique.

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 la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, con la señalización que indique.

77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera. La circulación de otros vehículos deberá estar autorizada por la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico.»

«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 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.

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.*

Se añade el 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.»

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el 1 de octubre de 2026.

Dado el 24 de junio de 2026.

FELIPE R.

El Ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes,
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA