

# Alegaciones al Real Decreto de Medidas Urbanas de Tráfico

Formuladas por las siguientes asociaciones:

- Asociación de Vehículos de Movilidad Personal de Albacete (VMPs Albacete)
- Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Cádiz (AMPE Cádiz)
- Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (AUMP, Cataluña)
- Asociación para la Movilidad Personal y Ecológica de Granada (AMPEG)
- Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal de León (AUVMP León)
- Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP, Madrid)
- Asociación de Usuarios para la Movilidad Personal y Ecológica de Málaga (AMPEM)
- Asociación para la Movilidad Personal Ecológica en Sevilla (AMPES)
- Asociación de Vehículos de Movilidad Personal de la Comunidad Valenciana (AVMPCV)
- Asociación Zaragozana de Usuarios de Vehículos Eléctricos y de Movilidad Personal (AZUVEMP)
- Asociación Española del Monociclo Eléctrico (AEME)

Ante la consulta pública previa a la elaboración del proyecto de un Real Decreto de medidas urbanas de tráfico, las asociaciones firmantes solicitan que sean tenidas en cuenta las siguientes alegaciones.

## Límite de velocidad en vías urbanas

La propuesta de reducir a 30 km/h el límite de velocidad genérico en las vías urbanas de un carril por sentido permitirá mejorar la seguridad vial, así como la contaminación y ruidos en la mayor parte de las ciudades, pero es ineficaz para solventar estos problemas en las grandes avenidas, que es donde mayor número de accidentes y atropellos graves se producen<sup>1</sup>. Para poder resolver esto, al mismo tiempo que se mantiene la fluidez de los desplazamientos en vías de más de un carril por sentido, se debería reducir la velocidad del carril más próximo a las aceras a 30 km/h en este tipo de vías.

Esto permitiría una convivencia más segura entre todos los usuarios de las vías, mientras que aleja de los peatones a los vehículos que más rápido circulan, lo que ayudaría a reducir la siniestralidad. En este último punto, cabe destacar especialmente los atropellos, ya que si el carril derecho tiene una velocidad de circulación menor, en el momento que un peatón invada sorpresivamente la calzada para cruzar, el conductor necesitará menos tiempo y distancia para evitar el accidente. Como consecuencia secundaria, haría el uso de estos carriles mucho más seguros para vehículos alternativos al coche, como bicicletas o VMP.

---

<sup>1</sup> [Estudio de Accidentalidad peatonal en núcleos urbanos \(noviembre 2005\)](#) (PDF). Instituto Mapfre. Seguridad Vial. pp. 11-12  
Monclús, J. (2011). [Prioridades en España en la seguridad de los peatones: niños, adultos y mayores](#). (PDF) Fundación Mapfre. pp. 29, 80

Por lo expuesto anteriormente proponemos que se añada al Artículo 50 del RGC el siguiente párrafo:

En las vías de dos o más carriles por sentido de circulación, los carriles que se encuentren más próximos a las aceras estarán limitados de forma genérica a 30 km/h.

## Circulación de VMP en vías interurbanas

La propuesta de prohibir la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en vías interurbanas es una medida desproporcionada y supone una clara discriminación frente al resto de vehículos con características similares.

Los VMP son una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica que pueden cubrir la mayoría de los desplazamientos diarios realizados por una persona. Con una huella de CO<sub>2</sub> promedio de 4 gr/km, son los vehículos con la huella de carbono más baja que existen en el mercado. Así mismo, su extrema ligereza hace que sean los medios motorizados que menos daños provocan en caso de accidente. Y sin olvidar que, al ser vehículos innovadores y dotados de alta tecnología, incorporan medidas de seguridad que son difíciles de encontrar en otros vehículos ultraligeros, como son los sistemas de frenado con ABS o la luz de freno.

Limitar su uso a vías urbanas, supondrá un gran obstáculo para su adopción, especialmente en zonas rurales o en las periferias de las ciudades, donde tienen un gran potencial de crecimiento, tal y como refleja la Constante de Marchetti<sup>2</sup>, que confirma la reducción de vehículos contaminantes por medios más económicos y ecológicos si estos pudieran usarse en vías interurbanas próximas a núcleos de ciudad, al optimizar el tiempo de desplazamiento. Por ello, se debe proceder a su correcta regulación por vías interurbanas y crear así un marco regulatorio con el que puedan legalmente circular de forma segura.

En la actualidad el Reglamento General de Circulación (RGC) permite el uso de los arcenes para todo tipo de vehículos no a motor, incluyendo niños en bicicleta o peatones empujando un patinete (Art. 122.4). Parece ilógico, pues, que no se permita el uso de los arcenes también para la circulación de VMP, cuando estos pueden desarrollar velocidades similares a la de los ciclos o incluso superiores en rampas ascendentes prolongadas.

Por último, la diferencias entre los VMP y los ciclos son menores, y son muchas sus similitudes y sus necesidades para la circulación por la calzada, de modo que, para garantizar una convivencia vial segura, los VMP necesitan asimilarse a los ciclos en cuanto a normativa de circulación. Esto debe abarcar desde los mismos requisitos de seguridad relativos a luces, catadióptricos, casco o chaleco reflectante como en normas que afectan al resto de vehículos como las relativas a los adelantamientos. Además, tiene la ventaja de

---

<sup>2</sup> Marchetti, C. 1994. "[Anthropological invariants in travel behavior](#)" (PDF). *Technological Forecasting and Social Change*. **47** (1): 75–88. doi:[10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](https://doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8).

mantener un cuadro normativo simple y sencillo de conocer tanto para los usuarios como para los agentes encargados de vigilar su cumplimiento.

Por lo expuesto anteriormente proponemos:

1. La retirada del punto 38.4 propuesto para el RGC.
2. La incorporación de los VMP en el Artículo 36 del RGC de modo que puedan circular por los arcones si fuera transitable. Igualmente los conductores mayores de 14 años podrán utilizar la parte imprescindible de la calzada de una vía interurbana cuando el vehículo pueda circular a una velocidad no inferior a la mitad de la velocidad máxima de la vía.
3. La incorporación al articulado del siguiente párrafo: “En vías urbanas se permitirá la circulación de ciclos y VMP por el centro del carril, preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico.”
4. La habilitación expresa para circular por vías con plataforma de menos de 6,5 m de anchura y sin marca de separación entre sentidos.
5. La asimilación de los VMP a los ciclos o bicicletas, incorporando junto a los mismos el texto “y VMP” en los artículos 12.1, 46.1.f, 64, 88.1, 98, 114, 118 y 148 del RGC, así como en la definición de las señales R-114, R-407, S-64 de la sección 4ª del capítulo VI.
6. La modificación del artículo 121.4 del RGC para que recoja la siguiente fórmula: “Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares que circulen sin ser asistidos por motor”.

## Definición de VMP en el Reglamento General de Vehículos

El borrador del Real Decreto propone una definición de VMP que deja fuera a todos los actuales modelos que superan los 25 km/h. Esta limitación de velocidad en su definición es innecesaria y genera una grave problemática a sus usuarios:

- No existe ningún reglamento ni base legal alguna que impida la fabricación y comercialización de VMP que superen los 25 km/h. Por ello, existen muchos modelos vendidos legalmente dentro de la Unión Europea que quedarían excluidos de esta definición.
- Los VMP que superan los 25 km/h no podrán, en su mayoría, homologarse con la categoría L1e, en particular los que carecen de asiento así como los de autoequilibrio, que están expresamente excluidos de homologación por el Reglamento UE 168/2013.
- Por los motivos anteriormente expuestos, los usuarios de estos vehículos, que han sido adquiridos cumpliendo la regulación vigente, quedarían en un limbo legal que es necesario solucionar.

Dentro de la asimilación de los VMP a los ciclos, estos deben poder circular en igualdad de condiciones, en particular su velocidad máxima que debe igualarse a 45 km/h. Esta velocidad máxima para los VMP ya aparece recogida en diversas ordenanzas municipales (como las de Madrid, Barcelona o Valencia) dentro de las categorías C0, C1 y C2 basándose en la propuesta recogida en la Instrucción Técnica 16/V-124. No obstante, como cualquier otro vehículo, los VMP deberán adecuar su velocidad a la máxima de la vía por la que circulen. De este modo, se mejora la convivencia con los ciclos, pues no es infrecuente encontrar ciclos circulando entre 30 y 45 km/h tanto por carreteras interurbanas como por vías exclusivas ciclistas.

También es importante remarcar que los VMP pueden ser utilizados como vehículos para personas de movilidad reducida sin necesidad de una modificación sustancial, por ello debería aclararse que se considerarán como tales cuando sean conducidos por personas que tengan acreditada dicha situación.

Por lo expuesto anteriormente proponemos:

1. Que se modifique la definición propuesta de VMP para el Anexo II del Reglamento General de Vehículos (RGV) para indicar que:
  - a. La velocidad máxima por diseño de los vehículos esté comprendida entre 15 y 45 km/h.
  - b. Se excluyan los que sean conducidos por personas de movilidad reducida.
2. Incorporar los VMP junto a los ciclos en el artículo 48.1.e del RGC relativo a las velocidades máximas de los vehículos.

## Certificado para la Circulación

El Reglamento UE 168/2013, en su artículo 2-2, apartados h), i) e j) excluye de requisitos de homologación a todos los vehículos autoequilibrados y que carezcan de una plaza de asiento, sin hacer ninguna mención a velocidades o potencia, así como las bicicletas de pedaleo asistido de hasta 250W y 25 km/h. Por otra parte, la legislación comunitaria establece que para la puesta al mercado de determinados productos, entre los que se encuentran estos vehículos exentos de homologación, es necesario que el producto se acompañe de una Declaración de Conformidad realizada por el propio fabricante donde se certifica que cumple con la legislación europea en materia de requisitos esenciales. Además, el Reglamento CE 765/2008 establece los mecanismos de acreditación y vigilancia del mercado relativo a la comercialización de estos productos para garantizar el cumplimiento de esta regulación.

La obligación de obtener un certificado para acreditar que estos vehículos cumplen con los requisitos técnicos conforme a la normativa internacional es, por tanto, redundante y supone costes y dificultades innecesarias que pueden desincentivar la necesaria adopción de alternativas sostenibles de movilidad y de menor siniestralidad. Del mismo modo, no hay que olvidar que una característica esencial de los VMP es su fácil portabilidad, siendo cada

vez más habitual su transporte como equipaje en los desplazamientos turísticos. La implantación de requisitos adicionales para circular a nivel nacional sin coordinar con el resto de países de la Unión Europea, supone una prohibición del uso de estos vehículos por parte del resto de ciudadanos europeos no residentes que se desplacen temporalmente a nuestro territorio.

Por lo expuesto anteriormente proponemos:

1. Que se retire el artículo 22 bis propuesto para el RGV
2. Que se retiren los apartados j) y k) propuestos para el artículo 3 del RGV.